

Índice del Reglamento de Señales

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
----------	--------	--------

Capítulo I

Generalidades

1.01.00	Objeto de las señales.....	1
1.02.00	Clasificación de las señales.....	1
1.03.00	Denominación de las señales en función de su situación.....	1
1.04.00	Creación, instalación y supresión de señales.....	2
1.05.00	Lado normal de ubicación de las señales fijas y de presentación de las portátiles.....	2
1.06.00	Compatibilidad de las órdenes de las señales.....	3
1.07.00	Indicaciones normales de las señales de avanzada, de entrada y de salida.....	3
1.08.00	Comprobación del correcto funcionamiento de las señales.....	4
1.09.00	Suprimido y queda en reserva	4
1.10.00	Particularidades del aspecto de las señales.....	4

Capítulo II

Señales fijas fundamentales

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
----------	--------	--------

2.01.00	Vía libre.....	1
2.02.00	Anuncio de precaución	1
2.03.00	Aviso de parada.....	2
2.04.00	Parada.....	2
2.05.00	Parada permisiva.....	2
2.06.00	Parada rebasable.....	3
2.07.00	Rebase autorizado.....	3
2.08.00	Parada momentánea.....	4
2.09.00	Responsabilidad de los Agentes afectos a la circulación.....	4

Capítulo III

Señales fijas indicadoras

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
3.01.00	Indicador de precaución.....	1
3.02.00	Indicadores de dirección.....	1
3.03.00	Indicadores de posición de agujas.....	2
3.04.00	Indicador de paso a nivel.....	2
3.05.00	Pantallas de proximidad de las señales de avanzada.....	4
3.06.00	Poste de punto protegido.....	4
3.07.00	Piquete de entrevía.....	5
3.08.00	Indicadores para la tracción eléctrica.....	5
3.09.00	Cartelones.....	6
3.10.00	Postes hectométricos.....	9
3.11.00	Indicadores de rasante.....	9
3.12.00	Indicadores de conexión al circuito telefónico.....	10
3.13.00	Señal indicadora de salida.....	10

Capítulo IV

Señales fijas de limitación de velocidad

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
4.01.00	Aviso de limitación de velocidad.....	1
4.02.00	Limitación de velocidad.....	1
4.03.00	Fin de limitación de velocidad.....	2
4.04.00	Limitaciones sucesivas de velocidad.....	3

Capítulo V

Trenes de trabajo y de pruebas

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
5.01.00	Parada a mano.....	1
5.02.00	Precaución a mano.....	1
5.03.00	Señal de marche el tren.....	2
5.04.00	Señal de paso.....	3

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
5.05.00	Indicación de tren dispuesto.....	3
5.06.00	Señales para maniobras.....	4
5.07.00	Señales para la prueba de freno automático	5
5.08.00	Señales con el silbato de la máquina.....	6
5.09.00	Señales de alarma.....	7

Capítulo VI

Señales de los trenes

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
6.01.00	Trenes formados por coches y vagones.....	1
6.02.00	Unidades tren, máquinas aisladas y vagonetas automóviles.....	2
6.03.00	Suprimido y queda en reserva	2
6.04.00	Suprimido y queda en reserva	3
6.05.00	Otros vehículos.....	3
6.06.00	Máquinas de maniobras.....	3
6.07.00	Señalamiento de un tren a la vía.....	3
6.08.00	Supresión del señalamiento de un tren a la vía.....	4
6.09.00	Señales de gran intensidad luminosa.....	4

Capítulo VII

Anormalidades en la vía o en sus instalaciones

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
7.01.00	Limitaciones de velocidad permanentes y temporales.....	1
7.02.00	Puntos de parada permanentes o temporales.....	2
7.03.00	Protección de puntos interceptados.....	3

Capítulo VIII

Anormalidades en la señalización o en su cumplimiento

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
8.01.00	Rebase de una señal que ordena parada.....	1
8.02.00	Parada de un tren ante las señales de una estación intermitente cerrada.....	2
8.03.00	Modo de detener una circulación a la salida de una estación.....	2
8.04.00	Parada accidental después de pasar una señal que autorizó el paso.....	2
8.05.00	Señales inútiles, apagadas o en indicación dudosa.....	3

ARTÍCULO	TÍTULO	PÁGINA
8.06.00	Señales que no están en servicio.....	3
8.07.00	Dificultades en la percepción de las señales.....	3
8.08.00	Notificación de las anomalías observadas.....	3
8.09.00	Falta de elementos para hacer la señal de paso.....	4
8.10.00	Inutilización del silbato de la máquina.....	4
8.11.00	Falta de señales por cabeza o por cola.....	4

Capítulo I

Generalidades

| 1 | 01 | 00 | Objeto de las señales

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

El objeto de las señales es transmitir órdenes e informaciones desde la vía, las estaciones y los trenes.

Por tratarse de órdenes e informaciones que afectan fundamentalmente a la seguridad de la circulación, todos los Agentes deben extremar su riguroso cumplimiento.

| 1 | 02 | 00 | Clasificación de las señales

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las señales se clasifican en los tres grupos siguientes:

- **Señales fijas**
Las señales que de un modo permanente o temporal, están instaladas en puntos determinados de la vía o de las estaciones.

Se dividen en:
 - **Fundamentales**: las que regulan la circulación de trenes y las maniobras.
 - **Indicadoras**: las que complementan las órdenes de las señales fundamentales.
 - **De limitación de velocidad**: las que imponen restricciones a la marcha de los trenes, como consecuencia de circunstancias particulares de la vía o de las instalaciones.
- **Señales portátiles**
Las que pueden ser utilizadas o hechas por el personal en cualquier momento y lugar.
- **Señales de los trenes**
Las que llevan los trenes en sus testeros de cabeza o de cola.

| 1 | 03 | 00 | Denominación de las señales en función de su situación

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

- **Señal avanzada**
La situada antes de la señal de entrada y que advierte de la proximidad de ésta.
- **Señal de entrada**
La situada sobre la vía general antes de la primera bifurcación de una estación, apartadero o puesto de bloqueo.
- **Señal de entrada interior**
La situada dentro de una estación, antes de una bifurcación de una o más vías.
- **Señal de salida**
La situada en la vía general a la salida de una estación, apartadero o puesto de bloqueo.
- **Señal de salida interior**
La situada dentro de una estación, a la salida de una o más vías.
En ciertos casos una señal de salida de una estación puede ser, además, de avanzada o incluso de entrada de la estación siguiente.

- **Señal intermedia**
La situada en trayectos con bloqueo automático de cualquier sistema, con o sin C.T.C., entre la señal de salida de una estación o puesto y la señal de avanzada siguiente.
- **Señal de retroceso**
En vía única y en estaciones: la situada entre una señal de entrada y la aguja correspondiente.
En vía doble: la situada en la vía contraria antes de la primera aguja o cruzamiento de vías.

1 | 04 | 00 | Creación, instalación y supresión de señales

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

La creación, instalación o supresión de señales se dará a conocer a los Maquinistas y demás Agentes interesados por los siguientes procedimientos:

- a) Por Anejo a este Reglamento, cuando se trate de señales que no figuran en él, excepción hecha de los cartelones.
- b) Por Consigna serie C, cuando se trate de:
 - la creación de cartelones que no figuren en este Reglamento;
 - la colocación o puesta en servicio de Señales Fijas;
 - la supresión o variación de emplazamiento de las ya existentes;
 - las instaladas a un lado distinto del normal;
 - la instalación o supresión de señales permanentes o temporales de parada o limitación de velocidad.

Únicamente en este último supuesto y en casos de urgencia, podrá darse conocimiento a los Agentes mediante Boletín de Órdenes e Informaciones (B.O.I.) o telefonema, hasta tanto se publique la correspondiente Consigna.

No será necesaria la previa notificación en el caso de instalación o supresión de cartelones.

1 | 05 | 00 | Lado normal de ubicación de las señales fijas y de presentación de las portátiles

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las señales fijas se sitúan normalmente a la derecha de la vía en el sentido de la marcha o encima de ella y, normalmente, sólo dan indicaciones a los Maquinistas de los trenes que por ella circulan.

En trayectos de vía doble con circulación por la izquierda se sitúan a la izquierda de la vía en el sentido de la marcha o encima de ella. Una misma señal podrá dar indicaciones a más de una vía, con un máximo de tres, y las vías afectadas se reconocerán por medio de flechas orientadas hacia cada una de ellas.

Las señales portátiles se presentarán, si nada lo impide, a la derecha de la vía en el sentido de la marcha, o a la izquierda en trayectos de vía doble con circulación por la izquierda.

No obstante, y según se recoge en los correspondientes artículos de este Reglamento, algunas señales portátiles podrán presentarse desde otros lugares al objeto de garantizar su perfecta visión por parte del Maquinista, Ayudante o Jefe del tren que deba recibir la orden o información.

| 1 | 06 | 00 | Compatibilidad de las órdenes de las señales

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Cuando un Maquinista encuentre en un mismo lugar varias señales:

- las obedecerá todas, si sus órdenes son compatible entre sí;
- en el caso de que sean incompatibles entre sí, obedecerá a la más favorable a la seguridad, con el siguiente orden de preferencia: parada, aviso de parada, anuncio de precaución.

| 1 | 07 | 00 | Indicaciones normales de las señales de avanzada, de entrada y de salida.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las señales de avanzada, de entrada y de salida estarán normalmente ordenando parada en la entrada y en la salida y se accionarán cuando sea necesario:

Para autorizar la entrada, la salida o el paso de un tren

- Con bloqueo telefónico (B.T.) o con bloqueo eléctrico manual (B.E.M.), cinco minutos antes, como máximo, de la hora en que deba llegar o pasar un tren y en el momento de expedirlo, si se trata de autorizar su salida.
- Con bloqueo automático de cualquier sistema con C.T.C. en el momento que convenga para el servicio.
- Con bloqueo por tiempo o con bloqueo por pilotaje, en el momento de autorizar la entrada o la salida.

Para ponerlas en su indicación normal

- Tan pronto el tren haya efectuado su entrada, salida o paso.
- Con bloqueo automático la señal se pone en su indicación normal al paso del tren.

Excepción

En bloqueo automático de doble vía (B.A.D.), la indicación normal de las señales será la de autorización de entrada al cantón que protegen, que darán de forma automática al paso de los trenes.

Cuando se establezca el B.T., bloqueo por tiempo o bloqueo por pilotaje en líneas con bloqueo automático de cualquier sistema, se procederá inmediatamente al cierre de las señales de entrada y de salida.

Para autorizar la entrada, la salida o el paso de un tren en los casos anteriores o cuando se trate de vía desviada, funcionando correctamente la instalación, se actuará según se indica para B.T. o B.E.M., bloqueo por tiempo o bloqueo por pilotaje.

| 1 | 08 | 00 | Comprobación del correcto funcionamiento de las señales

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Se comprobará obligatoriamente el correcto funcionamiento de las señales:

- siempre que sean accionadas;
- siempre que vaya a llegar, salir o pasar un tren, aunque no tengan que ser accionadas, para confirmar que dan la indicación correspondiente a la forma en que aquél deba ser recibido, expedido o autorizado a pasar.

La indicación de una señal mecánica se comprueba desde la estación o lugar de accionamiento:

- si es visible, por la posición de la pantalla o del brazo;
- si no es visible, por la posición de la palanca de mando.

Las señales luminosas y algunas señales mecánicas dotadas de dispositivos repetidores de su indicación se comprueban por la posición de éstos.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

| 1 | 09 | 00 | Suprimido y queda en reserva.**| 1 | 10 | 00 | Particularidades del aspecto de las señales**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Ciertas señales ofrecen en su aspecto o en su funcionamiento determinadas particularidades, entre otras:

- Las señales iluminadas y, en especial, las señales de cola de los trenes, podrán emitir de noche sus indicaciones a destellos.
- Algunas señales luminosas se encienden automáticamente al acercarse a ellas un tren.
- Las pantallas, los semáforos, los postes de punto protegido, los tableros, los cartelones, los piquetes, las flechas y las placas, dotados total o parcialmente de materiales reflectantes, tienen el mismo aspecto y significado de día que de noche.
- En la representación gráfica del aspecto de las señales contenidas en este Reglamento, los tonos de color, las proporciones y los tipos de soporte son meramente orientativos.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**

- **Artículo | 1 | 09 | 00 |**

Modificación por Consigna Serie C N° 3-DG-99 de Fecha 17-02-1999.

- **Artículo | 1 | 10 | 00 |**

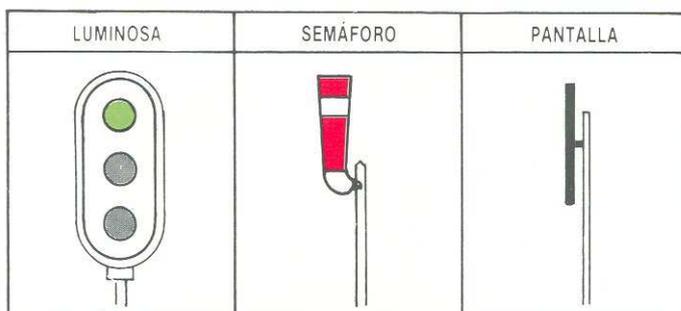
Modificación por Consigna Serie C N° 3-DG-99 de Fecha 17-02-1999.

Capítulo II

Señales fijas fundamentales

| 2 | 01 | 00 | **Vía libre**

1 2 3 4 5



Ordena al Maquinista:

Iniciar la marcha o circular a marcha normal, si nada se opone.

| 2 | 02 | 00 | **Anuncio de precaución**

1 2 3 4 5



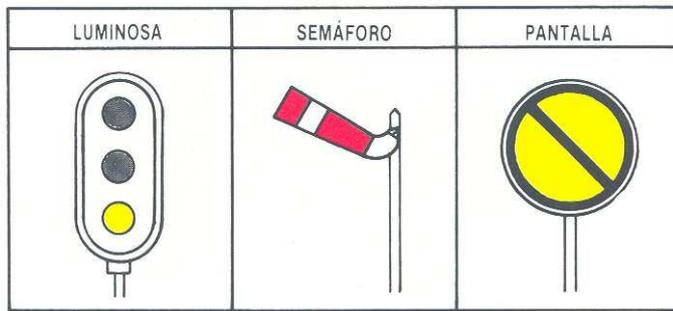
Ordena al Maquinista no exceder de 30 km/h al pasar por:

- Las agujas de entrada, si el anuncio de precaución se presenta en la señal de avanzada.
- Las agujas de salida, si el anuncio de precaución se presenta en la señal de entrada.
- La señal siguiente o las agujas situadas a continuación de ésta, si el anuncio de precaución, se presenta en una señal que no sea ni de avanzada ni de entrada.

El Maquinista que habiendo encontrado la señal de avanzada en anuncio de precaución y la de entrada estuviese en indicación de vía libre, podrá circular con marcha normal, salvo que se trate de estaciones de:

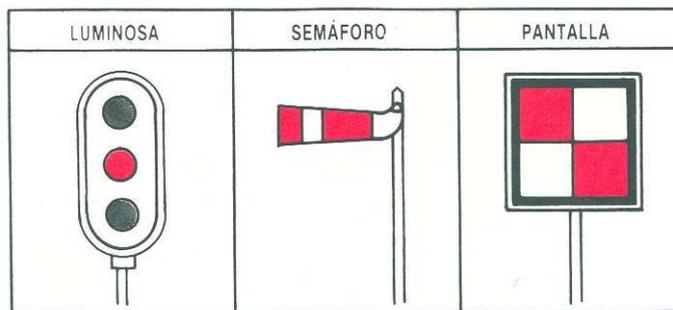
- Bifurcaciones en plena vía.
- Transiciones de vía única a doble.
- B.A.B. (Bloqueo Automático Banalizado).

| 2 | 03 | 00 | **Aviso de parada**



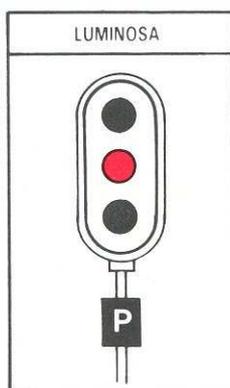
La señal de aviso de parada ordena al Maquinista tomar las medidas necesarias para detener el tren ante la señal siguiente o ante el piquete de salida de la vía de estacionamiento.

| 2 | 04 | 00 | **Parada**



La señal de parada ordena al Maquinista parar ante ella sin rebasarla.

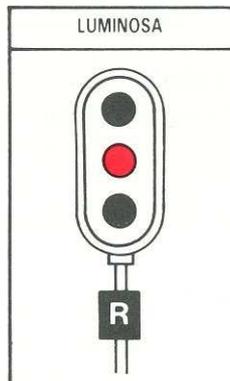
| 2 | 05 | 00 | **Parada permisiva**



La señal de parada permisiva autoriza al Maquinista a reanudar la marcha, si nada se opone a ello, después de transcurrido un minuto de parada, circulando con marcha a la vista hasta la señal siguiente del mismo sistema de bloqueo, cualquiera que sea la indicación que ésta presente (aunque sea vía libre), teniendo muy en cuenta que antes de llegar a ella puede encontrar otro tren, en cuyo caso se detendrá a unos cincuenta metros de él.

| 2 | 06 | 00 | Parada rebasable

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



La señal de parada rebasable autoriza al Maquinista a rebasarla con autorización escrita o telefónica. Si no hubiera comunicación telefónica, transcurrido cinco minutos, reanudará la marcha en las mismas condiciones que en el caso de la parada permisiva.

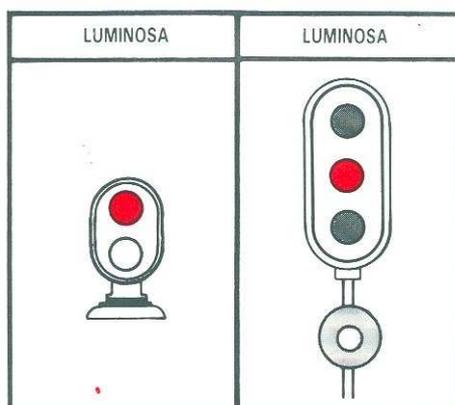
Excepción:

Cuando varios trenes estén parados sobre la misma vía ante una señal de parada, el cambio de indicación de esta señal no autoriza a reanudar la marcha más que al Maquinista del tren más próximo. Una vez que este tren se haya distanciado unos cien metros, el Maquinista del tren siguiente avanzará con *marcha a la vista* hasta la señal, cualquiera que sea la indicación que ésta presente. Al llegar a ella se atenderá a lo que en ese momento ordene.

De igual forma actuarán los Maquinistas de los sucesivos trenes.

| 2 | 07 | 00 | Rebase autorizado

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---


- En la señal de entrada

La señal de rebase autorizado ordena al Maquinista parar ante ella y reanudar la marcha seguidamente, si nada se opone a ello, en *régimen de maniobras* hasta el punto de estacionamiento.

El Jefe de circulación no accionará el dispositivo de rebase autorizado hasta que estén suspendidos todos los movimientos incompatibles.

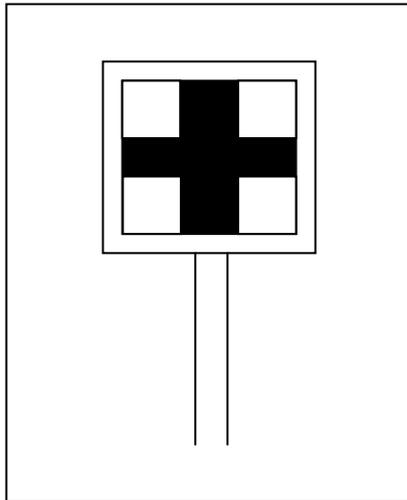
- **En cualquier señal durante las maniobras**

En este caso la señal de rebase autorizado autoriza al Maquinista a circular sin detenerse ante ella cuando así lo haya ordenado previamente el correspondiente Agente, sin que en ningún caso ello presuponga el continuar hasta la estación siguiente.

El Agente de maniobras podrá ordenar varios movimientos sucesivos en el mismo o diferente sentido, aunque afecten a varias señales, cuando estén indicando rebase autorizado.

2 | 08 | 00 | Parada momentánea

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



La señal de parada momentánea ordena al Maquinista efectuar una breve detención ante ella y continuar después, si nada se opone a ello, en régimen de maniobras hasta el punto de estacionamiento o hasta rebasar las agujas de salida si no tiene que detenerse.

Esta señal se instala junto a la señal de entrada o, caso de no existir ésta, al lado del poste de punto protegido.

2 | 09 | 00 | Responsabilidad de los Agentes afectos a la circulación

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Todos los Agentes afectos a la circulación conocerán el lugar en que están instaladas las señales fijas fundamentales y sus indicaciones respectivas.

Cuando deban prestar servicio en líneas o en estaciones cuya señalización desconozcan deberán ser acompañados por un Agente caracterizado y con conocimiento de ellas.

Una vez realizados varios servicios con dicho acompañamiento podrán acreditar su conocimiento de la línea o instalación y pasar a prestar servicio solos y con plena responsabilidad.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**

- **Artículo | 2 | 01 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-2002 de Fecha 18-11-2002.

- **Artículo | 2 | 02 | 00 |**

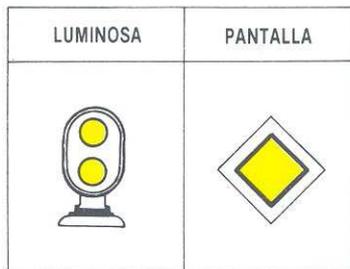
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-2002 de Fecha 18-11-2002.

Capítulo III

Señales fijas indicadoras

| 3 | 01 | 00 | **Indicador de precaución**

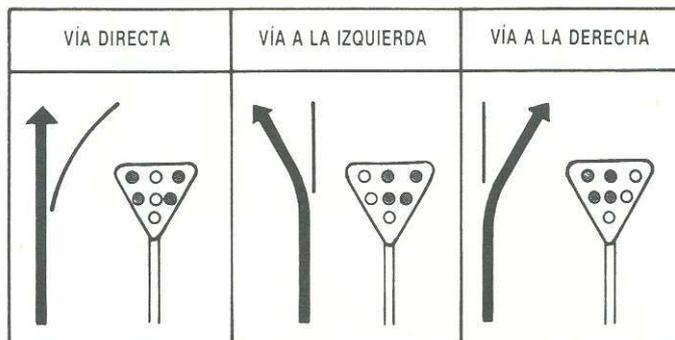
1 2 3 4 5



El indicador de precaución ordena al Maquinista no superar la velocidad de 30 km/h al pasar frente a él y por las agujas situadas a continuación.

| 3 | 02 | 00 | **Indicadores de dirección**

1 2 3 4 5



Los indicadores de dirección pueden estar situados tanto en plena vía como en las estaciones, instalados ya en el mástil de otras señales, ya aislados.

Los indicadores de dirección informan sobre la vía que tomarán los trenes.

Si el indicador de dirección señala una vía distinta a la que deba seguir el tren obliga al Maquinista a efectuar parada inmediata o a no iniciar la marcha.

Cuando el indicador de dirección señala hacia una vía desviada obliga al Maquinista a no superar la velocidad de 30 km/h al paso por las agujas, tomadas tanto de punta como de talón.

3 | 03 | 00 | **Indicadores de posición de agujas**

1 2 3 4 5

VÍA DIRECTA		VÍA DESVIADA A LA DERECHA		VÍA DESVIADA A LA IZQUIERDA	
DÍA	NOCHE	DÍA	NOCHE	DÍA	NOCHE
					
					

Los desvíos que están dotados de indicador de orientación de agujas, conjugado con ellas, permiten a los Agentes apreciar a distancia la posición en que se encuentra.

- Cuando el indicador de agujas señala vía desviada: ordena al Maquinista no superar la velocidad de 30km/h al paso por ella, tanto si la toma de punta como de talón.
- Cuando el indicador de agujas señala vía distinta a la que debe seguir el tren: ordena al Maquinista efectuar parada inmediata.

3 | 04 | 00 | **Indicador de paso a nivel**

1 2 3 4 5

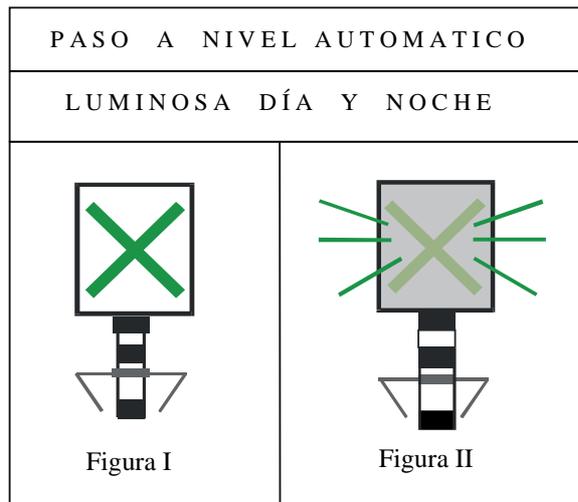
A efectos de indicar el estado en que se encuentran los dispositivos de protección de los Pasos a Nivel se instalan, en sus proximidades, a ambos lados, una pantalla indicador del estado de los Pasos a Nivel. Dicha pantalla indicadora puede estar relacionada con uno o varios Pasos a Nivel.

Los Pasos a Nivel cuyas condiciones lo requieran, deberán tener una doble señal indicadora.

En los Pasos a Nivel enclavados la señal indicadora puede sustituirse por una señal de bloqueo por uno o ambos lados.

Los aspectos e indicaciones de las pantallas, así como la actuación de los Maquinistas, es la que se describe a continuación:

a) Paso a nivel protegido



Presenta su indicación con aspa de color verde fija (Figura I). Indica al Maquinista que el Paso a Nivel está correctamente cerrado y le autoriza a continuar a marcha normal si nada se opone. Si después de pasar la señal indicadora de Pasos a Nivel o señal de bloqueo relacionada con el Paso, el Maquinista:

- ❖ Circula a velocidad igual o inferior a 30 km/h.
- ❖ Tarda más de dos minutos en llegar a las proximidades del Paso.
- ❖ Realiza paradas accidentales o detenciones;

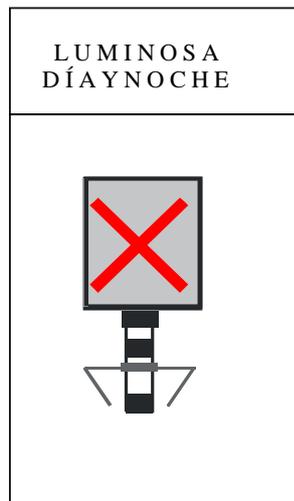
procederá como si dicha señal indicara que el Paso a Nivel se encuentra sin protección.

Cuando un Paso a Nivel presente su indicación con el aspa verde a destellos (Figura II), ordena al Maquinista seguir con precaución hasta el Paso, cruzarlo, si es posible, y comunicar la anomalía al Puesto de Mando.

b) Paso a nivel automatizado sin protección

Presenta su indicación mediante aspa con luz roja fija o pantalla apagada. Indica al Maquinista que el Paso a Nivel presenta deficiencias en el funcionamiento.

Ordena al Maquinista ponerse en condiciones de parar ante él o los Pasos a Nivel que protege sin rebasarlos.

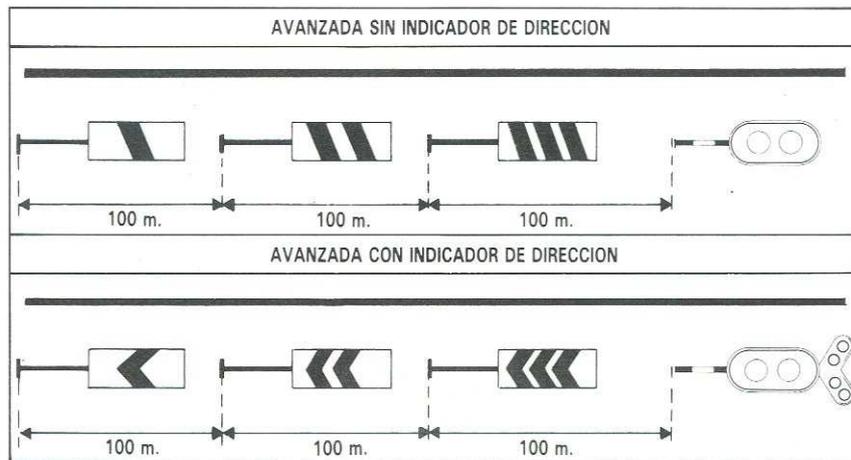


EL Maquinista de un tren que se encuentre detenido ante un Paso a Nivel sin protección procederá de la siguiente manera:

- Si las barreras del mismo se encuentran cerradas:
 - El Maquinista podrá reiniciar la marcha y cruzarlo.
- Si las barreras no cierran pero están activados los avisos acústicos y luminosos de carretera:
 - El Maquinista hará el silbido de atención especial y reiniciará la marcha cuando se asegure de la ausencia o detención del tráfico de carretera.
- Si las barreras no cierran y tampoco existe señalización acústica o luminosa por alguno o ninguno de sus lados:
 - Procederá al cierre por ocupación del circuito del Paso.
 - Dispondrá el cierre manual o que lo cubra un Agente si es posible.
 - Reiniciará la marcha cuando el tráfico de carretera esté detenido o no existan vehículos en movimiento hacia las proximidades del Paso a Nivel tras realizar el silbido de atención especial.

3 | 05 | 00 | Pantallas de proximidad de las señales de avanzada

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

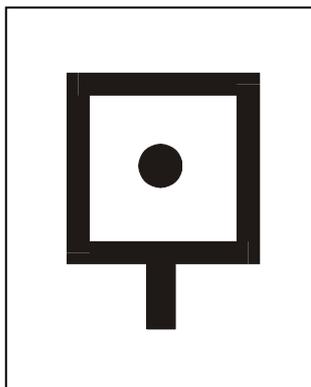


Desde la tercera pantalla será siempre visible la señal de avanzada, por lo que la distancia de cien metros indicada en la figura es sólo orientativa y deberá ajustarse en cada caso particular para lograr aquella visibilidad.

Cuando existan dificultades de instalación de estas pantallas, por el motivo que fuese, tal circunstancia se dará a conocer al personal por Consigna.

3 | 06 | 00 | Poste de punto protegido

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

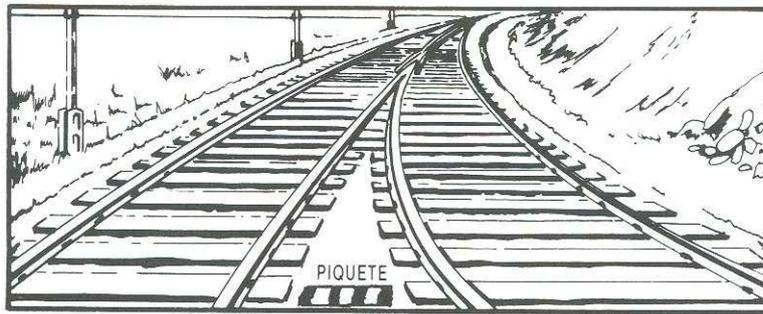


El poste de punto protegido está colocado a la entrada de las estaciones que no tienen señal de entrada.

Ordena a los Maquinistas circular a partir de él en régimen de maniobras y en disposición de parar.

3 | 07 | 00 | **Piquete de entrevía**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



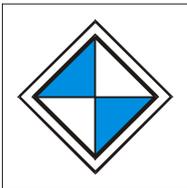
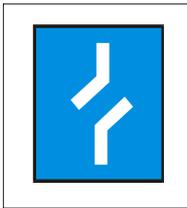
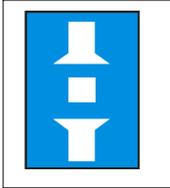
El piquete de entrevía está instalado en el ángulo de convergencia de dos vías e indica el punto a partir del cual el gálibo de una vía interfiere al de la otra, incompatibilizando la circulación simultánea por ambas vías.

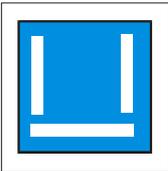
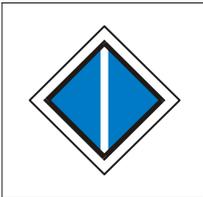
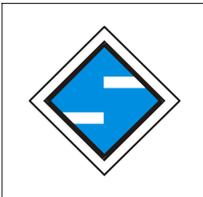
El piquete de entrevía ordena al Maquinista del tren que circula por la vía de estacionamiento efectuar parada ante él, sin rebasarlo.

El Jefe de circulación no autorizará ningún movimiento hasta comprobar que los piquetes afectados están libres.

3 | 08 | 00 | **Indicadores para la tracción eléctrica**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ASPECTO	SEÑAL	ÓRDENES E INDICACIONES
	Alto a la tracción eléctrica	Ordena parar ante ella sin rebasarla. Colocada de perfil autoriza a seguir la marcha si nada se opone.
	Seccionamiento de aire de la línea de contacto	Ordena cerrar parcialmente el regulador al paso por el seccionamiento.
	Seccionamiento de aislador de la línea de contacto	Ordena cerrar parcialmente el regulador al paso por el seccionamiento y no estacionar en él.

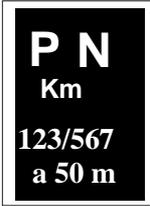
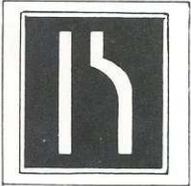
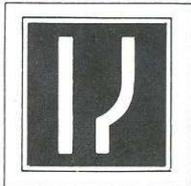
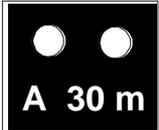
ASPECTO	SEÑAL	ORDENES E INDICACIONES
	Principio de zona neutra de la línea de contacto	Ordena cerrar el regulador y no abrirlo hasta pasar por la señal de fin de zona neutra
	Final de zona neutra de la línea de contacto	Indica que se puede abrir el regulador
	Bajada de pantógrafos	Ordena bajar los pantógrafos a su paso por ella y no subirlos hasta pasar por la señal de elevación de pantógrafos.
	Elevación de pantógrafos	Indica que se pueden elevar los pantógrafos al paso por ella.
	Proximidad	Advierte que a la distancia de 500 metros se encuentra instalada la señal de principio de zona neutra o la de bajada de pantógrafos.

Todos estos indicadores obligan únicamente a los Maquinistas de vehículos de tracción eléctrica.

| 3 | 09 | 00 | **Cartelones**

1 2 3 4 5

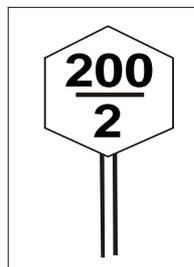
ASPECTO	SEÑAL	ORDENES E INDICACIONES
	Silbar	Ordena al Maquinista dar el silbido de atención. Podrá llevar leyenda indicadora de la causa: Obreros, PN guardado, PN sin guardar, etc.

ASPECTO	SEÑAL	ORDENES E INDICACIONES
		Anuncia la proximidad de un Apeadero y está situado a la distancia de frenado.
		Anuncia la proximidad del eje del Apeadero y está situado a 100 metros de él.
		Anuncia la proximidad, a los metros que indique, a ciertos Pasos a Nivel.
		Indica el punto en que cesa la doble tracción por cola y desde el que la máquina auxiliar tiene que regresar a la estación de detrás.
		Anuncia la proximidad de un desvío en plena vía, a tomar de talón, a la distancia indicada.
		Anuncia la proximidad de un desvío en plena vía, a tomar de punta, a la distancia indicada.
		Anuncia el final de una vía muerta de servicio, a la distancia indicada en él.
		Indica el punto hasta el que se pueden efectuar ciertos movimientos de maniobra.

ASPECTO	SEÑAL	ORDENES E INDICACIONES
	Frenado	Indica el punto en el que el Maquinista debe iniciar el frenado del tren, en las condiciones que se determinen por Consigna.
	Teléfono de intemperie	Indica el emplazamiento de los teléfonos de intemperie y está instalada en su caja.
	Bloqueo Eléctrico Manual	Indica el punto en que empiezan las señales de B.E.M.
		Indica el punto en que terminan las señales de B.E.M.
	Bloqueo Automático de vía única	Indica el punto en que empiezan las señales de B.A.U.
		Indica el punto en que terminan las señales de B.A.U.
	Bloqueo Automático de vía doble	Indica el punto en que empiezan las señales de B.A.D.
		Indica el punto en que terminan las señales de B.A.D.
	Anuncio Señalización y Frenado Automático	Indica el punto donde empieza el anuncio de señales y frenado automático.
		Indica el punto donde termina el anuncio de señales y frenado automático.

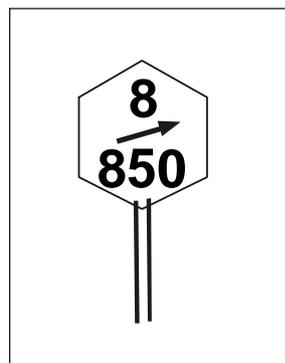
ASPECTO	SEÑAL	ORDENES E INDICACIONES
	Bloqueo Automático Banalizado de vía doble	Indica el punto en que empiezan las señales de B.A.B.
		Indica el punto en que terminan las señales de B.A.B.
	Canal de radio	Ordena al Maquinista sintonizar la emisora del tren en el canal indicado en el cartelón.
	Limite Circuito de Vía Aguja	Indica al Maquinista el punto en que finaliza el circuito de vía que afecta a las agujas y que debe quedar libre en las maniobras que afectan a la aguja o agujas que señala.

| 3 | 10 | 00 | Postes hectométricos



Están colocados a lo largo de las líneas e indican la distancia en kilómetros (arriba) y hectómetros (abajo) desde el origen. En la cara opuesta llevan la misma inscripción.

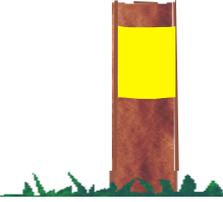
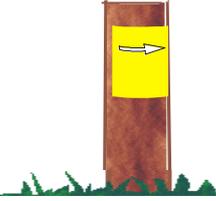
| 3 | 11 | 00 | Indicadores de rasante



Están situados en los puntos en que cambia el perfil de la vía e indican la pendiente en milímetros por metro (arriba) y la longitud en metros (abajo). La flecha indica el sentido de la pendiente; si la rasante es horizontal la flecha se substituye por un trazo recto horizontal. En la cara opuesta llevan la misma inscripción salvo el sentido de la flecha, que será el contrario de la otra cara.

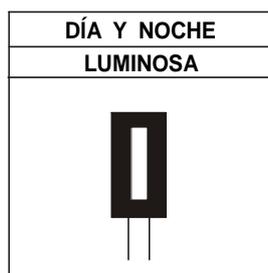
| 3 | 12 | 00 | **Indicadores de conexión al circuito telefónico**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

CIRCUITO TELEFONICO ASPECTO	INDICACION
 <p>ASPECTO</p>	<p>Poste dotado de conector de intemperie</p>
 <p>ASPECTO</p>	<p>Indicación, en los postes sin conector, de la dirección a seguir para encontrar el poste más próximo dotado de conector.</p>

| 3 | 13 | 00 | **Señal indicadora de salida**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



1. Se instala cuando no sea visible la señal de salida desde el punto normal de estacionamiento de trenes de corta longitud.
2. **Ordena al Maquinista:**
 - **De un tren parado ante la señal.**
Emprender la marcha si nada se opone, hasta la señal de salida, ateniéndose a lo que ésta ordene.
 - **De un tren en movimiento.**
Circular normalmente, si nada se opone.
3. Cuando la señal está apagada ordena al Maquinista:

- **De un tren parado ante la señal.**
Ponerse en comunicación con el Agente que tenga a su cargo la señal de salida y atenerse a lo que éste ordene.
- **De un tren en movimiento.**
Circular normalmente, si nada se opone, por carecer de significación.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**

- **Artículo / 3/ 04/ 00 /**

Modificado por Consigna Serie C N° 4-DG-1998 de Fecha 07-10-1988.

Modificado por Consigna Serie C N° 2-DG-1990 de Fecha 21-02-1990.

Modificado por Consigna Serie C N° 7-DG-2001 de Fecha 21-11-2001.

Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-2005 de Fecha 25-01-2005.

- **Artículo / 3/ 09/ 00 /**

Modificado por Consigna Serie C N° 2-DG-1996 de Fecha 01-08-1996.

Modificado por Consigna Serie C N° 2-DG-1999 de Fecha 21-01-1999.

Modificado por Consigna Serie C N° 4-DG-1999 de Fecha 09-12-1999.

Modificado por Consigna Serie C N° 8/2011 DG-I de Fecha 15-11-2011

- **Artículo / 3/ 13/ 00 /**

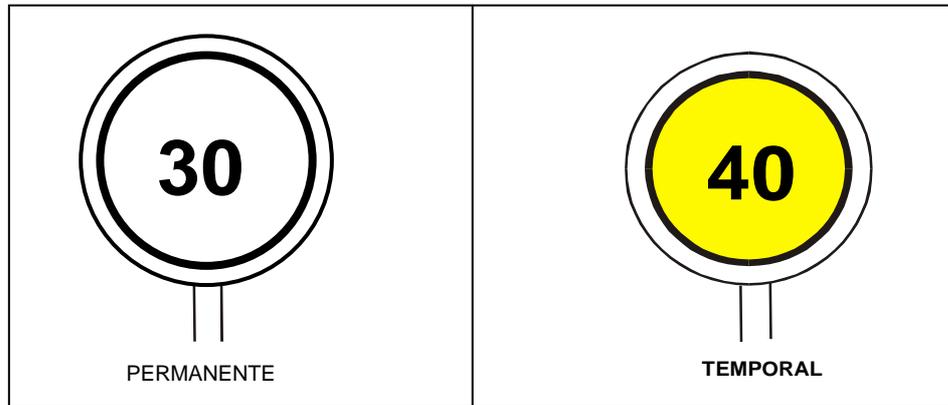
Modificado por Consigna Serie C N° 2-DG-1995 de Fecha 02-11-1995.

Capítulo IV

Señales fijas de limitación de velocidad

| 4 | 01 | 00 | Aviso de limitación de velocidad

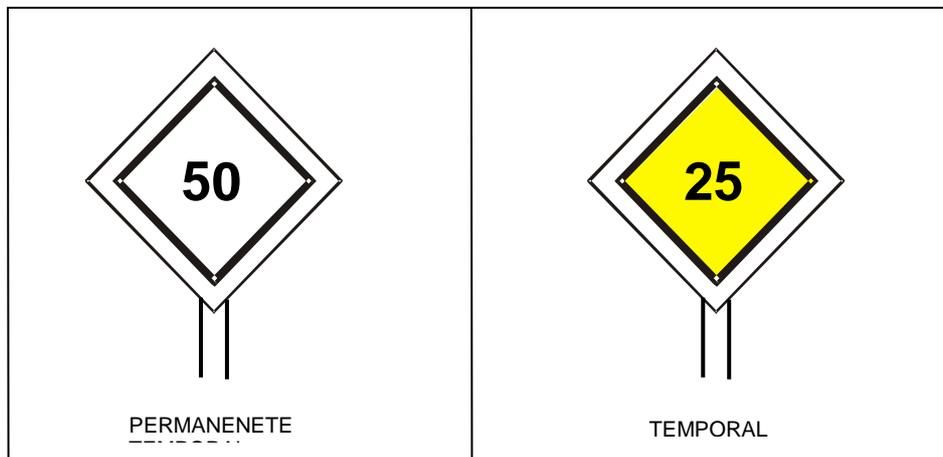
1 2 3 4 5



La señal de aviso de limitación de velocidad ordena al Maquinista ponerse en condiciones de no superar la velocidad en km/h indicada a partir de la señal de limitación de velocidad.

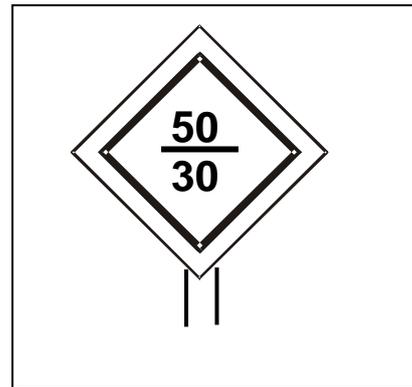
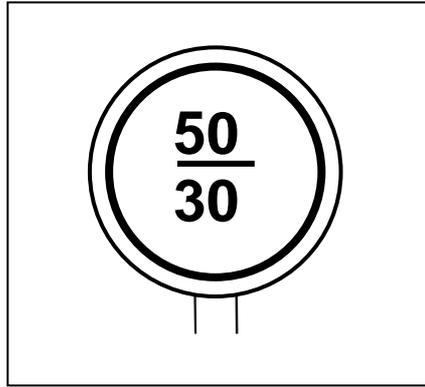
| 4 | 02 | 00 | Limitación de velocidad

1 2 3 4 5



La señal de limitación de velocidad ordena al Maquinista no superar la velocidad en km/h indicada en ella, desde este punto hasta la señal de fin de limitación de velocidad, o hasta otra señal que modifique el valor de la limitación.

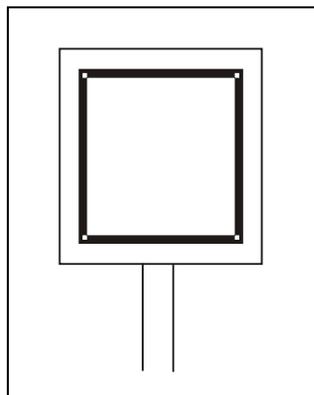
Advertencia:



Cuando en cualquiera de las señales de aviso de limitación de velocidad o de limitación de velocidad aparecen dos cifras, el valor superior indica el límite de velocidad para automotores y unidades tren y el inferior para el resto de los trenes.

| 4 | 03 | 00 | **Fin de limitación de velocidad**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



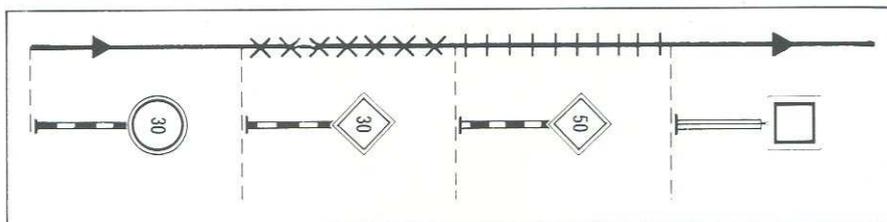
La señal de fin de limitación de velocidad ordena al Maquinista reemprender la marcha normal, si nada se opone a ello, cuando el último vehículo de su tren la haya rebasado.

4 | 04 | 00 | **Limitaciones sucesivas de velocidad**

En los tramos de vía donde existan limitaciones sucesivas de la velocidad máxima, la instalación de señales se hará de la siguiente forma:

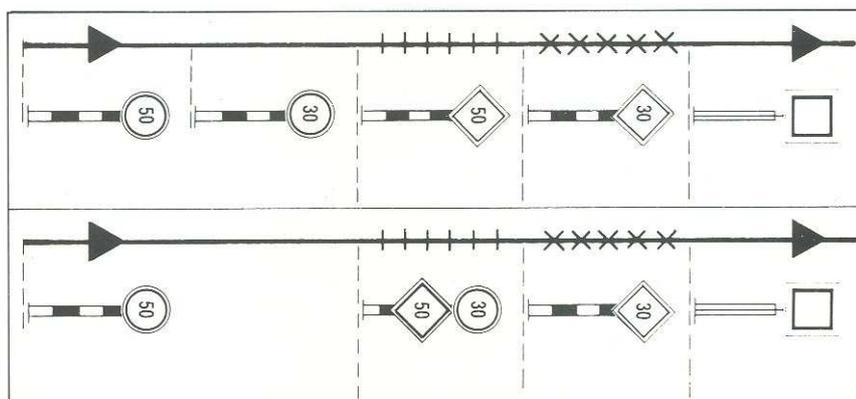
a) Si el fin de una limitación coincide con el principio de otra de velocidad más elevada

Se prescindirá de la señal de anuncio de velocidad limitada de la segunda y se sustituirá la señal de fin de velocidad limitada de la primera por la señal de velocidad limitada de la segunda.



b) Si el fin de una limitación coincide con el principio de otra de velocidad más reducida

Se procederá como en el caso anterior, excepto que no se suprime la señal de anuncio de velocidad limitada de la segunda, pudiendo ser instalada ésta en el mismo mástil de la señal de velocidad limitada que le preceda, cuando las necesidades del servicio así lo aconsejen.

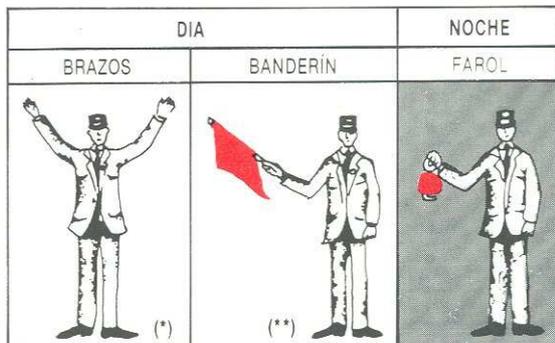


Capítulo V

Señales portátiles

| 5 | 01 | 00 | Parada a mano

1 2 3 4 5



(*) Sólo a falta de banderín o farol

(**) Aunque el banderín esté caído en tierra.

En caso de urgencia: cualquier objeto o luz vivamente agitados.

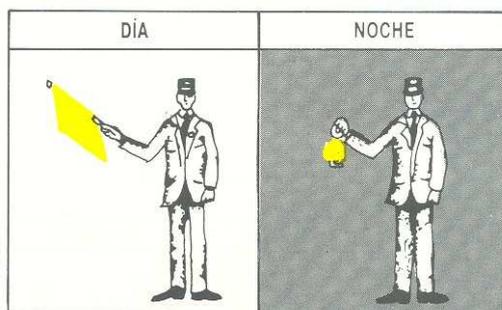
Esta señal ordena al Maquinista parada inmediata.

El Maquinista que se haya detenido por una señal de parada a mano no reanudará la marcha hasta que se lo ordene el Agente que presentó la señal.

Si la parada ha tenido lugar en plena vía y junto a la señal no se encontraba ningún Agente, el Maquinista avanzará, si nada se opone a ello, con *marcha a la vista*, prestando especial atención a la vía, catenaria, P.N., trincheras, túneles, obras de fábrica, etc., hasta encontrar al Agente o una estación abierta. Si después de recorrer 1.500 metros no encuentra Agente, estación, ni ninguna anomalía, reanudará la marcha normal, si nada se opone a ello.

| 5 | 02 | 00 | Precaución a mano

1 2 3 4 5



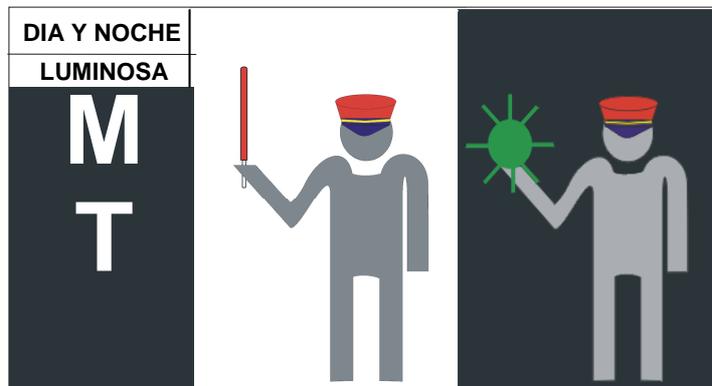
Esta señal ordena al maquinista circular:

En régimen de maniobras dentro de estaciones:

- hasta el punto de estacionamiento o parada;
- hasta rebasar el edificio de viajeros, si el tren es directo y se le presenta la señal de paso.

Con marcha a la vista en plena vía:

- hasta que el último vehículo del tren rebasa la misma señal presentada a los trenes que circulan en sentido contrario.



Ordena al Maquinista emprender la marcha de inmediato hacia la estación siguiente, si nada se opone.

Esta señal la presentará el Jefe de circulación a los trenes parados en el momento de expedirlos, desde lugar visible para el Maquinista, de forma que pueda percibir con claridad todos los elementos que la componen y no exista confusión cuando haya más de un tren.

El Maquinista permanecerá atento a ésta señal y si no la percibiera con claridad, no emprenderá la marcha y reclamará su presentación dando la señal de atención especial.

El Jefe de circulación que oiga la señal de atención especial, repetirá la señal de marche el tren aproximándose a la cabina de conducción.

Podrá autorizarse por Consigna que otro Agente del tren informe al Maquinista por teléfono, por timbre o por cualquier otro medio, de la presentación de la señal.

Así mismo, en estaciones de Bloqueo Automático que se indiquen por Consigna, la señal de marche el tren podrá ser sustituida por la comunicación:

“Marche el tren.” transmitida por radioteléfono.

Si son de C.T.C. podrá darse por el Jefe del mismo una vez que se le comunique que el tren está dispuesto por encontrarse las operaciones del tren terminadas.

En estaciones dotadas de instalaciones especiales podrá presentarse la señal de marche el tren, mediante las siglas **MT** en indicador luminoso de color blanco sobre fondo negro y de forma que no permita la confusión cuando haya más de un tren.

Cuando no sea posible dar la señal de marche el tren en la forma prevista anteriormente, el Jefe de circulación o del C.T.C. notificará al maquinista mediante B.O.I. o TELEFONEMA:

“Marche el tren.....”

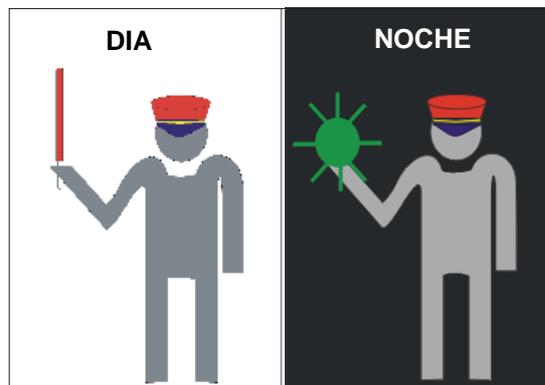
En la orden podrá incluirse además las condiciones especiales que se requieran.

Elementos que componen la señal de marche el tren:

- Banderín rojo enrollado o linterna con luz verde.
- Gorra con funda roja.
- Posición del Jefe de circulación
- Toque prolongado de silbato de dos sonidos.

| 5 | 04 | 00 | Señal de paso

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



La señal de paso ordena al Maquinista de un tren directo a continuar la marcha hasta la estación siguiente, si nada se opone.

Esta señal se presentará por el Jefe de circulación a los trenes directos cuando se aproximen a la aguja de entrada y hasta que la cola del tren haya pasado frente a él, girando la linterna o el banderín hacia el maquinista a medida que el tren vaya pasando.

Cuando entre el edificio de viajeros y la vía por la que vaya a pasar el tren se encuentre estacionado otro, esta señal se presentará desde el andén contiguo a la vía de paso del tren.

Por excepción y en el caso de vía doble, cuando se produzca el cruce de dos trenes directos, la señal será presentada en forma alternativa a uno y otro.

Elementos que componen esta señal:

- Banderín rojo enrollado o linterna con luz verde.
- Gorra con funda roja
- Posición del Jefe de circulación.

| 5 | 05 | 00 | Indicación de tren dispuesto

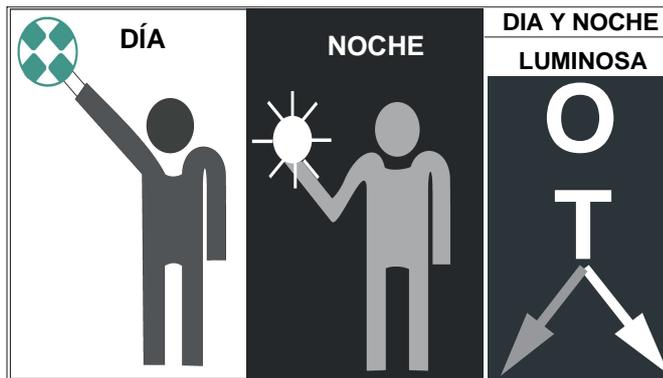
1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

La señal de tren dispuesto indica al Maquinista que finalizaron las operaciones del tren en los casos de paradas comerciales y le autoriza a cerrar puertas y emprender la marcha, **si las demás señales así lo indican.**

No obstante, el Maquinista antes de iniciar la marcha deberá verificar a través de los espejos o monitores que las operaciones de subida y bajada de viajeros, carga y descarga están terminadas.

Cuando no pueda verificarlo desde su puesto de conducción o se presente anomalía en el cierre de puertas, se hará valer del Agente de acompañamiento para que le comunique el momento de iniciar la marcha tras comprobar éste el fin de las operaciones o el cierre de puertas. Esta comunicación se hará:

- Con una paleta levantándola y moviéndola de arriba abajo varias veces o con una luz blanca.
- Mediante el accionamiento del timbre o comunicación verbal por megafonía o radio teléfono.
- Mediante un indicador luminoso con las siglas **OT** con luz blanca fija sobre fondo negro.



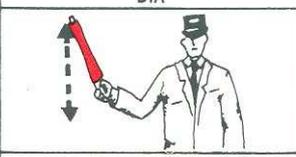
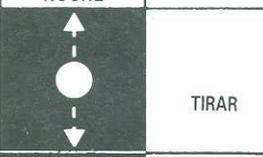
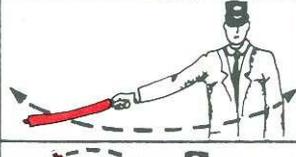
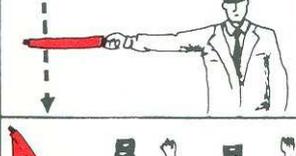
Los Jefes de circulación no podrán presentar la señal de tren dispuesto mientras la señal de salida, si existe, ordena parada, debiendo cerciorarse en primer lugar de la indicación de dicha señal.

En Consigna serie B se determinará en qué estaciones o apeaderos y qué Agente comunicará al Maquinista la terminación de las operaciones del tren.

Mediante B.O.I. se notificarán las variaciones no programadas durante el desarrollo del servicio.

5 | 06 | 00 | Señales para maniobras

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

SILBATO	BANDERÍN O BRAZO	FAROL	ORDEN
	DÍA	NOCHE	
—			TIRAR
— —			EMPUJAR
— — .			LANZAR
— — —			REDUCIR LA MARCHA O EMPUJAR DESPACIO
. . .			PARAR

Con las señales de maniobras pueden darse al Maquinista las órdenes siguientes:

Tirar: si la máquina, en su movimiento, ha de preceder a los vehículos que arrastra, o, estando intercalada entre ellos, alejarse del Agente que ordena el movimiento.

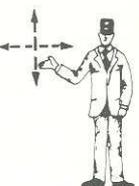
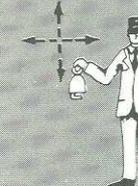
Empujar: si la máquina, en su movimiento, ha de circular detrás de los vehículos a mover, o, estando intercalada entre ellos, acercarse al Agente que ordena el movimiento.

Lanzar: empujar rápido.

Reducir la marcha o empujar despacio.

Parar.

Estas señales se presentarán de manera que sean visibles al Maquinista o al Ayudante, para lo cual el Agente que ordene el movimiento debe situarse en lugar apropiado o hacer que otro Agente, situado en un punto intermedio, las repita.

	DIA Y NOCHE	DIA	NOCHE	ORDEN
	SILBATO	BRAZO	FAROL	
A	— ●●			APRETAR FRENOS
EL BRAZO O FAROL CON LUZ BLANCA MOVIDO DE ARRIBA ABAJO VARIAS VECES				
B	— ●			AFLOJAR FRENOS
EL BRAZO O FAROL CON LUZ BLANCA MOVIDO DE IZQUIERDA A DERECHA VARIAS VECES				
C	—			TERMINADA
EL BRAZO O FAROL CON LUZ BLANCA MOVIDO EN SENTIDO INCLINADO				
D	● — ●			ANORMAL
EL BRAZO O FAROL CON LUZ BLANCA FORMANDO UNA CRUZ				

Se utilizará normalmente el silbato y se repetirá la señal con los brazos o con el farol, si es de noche.

Podrá prescindirse de estas señales si la comunicación entre los Agentes que intervienen en la prueba puede realizarse por otro medio: altavoces, teléfono, radioteléfono, etc.

5 | 08 | 00 | Señales con el silbato de la máquina

1 2 3 4 5

SILBIDO	ORDEN O INDICACION	UTILIZACION
—	Atención	<ul style="list-style-type: none"> - Antes de poner la máquina en movimiento. - Al aproximarse al cartelón que ordena silbar. - En las proximidades de los P.N., túneles, curvas o desmontes de poca visibilidad. - Cuando exista mala visibilidad por las condiciones atmosféricas, repitiendo a menudo la señal. - Cuando vea personas, animales o carruajes en la vía.
● - ● - ● -	Atención especial	<ul style="list-style-type: none"> - Al aproximarse a una señal avanzada de pantalla que ordene aviso de parada. - Al aproximarse a una señal que ordene parada. - Cuando el tren sea directo y no vea la señal de paso desde la aguja de entrada. - Cuando esté detenido ante la aguja de entrada o una señal de parada. - Cuando solicite la presentación del indicador de tren dispuesto.
— ● ●	Apretar frenos	<ul style="list-style-type: none"> - Cuando sea necesario apretar el freno de los vehículos del tren o de las máquinas auxiliares.
— ●	Aflojar frenos	<ul style="list-style-type: none"> - Cuando sea necesario aflojar los frenos de los vehículos del tren o de las máquinas auxiliares.
— ● - ●	Abrir regulador	<ul style="list-style-type: none"> - Trenes con tracción auxiliar. Lo da el Maquinista de cabeza para que arranquen las máquinas auxiliares.
— - ● -	Cerrar regulador	<ul style="list-style-type: none"> - Trenes con tracción auxiliar. Lo da el Maquinista de cabeza para que los de las máquinas auxiliares supriman la potencia de tracción.
— —	La máquina de cola se separa del tren	<ul style="list-style-type: none"> - Trenes con tracción auxiliar por cola hasta un punto kilométrico. Lo da el Maquinista de la máquina auxiliar al separarse del tren para regresar a la estación de detrás.

En caso de inutilización del silbato se procederá de acuerdo con lo regulado con el artículo 7.21.00 del Reglamento de Circulación.

| 5 | 09 | 00 | Señal de alarma

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---



Esta señal ordena la parada inmediata de todos los trenes y maniobras que están en movimiento.

Los Agentes que oigan esta señal harán la de parada con los medios de que dispongan y los encargados de las señales las accionarán de modo que ordenen parada a todos los trenes que se aproximen o que salgan de la estación.

Todos los Agentes, a los que su misión se lo permita, acudirán rápidamente al lugar del que proceda la señal, para prestar los auxilios o los servicios necesarios.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**

- **Artículo | 5 | 03 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999

- **Artículo | 5 | 04 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.

- **Artículo | 5 | 05 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.

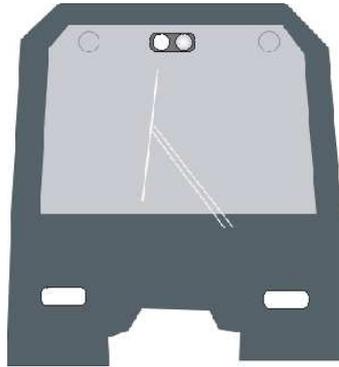
CAPITULO VI

Señales de los trenes

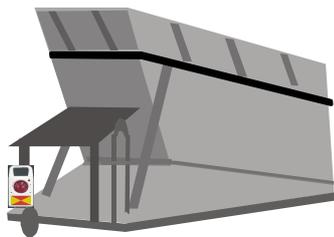
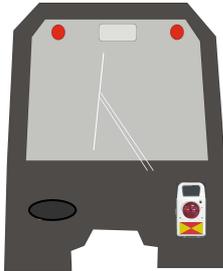
| 6 | 01 | 00 | Trenes formados por coches y vagones

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

a) Por cabeza



b) Por cola

DE DIA Y DE NOCHE	
VAGONES	COCHES
	

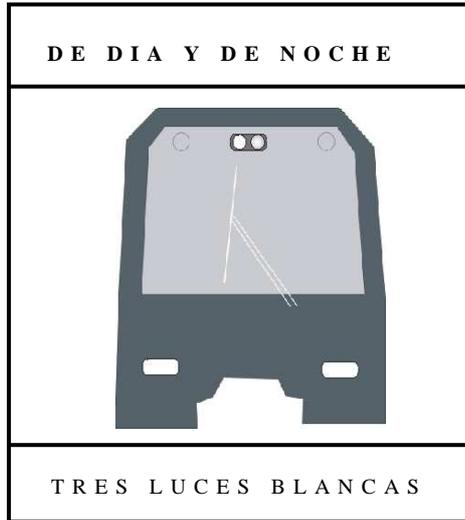
Placa



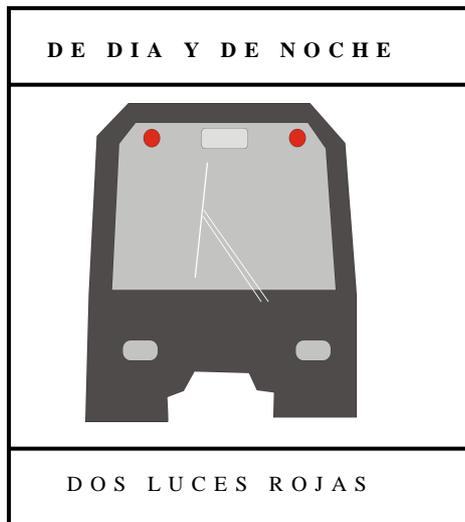
| 6 | 02 | 00 | Unidades tren, maquinas aisladas y vagonetas automóviles

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

a) Por cabeza



b) Por cola



En el caso de circular remolcados llevarán por cola las señales que correspondan al enfrenamiento de la composición.

| 6 | 03 | 00 |

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Suprimido y queda en reserva.

| 6 | 04 | 00 |

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Suprimido y queda en reserva.

| 6 | 05 | 00 | **Otros vehículos**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las grúas automotrices, las bateadoras, las cribadoras, todas las máquinas especiales, etc., llevarán las señales que prescriben el artículo 6/02/00.

| 6 | 06 | 00 | **Máquinas de maniobras**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Por cabeza y por cola, tanto de día como de noche tres luces blancas.

| 6 | 07 | 00 | **Señalamiento de un tren a la vía**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

La circulación de un tren anunciado por teléfono se da a conocer al personal de la vía con las siguientes señales situadas en cola:

DE DÍA		DE NOCHE
		
BANDERÍN AMARILLO A LA DERECHA		LUZ DE LA DERECHA AMARILLA O VERDE

6 | 08 | 00 | Supresión del señalamiento de un tren a la vía

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

El paso del tren anunciado por teléfono, señalado a la vía según el artículo anterior, o la supresión de su circulación dentro de las tres siguientes a la de su señalamiento, se da a conocer al personal de la vía con las siguientes señales situadas en cola:



Esta señal la llevará:

- El propio tren previamente señalado;
- Otro tren anunciado por escrito, cuando se sepa que el tren señalado no va a circular dentro de las tres horas siguientes.

Excepción:

Se colocarán las señales de señalamiento (artículo 6/07/00) en lugar de las de supresión, cuando vaya a circular otro tren antes de la próxima circulación anunciada por escrito.

6 | 09 | 00 | Señales de gran intensidad luminosa

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

El Maquinista reducirá la intensidad de tales luces, situadas en cabeza:

- Cuando el tren se encuentre estacionado en una vía de apartado, hasta el momento de su salida.
- Siempre que observe la circulación de un tren en sentido contrario, hasta que pase la máquina del tren que cruza.
- Cuando la vía discorra paralela y próxima a la carretera.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**
 - **Artículo | 6 | 01 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.
 - **Artículo | 6 | 02 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.
 - **Artículo | 6 | 03 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.
 - **Artículo | 6 | 04 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.
 - **Artículo | 6 | 05 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.
 - **Artículo | 6 | 06 | 00 |**
Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1998 de Fecha 21-10-1998.
Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.

Capítulo VII

Anormalidades en la vía o en sus instalaciones

| 7 | 01 | 00 | **Limitaciones de velocidad permanentes y temporales**

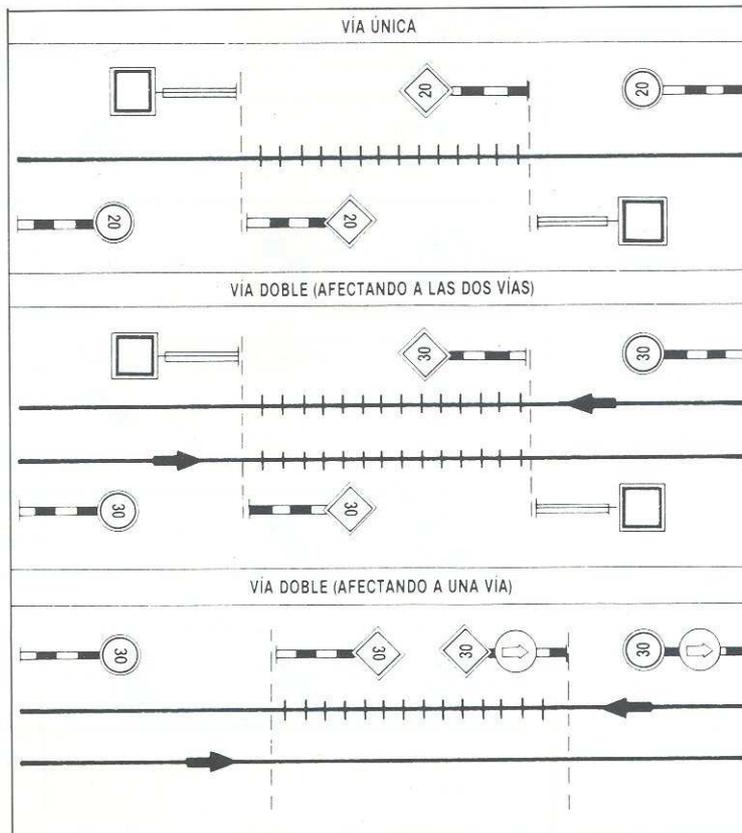
1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Limitaciones permanentes

Vienen impuestas por:

- El trazado de la vía (curvas de radio reducido, pendientes, etc.);
- La infraestructura (resistencia de los puentes, desprendimientos, etc.).

La instalación de las señales fijas se hará de la siguiente forma:



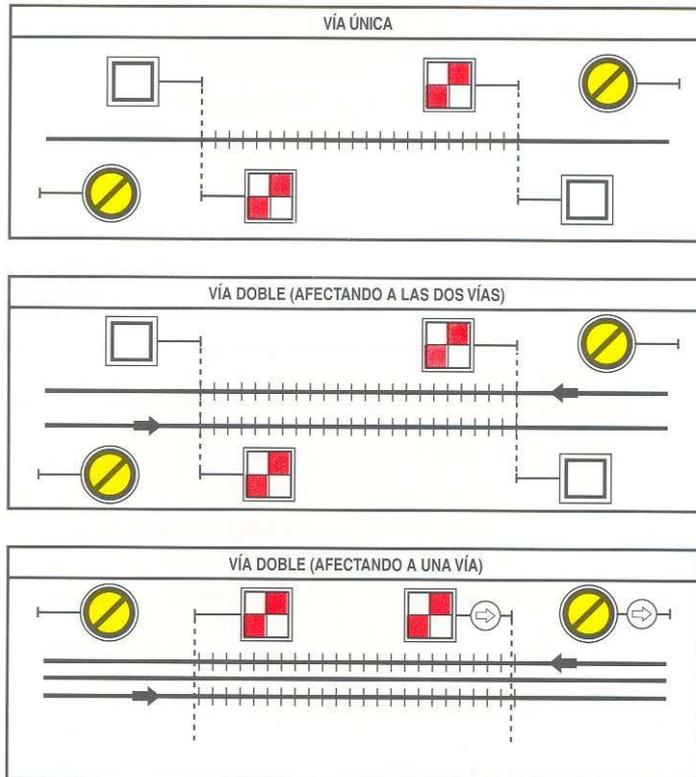
Limitaciones temporales

Vienen impuestas por:

- El mal estado circunstancial de la vía o de sus instalaciones (trabajos, inundación, desprendimientos, etc.).

La instalación de las señales fijas se hará de igual forma que para las permanentes, pero utilizando las señales de limitación temporal de velocidad.

Los tramos de vía en los que haya que efectuar parada, por las condiciones de la vía, trabajos, interceptaciones o cualquier otra causa, se darán a conocer mediante las siguientes señales fijas:



Para evitar la parada, siempre que no sea necesaria, y autorizar el rebase del tablero, se situará un Agente junto a él, que entregará al Maquinista o al Ayudante la papeleta de avance, autorizando el rebase sin superar la velocidad que en ella se indique, hasta que la cola del tren haya rebasado la señal de fin de limitación de velocidad, y siempre que:

- La vía esté en condiciones para circular;
- La velocidad del tren que llega no exceda de paso de hombre (5 km/h).

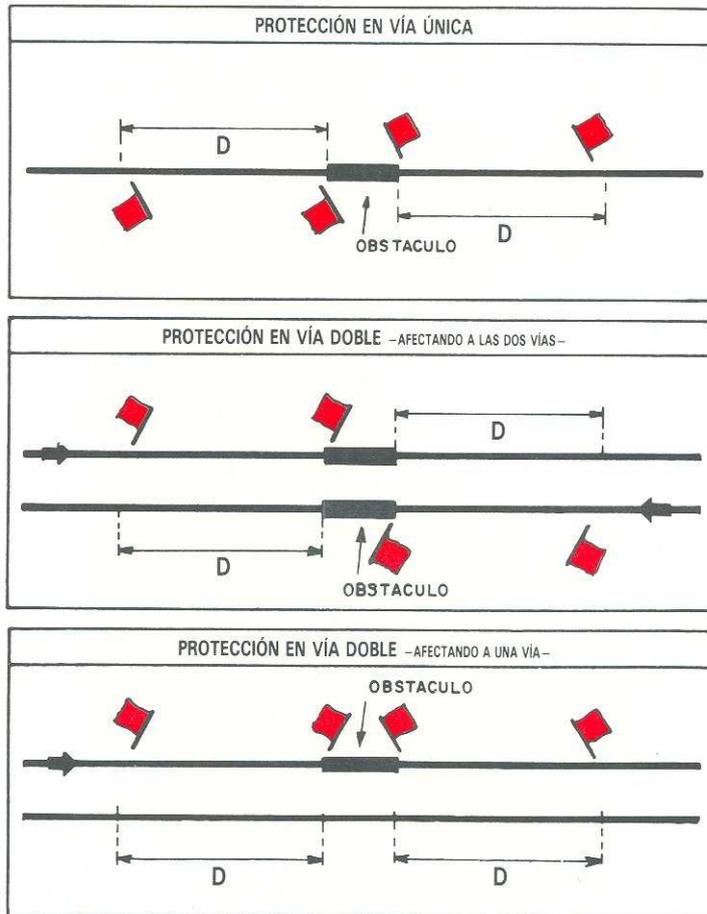
Si no se cumple alguna de las condiciones anteriores, no se entregará la papeleta de avance al Maquinista, que deberá efectuar la parada ante el tablero, sin rebasarlo.

El Maquinista o el Ayudante, al recibir la papeleta de avance, indicará al Agente que se la haya entregado el número (y letras, en su caso) de su tren o máquina aislada para que lo haga figurar en la matriz de la papeleta que ha de quedar en su poder.

7 | 03 | 00 | Protección de puntos interceptados

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Cuando se produzca una interceptación inesperada de la vía, hasta tanto pueda procederse a su señalización permanente o temporal, y de acuerdo con lo que al efecto regulan los artículos 7.12.00, 7.13.00 y siguientes del Reglamento de Circulación de Trenes, se establecerá de forma inmediata una señalización provisional de acuerdo con los siguientes esquemas:



(D) Estas distancias vienen fijadas en los artículos 7.12.00 y 7.13.00 del R.C.T., en función de los tipos de circulación, del modo de interceptación y del tipo de bloqueo.

Capítulo VIII

Anormalidades en la señalización o en su cumplimiento

| 8 | 01 | 00 | **Rebase de una señal que ordena parada**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Cuando no se disponga de señal de rebase autorizado, una señal ordene parada y sea necesario que el tren detenido ante ella reanude la marcha, el Jefe del C.T.C., si procede, el Jefe de circulación o el Agente que tenga a su cargo la señal dará al Maquinista una autorización de rebase, según las siguientes normas:

- **Señal dotada de teléfono.**

El Maquinista se pondrá inmediatamente en comunicación con el Agente que corresponda de los antes citados, indicando quién comunica, tren del que se trata e indicación precisa de la señal ante la que se encuentra detenido.

Si la señal puede ser rebasada el Agente que lo autorice cursará al Maquinista el telefonema:

“Núm.a las...Autorizo al Maquinista del tren... (o maniobra) para rebasar la señal de parada....en las siguientes condiciones.....
(Fecha y firma)”.

El Maquinista tomará nota del número del telefonema, texto, fecha y firma y los consignará en el documento de marcha o en el Libro de telefonemas como justificación del rebase.

- **Señal no dotada de teléfono, cuando éste no funciona o no conviene utilizarlo.**

El Jefe de circulación entregará o hará entregar al Maquinista, cuando la señal deba ser rebasada, un B.O.I. o una papeleta de rebase redactada en términos análogos al telefonema anterior.

Condiciones para autorizar el rebase

El Jefe del C.T.C. o el de circulación tendrán muy en cuenta que la autorización de rebase anula la protección representada por la señal y, por tanto, tomarán las medidas necesarias para garantizar la seguridad y, en especial, comprobarán que:

- No haya sido autorizado ningún movimiento incompatible;
- Las agujas del itinerario estén bien dispuestas;
- El trayecto a recorrer esté libre;
- Se prescriban al Maquinista las órdenes o las limitaciones de velocidad que no puedan dar las señales;
- Si existe algún P.N. protegido por la señal, las barreras están cerradas.

Excepciones:

Podrá autorizarse también el rebase de la señal en los siguientes casos:

- Aunque se sepa o se sospeche que el trayecto no está libre, prescribiendo al Maquinista en la autorización de rebase *marcha a la vista* hasta el punto de estacionamiento, hasta la señal siguiente o hasta un punto concreto, según corresponda.
- Si se sospecha que la causa de encontrarse la señal de parada puede ser un carril roto o el mal estado de la vía, además de prescribir al Maquinista *marcha a la vista*, se hará constar tal circunstancia en la autorización de rebase concedida al primer tren o máquina que expida, 'para que el Maquinista regule la marcha, pare y reconozca los puntos afectados, informando del resultado en la primera estación abierta o a través del teléfono;
- Cuando el Jefe de circulación no pueda comprobar por sí mismo o por otros Agentes caracterizados la posición de ciertas agujas, piquetes, ocupación de vías, barreras, etc, podrá ordenar al Maquinista en la autorización de rebase que, antes de efectuarlo, realice tales comprobaciones y accione, en su caso, las agujas y barreras.

A los efectos de este artículo, se entenderá que las señales del bloqueo automático con C.T.C. son **señales con teléfono**, utilizándose al efecto el teléfono propio de la señal o en su defecto, el conector o aparato más próximo.

| 8 | 02 | 00 | **Parada de un tren ante las señales de una estación intermitente cerrada.**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Quando un Maquinista encuentre cerradas las señales de una estación intermitente cerrada se atenderá a lo regulado en los artículos 3.10.05 y 3.10.09 del Reglamento de Circulación de Trenes.

| 8 | 03 | 00 | **Modo de detener una circulación a la salida de una estación**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

El Jefe de circulación, cuando, por cualquier causa, tuviera que detener accidentalmente a un tren o maniobra, además de accionar las señales de salida, si las hay, para ponerlas en indicación de parada, abrirá y cerrará sucesivamente y rápidamente las de entrada y de avanzada del lado por el que está saliendo el tren o maniobra.

El Maquinista que, al salir de una estación dotada de señales mecánicas o de señales luminosas, observe el cambio repetido de posición de las señales de entrada o de avanzada, se detendrá inmediatamente y protegerá por delante su tren con señales de parada a mano y no reanudará la marcha hasta tanto se lo ordene el Jefe de circulación.

| 8 | 04 | 00 | **Parada accidental después de pasar una señal que autorizó el paso**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Quando un Maquinista, una vez sobrepasada una señal que autorizaba el paso, se vea obligado a parar accidentalmente entre dicha señal y la siguiente, o entre ella y la primera aguja, procederá, al reanudar la marcha, como si aquella primera señal hubiese estado en indicación de aviso de parada.

| 8 | 05 | 00 | **Señales inútiles, apagadas o en indicación dudosa**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las señales inútiles se dispondrán en la indicación más favorable para la seguridad y, cuando esto no sea posible, se procurará apagarlas o taparlas para evitar confusión a los Maquinistas.

Tan pronto tenga conocimiento de la inutilización de una señal, el Jefe de circulación cursará telefonemas a las estaciones colaterales interesadas y al P.M., para que la anomalía sea notificada, con las instrucciones complementarias precisas, a los Maquinistas que vayan a circular ante ella.

Cuando un Maquinista encuentre una señal apagada o tapada (excepto en estaciones cerradas) o dando una indicación dudosa (una señal mecánica entreabierto, una luminosa con cambios bruscos de color o con dos focos encendidos, o dando órdenes contradictorias) procederá como si la indicación de dicha señal fuese la más favorable a la seguridad entre las que pueda dar.

| 8 | 06 | 00 | **Señales que no están en servicio**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Las señales que no están en servicio deberán ser anuladas de forma tal que no puedan inducir a duda a los Maquinistas, y para que puedan ser consideradas como inexistentes.

Los sistemas para la anulación de señales son:

- Dos listones pintados de blanco en forma de aspa;
- En las señales mecánicas, además, dejarlas en indicación de vía libre. Si tal cosa no fuese posible, se desmontará el brazo o la pantalla.
- En las señales luminosas, además, mantenerlas apagadas. Si tal cosa no fuese posible, por causa de pruebas o cualquier otra circunstancia, se taparán los focos o se girará la cabeza de la señal para que no emita indicaciones hacia la vía.

Las balizas del sistema ASFA asociadas con las señales que no estén en servicio, se retirarán de la vía, o se fijará sobre ellas una chapa “cubre balizas” que impida la transmisión baliza-captador.

| 8 | 07 | 00 | **Dificultades en la percepción de las señales**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Cuando las condiciones atmosféricas o cualquier otra causa impidan percibir con claridad las señales, los Maquinistas reducirán la velocidad o incluso efectuarán parada, si fuese necesario, para comprobar con absoluta certeza las indicaciones que están dando.

| 8 | 08 | 00 | **Notificación de las anomalías observadas**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Por ser las señales uno de los elementos primordiales en la seguridad de la circulación, cualquier anomalía observada en su funcionamiento por cualquier Agente debe ser notificada inmediatamente por los mismos cauces que se especifican en el artículo 7.04.00 del R.C.T. para el resto de anomalías.

| 8 | 09 | 00 | **Falta de elementos para hacer la señal de paso**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

La falta de algunos elementos esenciales para dar la señal de paso, indicados en el artículo 5.04.00 del presente Reglamento, cuando esta señal deba ser presentada, ordena la parada inmediata.

El Maquinista dará el silbido de atención especial, procurará en lo posible no rebasar el piquete de salida y no reanudará la marcha hasta que se le dé la señal de marche el tren.

| 8 | 10 | 00 | **Inutilización del silbato de la máquina**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Caso de producirse la inutilización del silbato de la máquina se actuará como está previsto en el artículo 7.21.00 del R.C.T.

| 8 | 11 | 00 | **Falta de señales por cabeza o por cola**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

En caso de avería de las señales de cabeza o de cola e imposibilidad de sustituirlas o repararlas total o parcialmente, el P.M. o el Jefe de circulación podrá autorizar la circulación hasta el primer lugar en que pueda ser subsanada la avería, a cuyo fin dispondrá lo siguiente:

- *Si la falta de señales es por cabeza.*

a) De día:

Podrá circular a velocidad de itinerario.

b) De noche:

Autorizar mediante B.O.I. al Maquinista para que efectúe todo el recorrido con marcha a la vista y sin superar los 10 km/h al aproximarse a los pasos a nivel. Para inscribir esta autorización deberá garantizarse que el material dispone al menos del proyector de gran intensidad luminosa o de los dos focos.

- *Si la falta de señales es por cola*

Tanto de día como de noche prescribir la parada del tren en todas las estaciones y puestos de bloqueo, para que el Jefe de circulación pueda comprobar que el tren ha llegado completo y curse el aviso de salida incluyendo en él el tipo, la serie y el número de la última unidad. En líneas de bloqueo automático con C.T.C., se cursará aviso al jefe del C.T.C. para que regule el Tráfico sin sucesión de trenes.

- **Modificaciones a los artículos de este capítulo.**

- **Artículo | 8 | 01 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 1-DG-1989 de Fecha 06-02-1989.

- **Artículo | 8 | 06 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 2-DG-1996 Anexo XII del RCT de Fecha 01-08-1996.

- **Artículo | 8 | 11 | 00 |**

Modificado por Consigna Serie C N° 3-DG-1999 de Fecha 17-02-1999.