

**EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**  
**Gerencia de Tráfico - Departamento Movilización**

**REGLAMENTO GENERAL  
DE MOVILIZACION  
PARA TODA LA RED**

**Primera Edición**

**Nº \_\_\_\_\_**

**1987**

**SANTIAGO DE CHILE**

## **EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**

### **APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE MOVILIZACION PARA TODA LA RED**

**SANTIAGO, 6 de ABRIL de 1987.**

#### **VISTOS:**

La conveniencia de dictar un nuevo Reglamento de Movilización aplicable en toda la red ferroviaria de la Empresa.

#### **TENIENDO PRESENTE:**

La facultad que me confiere el artículo 9º, inciso 7º del D.F.L. N° 94 del 23 de Febrero de 1960, publicado en el Diario Oficial del día 21 de Marzo de 1960, y el D.S. de Transportes y Telecomunicaciones N° 29, de 6 de Marzo de 1987.

#### **DECRETO:**

D. 30.1.51 N° 1 APRUEBASE el Reglamento General de Movilización aplicable en toda la red ferroviaria de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

2º Mientras se procede a su revisión y actualización, los Anexos "A" para los sectores Señalizados Eléctricos, "B" para los sectores con Bastón Señalizados, "C" para los sectores con Bastón No Señalizados y "D" para los sectores con Movilización Telefónica en actual uso, se mantendrán vigentes en todo aquello que no se contraponga con el Reglamento que se aprueba por este acto.

ANOTESE, TRANSCRIBASE Y COMUNIQUESE A LA OFICINA DE LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA EN LA EMPRESA, POR TRATARSE DE UNA MATERIA EXENTA DEL TRAMITE DE TOMA DE RAZON.

**ROBERTO DARRIGRANDI CHADWICK**

Director General EFE.

Suplente

## **CUMPLIMIENTO A LAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO GENERAL DE MOVILIZACION**

Todo el personal, en especial los que se desempeñan en la línea, Jefes de Estación, Movilizadores, Maquinistas, Conductores, Cambiadores, etc. y aquellos que tengan intervención directa con la movilización de trenes y vehículos deben dar fiel y estricto cumplimiento a las disposiciones del Reglamento General de Movilización.

La inobservancia de ellas, por ignorancia, negligencia, falta de interés o distracción dará motivo para aplicar drásticas medidas que pueden llegar hasta la separación del responsable, si se comprueba que por estas causas, se produjo un accidente grave que pudo evitarse al estar compenetrado de las disposiciones reglamentarias.

Tenerlo presente

## GLOSARIO

En este Reglamento con el fin de facilitar su interpretación, se ha considerado necesario incluir algunos términos convencionales esenciales en tránsito de trenes.

### 1.- Términos convencionales

<b>Movilización</b>	: Se denomina al tránsito controlado, de trenes, locomotoras y vehículos, por las Vías de la Red Ferroviaria.
<b>Simple Vía</b>	: Es el sistema que emplea una sola línea o vía para unir consecutivamente las estaciones.
<b>Doble Vía</b>	: Es el sistema que emplea dos líneas o vías para unir consecutivamente las estaciones, orientando el tránsito una en sentido contrario de la otra. Reglamentariamente, se debe utilizar la línea izquierda como la "Correspondiente" al sentido normal de avance de la marcha del tren, siendo la otra la "Contraria".
<b>Block</b>	: En los sectores no señalizados llámese "Block" al espacio de plena vía comprendido entre el último cambio de Salida de una estación y el primer cambio de Entrada de la siguiente y en los Señalizados, el espacio de plena vía entre dos Señales principales en el mismo sentido de marcha.
<b>Objetivo del Block Eléctrico</b>	: El objeto de este sistema es mantener en " Doble Vía " un espacio entre trenes consecutivos y en los sectores de "Simple Vía" impedir la contingencia de trenes en sentido contrario en el mismo "Block".
<b>Block Absoluto</b>	: Se considera movilización con " Block Absoluto", cuando se autoriza ocupar la plena vía sólo un tren o vehículo sujeto a cualquier condición de despacho.
<b>Block Permisivo</b>	: Se considera movilización "Block Permisivo", cuando se autorizo ocupar el block a un vehículo sujeto a las restricciones de movilización pertinentes.
<b>Vía Libre</b>	: Es la autorización que permite a un tren o vehículo salir de una estación ocupando el "Block" en viaje directo o sujeto a condición.
<b>Validez de la Vía Libre:</b>	Movilizado a la siguiente estación en servicio, le autoriza el viaje hasta la próxima Señal de detención en los sectores Señalizados, Semáforos de Entrada en las estaciones que los tengan y hasta 100 metros antes de los cambios de entrada en las estaciones con Semáforos Centrales o sin Semáforos.
<b>Viaje Directo</b>	: Es la movilización de un tren , locomotora o vehículo que viaje sin detenciones en plena vía, deteniéndose en las estaciones intermedias sólo por cruzamientos u otras movilizaciónes de mayor preferencia.

<b>Condiciones de Despacho</b>	: Cuando se recibe notificación escrita en el Formulario correspondiente que implica en el block; detención, limitación de velocidad, autorización de regreso, viaje por línea contraria, viaje limitado hasta determinado kilómetro de plena vía, etc. En consecuencia, la Vía Libre otorgada "Sin condiciones", sólo autoriza avance en viaje directo, esto es aplicable a todos los sistemas de movilización.
<b>Balizas</b>	: Son indicadores metálicos de prevención que sirven para señalar la proximidad de puntos determinados en la ruta o situaciones de riesgos que impliquen limitaciones de velocidad o detención. convergencia de dos vías. Los hay de luces y rieles, éstos
<b>Gálibos Protectores</b>	: Son medidas de tolerancia ubicadas en el sector de últimos son de color blanco con franjas diagonales rojas.
<b>Maniobras</b>	: Movimiento efectuado con equipo, Trenes, Locomotoras o Vehículos de una a otra línea.
<b>Cortada Volante</b>	: Es aquella maniobra que se efectúa con equipo en movimiento, sin llevar acoplado el equipo - tractor (Maniobra prohibida).
<b>Equipo Tractor</b>	: Son Máquinas Automotrices de Sistema a Vapor, Diesel o Eléctrica, utilizadas para traccionar o remolcar equipo, en transporte de pasajeros o carga.
<b>Locomotora en Múltiple</b>	: Son Locomotoras acopladas, que trabajan bajo control de un sólo comando.
<b>Locomotora en Doble Tracción</b>	: Son Locomotoras Acopladas que trabajan cada una Con comando independiente.
<b>Locomotora Volanda</b>	: Locomotora que viaja sola, sin equipo.
<b>Locomotora inactiva</b>	: Locomotora remolcada fuera de servicio.
<b>Remolque</b>	: Locomotora auxiliar que ayuda a un tren en su marcha, ya sea arrastrando o empujando el equipo.

## **2.- Funcionarios que intervienen en la movilización**

<b>Superintendente</b>	: Es el Superior Jerárquico, permanentemente representado por el Inspector de Turno como Contralor General de la Movilización.
<b>Inspector de Turno</b>	: Funcionario a cargo de la Oficina Control de Tráfico, a quien corresponde desempeñar las funciones que contempla el Reglamento de la Organización y Funcionamiento de la Central de Control de Tráfico.

<b>Controlador de Tráfico</b>	: Es el Colaborador directo del Inspector de Turno a quien corresponde desempeñar las funciones que contempla el Reglamento de la Organización Funcionamiento de la Central de Control de Tráfico.
<b>Jefe de Estación</b>	: Es el funcionario que tiene atribuciones para hacer cumplir las disposiciones reglamentarias de movilización a todo el personal que esté dentro de los límites de su estación, sean estos de cualquier servicio, sin perjuicio de sus demás funciones.
<b>Movilizador</b>	: Es el funcionario de Tráfico a cargo de la Movilización en la estación y cuando las circunstancias lo exigen en plena vía.
<b>Mayordomo de Patio</b>	: Es el funcionario de Tráfico con responsabilidad en el Armado y Desarme de Trenes en los Patios de la Estación, debiendo fiscalizar, instruir y hacer cumplir las normas de seguridad dispuestas en este Reglamento y sus anexos al personal a su cargo.
<b>Conductor</b>	: Es el Jefe del Tren y el funcionario, responsable del servicio que se destina su tren y al efecto debe hacer cumplir las disposiciones Reglamentarias a la Tripulación del Tren a sus órdenes.
<b>Maquinista</b>	: Es el funcionario encargado del equipo tractor, cumpliendo servicios con locomotoras solas, acopladas o trenes. Es de su responsabilidad, dar cumplimiento a las disposiciones reglamentarias que le competen, contenidas en este Reglamento y sus Anexos. En caso de utilizar Ayudante de Maquinista o quien desempeñe estas funciones tendrá igual obligación.
<b>Banderista</b>	: Es el funcionario que provisto de bandera o farol reglamentario hace señales desde tierra.
<b>Piloto</b>	: Es el funcionario que acompaña al Maquinista o chofer para informar las debidas precauciones que en el viaje o sector determinado de la vía tiene la obligación de acatar.
<b>Explorador</b>	: Es el funcionario (Palanquero, Conductor Palanquero, Ayudante de Maquinista) que premunido de bandera o farol reglamentario explora la vía y antecede en avance al tren o locomotora a distancia no inferior a 50 metros.
<b>Mensajero</b>	: Es el trabajador que el Maquinista o Chofer envía a comunicar al Movilizador, la detención del tren, locomotora o vehículo en la entrada de una estación en servicio por falla o por falta de Señales. Este funcionario no hará señales de mano por lo que no portará bandera o farol.



ARTICULO

MATERIA

---

1. Competencia del personal.
2. Clase y Grado de los Trenes.
3. Preferencias en casos de Accidentes.
4. Modificación de Preferencias.
5. Funcionarios que intervienen en la Movilización.
6. Circulares de carreras de Trenes y Vehículos.
7. Salida de Trenes de una Estación.
8. Validez de la Vía Libre
9. Llegada de un Tren a una Estación.
10. Recepción de Trenes en una Estación.
11. Ubicación de un Tren detenido en una Estación.
12. Velocidad en los cambios de entradas.
13. Cruzamientos de Trenes.  
Sobrepasamientos de Trenes y Movilizaciones en Paraderos sin personal en la Red Norte.
14. Movilización Nocturno Con Servicio Cerrado Sector TEMUCO - PUERTO MONTT, CALERA - IQUIQUE y Ramales no señalizados
15. Movilización Nocturna en Ramal Cartagena con Cabinas intermedias con servicio cerrado.
16. Si no contesta la Estación vecina o las comunicaciones están interrumpidas.
17. Casos de tormentas y neblinas.
18. Medidas de Precaución en casos de catástrofes que pudieran afectar la circulación de trenes.
19. Velocidades y tiempos de marcha entre Estaciones.
20. Tren que ha perdido su itinerario y recuperación de tiempo.
21. Trenes tomaran la izquierda.
22. Cambio de Línea.

## ARTICULO

## MATERIA

- 
- |     |  |
|-----|--|
| 23. | Una vía interrumpida sin producirse cambio de Línea.   |
| 24. | Reanudación del tránsito después del cambio de Línea.<br>Permisivo Trenes  |
| 25. | Horas de circulación, precauciones en su marcha.   |
| 26. | Medidas de seguridad a quien incumbe tomarlas.   |
| 27. | Motorrieles.   |
| 28. | Motorrieles por línea contraria.   |
| 29. | Permisivos, definición, objetivos y autorización.  |
| 30. | Restricciones en el permiso.<br><br>Prohibición de acoplar carros de mano o empuje.<br><br>Revisión de elementos de señales.       |
| 31. | Movilización de Trenes de Trabajo.   |
| 32. | Tiempo que pueden ocupar las líneas y conocimiento de los itinerarios.   |
| 33. | Trenes que trabajan en plena vía.  |
| 34. | Movilización de trenes y vehículos de trabajo y equipo mecanizado, en faenas de conservación y renovación de vía y electrificación |
| 35. | Movilización hacia y desde desvíos en plena vía.   |
| 36. | Trabajos en la vía.  |
| 37. | Previsiones por trabajos o mal estado de la vía.   |
| 38. | Puntos peligrosos de la vía.   |
| 39. | Disposiciones especiales: Trenes y Locomotoras Particulares.   |
| 40. | Movilizaciones de Emergencia.  |
| 41. | Movilizaciones de Emergencia a Plena vía.  |
| 42. | Formularios de Movilización y de uso.  |
| 43. | Remolques.   |

## ARTICULO

## MATERIA

- 
- |     |   |
|-----|---|
| 44. | Acoplamiento de Trenes.   |
| 45. | Locomotoras acopladas, Trenes con dos o más locomotoras y Locomotoras solas.        |
| 46. | Locomotoras y coches en pruebas acoplados a Trenes.                                 |
| 47. | Tren cortado y carros arrancados.   |
| 48. | Trenes sin casita o trenes con coches o carros detrás de ellas.                     |
| 49. | Tren sin señales de protección. (discos laterales o faroles).                       |
| 50. | Tren que no cumple tiempo de marcha en el block.                                    |
| 51. | Trenes de pasajeros deben recibirse en la recta.                                    |
| 52. | Aviso de pasada de largo.   |
| 53. | Número de carros en trenes de carga.  |
| 54. | Definición de Block.  |
| 55. | Uso del aro.  |
| 56. | Bastones y formularios en el aro.   |
| 57. | Notificación de fallas.   |
| 58. | Observación de señales por el personal de trenes.                                   |
| 59. | No colocar a peligro la señal o semáforo de salida mientras el tren no la pase.     |
| 60. | No permitir personas extrañas en la Locomotora.                                     |
| 61. | Locomotoras sin personal detenidas en una estación o descomposturas de locomotoras. |
| 62. | Atribuciones y obligaciones del Jefe Estación.                                      |
| 63. | Registro de movilización, copia de circulares y manera de hacer las anotaciones.    |
| 64. | Entrega de Servicio.  |
| 65. | Aviso antes de ausentarse momentáneamente.  |
| 66. | Disposiciones generales para maniobras.   |

## ARTICULO

## MATERIA

- 
- |     |  |
|-----|--|
| 67. | Autorización de maniobras en los diferentes sistemas de movilización.            |
| 68. | Clases de Señales en uso.  |
| 69. | Colores y su significado.  |
| 70. | Preferencia de Señales.  |
| 71. | Descripción de las Señales de mano.  |
| 72. | Bandera o Luz Roja.  |
| 73. | Bandera o Luz Verde.   |
| 74. | Bandera o Luz Amarilla.  |
| 75. | Bandera de Protección.   |
| 76. | Señales con torpedos o detonantes. Su significado                                |
| 77. | Señales hechas con los brazos.   |
| 78. | Señales con silbato de la Locomotora o bocina de vehículos.                      |
| 79. | Uso de la campana de Locomotoras y Automotores.                                  |
| 80. | Señal de Emergencia.   |
| 81. | Anuncio de trenes con campanas o timbres.  |
| 82. | Señales de Protección en los trenes.   |
| 83. | Utiles de señales en Trenes y Vehículos.   |
| 84. | Señales en el furgón de equipajes.   |
| 85. | Llave de emergencia.   |
| 86. | Señales que usará el personal de Vía.  |
| 87. | Señales en las Cruzadas.   |
| 88. | Protección de trenes o vehículos detenidos en plena vía o entrada de estaciones. |
| 89. | Protecciones para retroceder en plena vía.                                       |
| 90. | Protección en accidente.   |

## ARTICULO

## MATERIA

- 
- |      |   |
|------|---|
| 91.  | Protección durante faenas en la vía, que interrumpan el tránsito.               |
| 92.  | Protección durante faenas en la vía sin interrupción del tránsito.              |
| 93.  | Seguridad en los cambios.   |
| 94.  | Conservación de los cambios y cambios mal ajustados.                            |
| 95.  | No enarenar los cambios.  |
| 96.  | Atropello de cambios.   |
| 97.  | Fiscalización de los cambiadores.   |
| 98.  | Cambios en plena Vía.   |
| 99.  | Medidas de seguridad para armar trenes de Pasajeros o Carga.                    |
| 100. | Revisión de tren. Obligaciones del Conductor y Maquinista.                      |
| 101. | Control de velocidades.   |
| 102. | Ubicación de los carros en depósito.  |
| 103. | Si es necesario desacoplar la locomotora.                                       |
| 104. | Prevención de no alcanzar espacio de aire con locomotoras eléctricas.           |
| 105. | Medidas de seguridad con trenes detenidos por falla de corriente.               |
| 106. | Fierros arrastrados.  |
| 107. | Prohibición de agregar excavadoras u otras máquinas análogas a trenes de carga. |
| 108. | Seguridad de los carros con piedras u otros materiales para defensa de la vía.  |
| 109. | Animales que se introducen en la vía.   |
| 110. | Carros con carga de fácil combustión e incendio de equipo.                      |
| 111. | Carros con explosivos y normas para su arrastre y movilización.                 |

ARTICULO

MATERIA

---

- 112. Normas para la movilización de carros estanques cargados o vacíos destinados al transporte de Cloro Líquido y Acido sulfúrico.
- 113. Obstrucción de la vía.
- 114. Medidas que debe tomar el Inspector de Turno.
- 115. Funcionarios que intervienen en un accidente.
- 116. Tren accidentado.
- 117. Movilización a/y desde el accidente.
- 118. Señales de Protección.
- 119. Precauciones en sectores con Líneas Aéreas.

## **CAPITULO I DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS AL PERSONAL**

### **Art. 1.- Competencia del personal.**

- a) Todo el personal con desempeño en cargos relacionados con el tráfico de trenes, debe ser idóneo para sus funciones, debiendo cumplirlas con diligencia y cuidando para obtener la seguridad y eficiencia necesaria.
- b) Corresponde a todo funcionario que tenga trabajadores a su cargo, encauzarlos a través del procedimiento de las normas de seguridad vigentes, teniendo la obligación de enseñarles lo que no supiesen, debiendo informar a su Jefe Superior directo, sobre aquellos que no demuestren la debida competencia, para que sean relevados de sus cargos.
- c) Será de responsabilidad del Jefe que ordene el desempeño en cargos que tengan relación directa con la movilización de trenes, designar a funcionarios competentes en estas funciones.
- d) El personal que cumpla funciones relacionadas directamente con la circulación de trenes no debe ausentarse de su puesto sin previa autorización del Superior; ante cualquier ausencia de su Superior Jerárquico al Inspector de Turno, en caso de verse obligado a ello, por enfermedad, u otra causa justificada, dará aviso para que se disponga su relevo. En todo caso, no podrá abandonar su puesto mientras su reemplazante no se haya constituido.
- e) Ningún empleado deberá entregar el servicio al que lo releva si constatare que éste no se halla en condiciones de desempeñar sus funciones normalmente.
- f) Todo el personal de la Empresa que por sus funciones tenga relación con el tráfico de trenes, debe conocer las disposiciones de este Reglamento y sus Anexos, como asimismo de toda Orden de Servicio que se emita, de manera de estar capacitado para cumplir correctamente las labores propias del puesto que ocupa.
- g) De existir duda acerca de la interpretación de alguna disposición, deberá aclararse consultando con el Superior inmediato.
- h) La inobservancia de las disposiciones que rigen la movilización de trenes, por ignorancia o mala interpretación de éstas, no serán atenuantes en casos de irregularidad o falta.

## **CAPITULO II. DE LA MOVILIZACION**

### **A.- CLASIFICACION DE TRENES**

#### **Art. 2.- Clases y grados de los trenes.**

Los trenes están clasificados en dos clases: De número y especiales.

De número son todos los trenes de Pasajeros y de carga consultados en los itinerarios.

Trenes Especiales son aquellos no incluidos en la clasificación anterior, cuya circulación es autorizada por el Superintendente respectivo.

Algunos trenes de número son de carrera permanente y otros facultativos; es decir, circulan cuando lo determina el Gerente de Tráfico o Superintendente General de Pasajeros.

Los grados de los trenes, o sea, el derecho de preferencia a la Vía Libre, son los siguientes:

1º.- Trenes y Automotores Súper rápidos (Ejemplo: 1021 al 1024), rápidos de largo recorrido (Ejemplo: 1025 al 1030, 1007 al 1010, etc.).

2º.- Trenes y automotores expresos con recorrido en dos Superintendencias (Ejemplo: 1001 al 1006, 1 al 6, 1011/1012, etc.), y trenes de carga súper expresos.

3º.- Trenes y Automotores Expresos con recorrido en una Superintendencia (Ejemplo: 501 al 510, 883 y 884, etc.).

4º.- Trenes y Automotores Locales con recorrido en una Superintendencia, Trenes Expresos de Carga Tipo X, (Ejemplo: 441 al 444, 545 al 558, etc.), Buscarriles, Trenes y Automotores especiales de Pasajeros y Trenes Mixtos.

5º.- Director General, Administradores Delegados, Trenes de Carga sujetos a Convenios (Ejemplo: Caleros - Ferreros), Directos de Carga o tipo Z., con recorrido en dos Superintendencias o Inter ferrocarriles.

6º.- Trenes de Carga Directos o tipo Z. con recorrido en una Superintendencia, Trenes Equipajeros, Trenes y Automotores o Auxiliares de regreso de accidente.

7º.- Trenes de Carga Especiales y Facultativos, Trenes de Trabajo en viaje directo, Camión carriles y Motorrieles con grupos que vayan o regresen de sus faenas, Colectores y Distribuidores.

8º.- Trenes de servicio interno, autocáriles de servicio interno o vehículos que vayan ocupados por los funcionarios que se indican: Gerentes, Superintendentes, Jefes de Departamentos, Jefes de Servicio, Inspectores de Tráfico, de Instalaciones Fijas, Señales y Electrificación.

9º.- Autocarriles de servicio interno con funcionarios no indicados en el N° 8, locomotoras solas o acopladas, camión carriles, motorrieles y máquinas vía en viaje directo.

10º.- Pescante auxiliares a efectuar trabajos, lastreros, trenes o autotorres de líneas de contacto, autocarriles, camión carriles, motorrieles o cualquier vehículo con detención en plena vía.

11º.- Autocarriles ocupados por el Chofer, vehículos de carga, especiales de equipo en prueba, especiales de equipo malo.

**Art. 3.- Preferencia en casos de accidentes, descomposturas de Locomotoras o Fallas de cambios y señales.**

- a) Los trenes auxiliares o cualquier vehículo que se dirija al lugar de un accidente en que esté el tránsito interrumpido, tendrán preferencia sobre todos los trenes indicados en los grados del Art. 2, salvo órdenes en contrario del Superintendente o quien lo represente.
- b) Las locomotoras que van a convoyar trenes detenidos por descomposturas de sus máquinas o a remolcar trenes, tendrán la misma preferencia de los trenes a los cuales van a convoyar o remolcar.
- c) En caso de falla de un cambio, el vehículo que se dirija a repararlo, tendrá preferencia sobre cualquier tren cuando el cambio afectado interrumpa el tránsito de trenes. En caso de falla de una señal, el vehículo que se dirija a repararla tendrá preferencia sobre cualquier tren de carga, siempre que lo autorice el Inspector de Turno.

**Art. 4.- Modificación de preferencias.**

El Superintendente, o el Inspector Turno de la Oficina Control Tráfico, podrá modificar la preferencia de los distintos trenes y vehículos que figuran en la clasificación del Art. 2 según las circunstancias y exigencias del servicio

**B. MOVILIZACION DE TRENES ( 1 )**

**Art. 5.- Funcionarios que intervienen en la movilización.**

- a) Para los efectos de la aplicación de este Reglamento se entiende como representante del Superintendente o del Jefe de Servicio Explotación respectivo, el Inspector de Turno que esté a cargo de la Central de Control de Tráfico respectiva.
- b) Se entiende como Movilizador, para la aplicación de este Reglamento, al empleado de Tráfico que esté en posesión de su Tarjeta de Competencia para esa función y se encuentra en servicio a cargo de la movilización de trenes.
- c) En general, todo el personal que por sus labores, tiene responsabilidad en el control, armadura, revisión, movilización, conducción o viaje a cargo de un tren, tiene como obligación, preocuparse en forma preferente que su circulación se ajuste a las normas reglamentarias vigentes, al cumplimiento de los itinerarios, tiempos de marcha y pautas de arrastre establecidas.
- d) Todo el personal del Ferrocarril que por sus funciones tenga relación con el tráfico de trenes, debe acreditar su conocimiento de las disposiciones de este reglamento, rindiendo exámenes cada vez que el Superintendente lo estime conveniente, ante comisiones especiales designadas para el efecto, debiendo extenderse las Tarjetas de Competencia, firmadas por el Gerente de Tráfico o Jefe Departamento Movilización y Jefe Departamento de Seguridad Industrial y Capacitación, si los resultados fueren satisfactorios. Estos certificados tendrán validez máxima de cuatro años y deben mantenerse en poder de los interesados durante todo el tiempo que se encuentren desempeñando sus funciones.

- e) El Jefe de Estación , debe conocer las disposiciones de este Reglamento y hacer cumplir las que correspondan al personal a sus órdenes, especialmente aquellas relacionadas con la seguridad del tráfico de trenes (Art. 62).
- f) El Director General determinará los sectores o servicios en los cuales los maquinistas de automotores o locomotoras se desempeñarán con ayudante de maquinista.

En los servicios de línea no contempladas en el inciso anterior, las funciones previstas en este Reglamento para el ayudante serán atendidas por el Conductor, asistente o palanquero del respectivo tren , quien acompañará al maquinista en la cabina.

**(1) Cuando en este Reglamento se hace mención de " Trenes", se incluye también a las locomotoras y vehículos (autocarriles, camión, carriles, auto-torres, máquinas vía y motorrieles, etc.), salvo cuando expresamente se indique una excepción.**

#### **Art. 6.- Circulares de carreras de trenes y vehículos.**

- a) Ningún tren o vehículo de carrera extraordinaria podrá circular sin autorización previa del Superintendente o quien lo represente.
- b) El Movilizador de la estación de origen anunciará su carrera por medio de una circular que contenga los detalles y condiciones de viaje. Tratándose de trenes especiales de pasajeros, la circular será impartida por el Superintendente o quien lo represente.
- c) En todas las circulares de carreras de autocarriles, deberá indicarse el título del funcionario de mayor jerarquía que viaje en ellos.
- d) Los Jefes de Estación darán a conocer las circulares relacionadas con carreras de trenes a los Jefes de Servicio Explotación y cuando sea necesario a los Inspectores de Tráfico del sector, de Vialidad, Líneas de Contacto, Señalización, Ingenieros de Tráfico e Instalaciones Fijas y Jefes de Casas de Máquinas.
- e) Todas las circulares de carrera de trenes deben ser copiadas en el Registro de Movilización.
- f) La carrera del Tren Presidencial se rige por las disposiciones del Reglamento Especial.

#### **Art. 7.- Salida de trenes de una estación.**

Para que un tren, locomotora o vehículo pueda salir de una estación deben observarse los siguientes requisitos:

- a) Que esté dotado con sus elementos de señales y de protección reglamentarios.
- b) Que la ruta esté preparada para la línea de salida.
- c) Que el Conductor previa autorización del Jefe de Estación, haya dado la partida por medio del pito, bandera o luz verde o con señal de mano siempre desde tierra.
- d) En las estaciones de toda la Red, el Maquinista o chofer que reciba formularios de Emergencia o de Precaución notificándole que su movilización está sujeta a determinadas condiciones, debe exigir como requisito previo para salir de la estación, la bandera de

Precaución o luz amarilla colocada fija en la Cabina, Semáforo central o frente a la Oficina de Movilización.

Aparte de las disposiciones anteriores, los Maquinistas y Choferes deben cumplir las siguientes exigencias, en los sectores que se indican:

### **1º.- SECTORES SEÑALIZADOS ELECTRICOS:**

- a) La Señal de Salida al Block debe alumbrar a Libre, o sea de color verde.
- b) Si la Señal de Salida la encontrara a peligro (Rojo) sólo debe pasarla autorizado con Formulario de Emergencia (T. 3) (incluso en aquellas estaciones en que además se otorga Bastón. **Ejemplo:** Empalme Alameda / Maipú. Río Claro / Turquía, Turquía / San Rosendo).

Si el que sale es un vehículo que viaja atrás en permisivo, se autorizará su paso con Formulario de Precaución, siempre que el tren o vehículo que lo precede no haya sido movilizado con Emergencia; caso en que también deberá cumplir con la misma condición ( Formulario de Emergencia ), que le autorice pasar la Señal de Salida a peligro.

### **2º.- SECTOR SEÑALIZADO CON BASTON.**

- a) Debe tener en su poder el bastón y a libre el Aspa de Salida, verificando que la letra del bastón corresponda a la indicada en el poste de la Señal de Salida.
- b) Si no se le entrega bastón, éste debe ser reemplazado por el Formulario de Emergencia (T-3).
- c) Al movilizarse con bastón y el Aspa de Salida la encuentre a peligro, sólo debe pasarla, si además del bastón, se le ha autorizado con Formulario de Precaución (T-2).

### **3º.- SECTORES DE MOVILIZACION CON BASTON, CON ENCLAVAMIENTO SEMAFORICO O SIN SEMAFORO.**

- a) Debe tener en su poder el bastón correspondiente al block, observando que su letra coincida con la indicada en el poste especial o en el Semáforo de Salida ubicado inmediatamente fuera de los cambios.
- b) Para movilizarse sin bastón, debe ser autorizado con Formulario de Emergencia (T. 3) con la intervención del Inspector de Turno.
- c) En las estaciones con Semáforos de salida, además del bastón, debe tener a libre el Aspa izquierda en el sentido de marcha. En aquellas estaciones en que el Semáforo está ubicado en los cambios de salida de la estación, es previo además, las señales del cambiador.

Si el Aspa de Salida permanece a peligro por falla, para pasarla, además del bastón se le otorgará Formulario de Precaución (T. 2).

- d) En las estaciones sin Semáforos de Salida, siempre que viaje con block absoluto y no reciba Formulario de Precaución notificándole que su movilización está condicionada, el bastón debe ser complementado con la bandera o luz verde (Vía Libre), colocada fija frente a la Oficina de Movilización.

#### **4º.- EN LOS SECTORES DE MOVILIZACION CON BASTON.**

Los motorrieles, máquinas de Vialidad que salgan a trabajar al block, autorizados con Formulario de Precaución ( T. 2 ), para retirarse de la línea en plena vía, no llevarán el bastón, el que quedará en poder del Movilizador quien lo cancelará una vez cumplida la hora que se indique en el Formulario (Art. 27).

#### **5º.- SECTORES DE MOVILIZACION TELEFONICA CON O SIN SEMAFORO.**

- a) En las estaciones con Semáforos de Salida debe tener en su poder la Vía Libre (T-1), correspondiente y a Libre el Aspa izquierda en el sentido de marcha, debiendo además, atender a las señales del Cambiador en las estaciones que tengan el Semáforo ubicado en los cambios e salida. En caso de fallas del Semáforo , la Vía Libre se otorgará en Formulario de Precaución (T.2), autorizando salir con Semáforo a peligro.
- b) En estaciones sin Semáforo de Salida cuando la movilización no esté condicionada, otorgándose Vía Libre en Formulario (T.1), deberá colocarse bandera o luz verde fija frente a la Oficina de Movilización.
- c) En estos sectores cuando sea necesario notificar al Maquinista o Chofer de alguna condición o prevenciones especiales que debe observar en el block o aviso de cruzamiento en la próxima estación, la autorización de Vía Libre se otorgará en Formulario de Precaución (T.2).

#### **6º.- SECTORES DE DOBLE VIA.**

En los sectores de doble vía, todo tren, locomotora o vehículo , que salga movilizado por línea contraria, lo hará con el Formulario de Emergencia (T.3), excepto en los casos señalados en las letras c) del Art. 33 y letra b) inciso 3º del Art. 34 de este Reglamento.

#### **Art. 8.- Validez de la Vía Libre.**

La salida de un tren cumpliendo las condiciones del Art. 7, le autorizan el viaje hasta la próxima señal de detención en los sectores señalizados, o semáforos desde entrada en las estaciones que los tengan y hasta 100 metros antes de los cambios de entrada en las estaciones con semáforos centrales o sin semáforos.

Es estrictamente prohibido dar Vía Libre apurando marcha, ya sea por escrito, verbalmente o con señales de mano.

#### **Art. 9.- Llegada de un tren a una estación (Como debe proceder el Maquinista o Chofer).**

**Todo tren o vehículo sólo puede entrar a una estación cuando se lo autoricen las Señales de Entrada fijas o de mano reglamentarias.**

1º. - **Sectores señalizados.** Ante una Señal de Entrada a peligro, es obligación del Maquinista detener su tren con la señal a la vista y dar pitazos de alarma. **Si pasados tres minutos no le han colocado a libre la señal o no le han hecho señales de mano, con bandera Precaución o luz amarilla, desde los cambios o más afuera,** el Maquinista debe mandar a la cabina a su Ayudante o

quien desempeñe estas funciones como Mensajero para recibir instrucciones del Movilizador. Si el tren que se detiene es de Pasajeros, la alarma se dará sólo con un pitazo a fin de no impresionar al público.

El tren que en doble vía viaje por línea contraria deberá esperar señales de mano frente a la Señal de Entrada de la línea correspondiente.

Sí entre las 21.00 y 6.00 hrs., en sectores con señalización eléctrica, un tren encuentra a peligro la Señal de Entrada correspondiente a una estación cuya cabina no tiene servicio nocturno, el Maquinista debe enviar al Ayudante o quien desempeñe estas funciones como explorador y seguirlo con el tren a velocidad y distancia prudenciales hasta el interior de la estación donde el Ayudante o quien desempeñe estas funciones buscará al Movilizador para avisarle de la falla y para que proceda a movilizar el tren hasta la estación siguiente.

### **Mientras el Movilizador no lo autorice, el tren no puede continuar viaje aunque esté a libre la Señal de Salida.**

Al servir de explorador, el Ayudante o quien desempeñe estas funciones se hace responsable de dar aviso oportuno al Maquinista de los obstáculos que encuentra para la marcha del tren.

Para una mejor aplicación de estas disposiciones, la Gerencia de Tráfico dará a conocer por Circular cuales son las estaciones señalizadas cuyas cabinas tienen servicio nocturno.

2º.- **Sectores con bastón no señalizado o telefónico.** Si en alguna estación de estos sectores no se ha autorizado la entrada con señales de mano hechas desde los cambios o desde frente a la Oficina de Movilización, según el caso, los trenes **deberán detenerse 100 metros antes del primer cambio y dar pitazos de alarma.** Si pasados tres minutos no han recibido señales de avance de color amarillo, debe mandarse al Ayudante o quien desempeñe estas funciones a la estación para recibir instrucciones. Si el tren que se detiene es de Pasajeros la alarma se hará sólo con un pitazo a fin de no impresionar al público.

El tren que en doble vía viaja por línea contraria deberá esperar señales de mano a 100 metros antes de los cambios.

En las estaciones donde existen semáforos en los cambios aunque el Aspa correspondiente esté a libre, el tren no debe entrar si, además, no recibe señales con Bandera de Precaución o luz amarilla del Cambiador.

### **Art. 10.- Recepción de Trenes en una estación.**

1º.-

- a) En los sectores señalizados, los trenes se reciben con señales de entrada fijas, pero en caso de fallas de éstas el Movilizador las reemplazará por señales con "Bandera de Precaución o luz amarilla", que hará desde los cambios o más afuera, una vez que se haya asegurado que la ruta está preparada y los cambios acerrojados y acuñados. En casos de mala visibilidad, el banderista se acercará al tren para facilitar al Maquinista la observación de sus señales de avance.

En Coquimbo y La Serena los Movilizadores podrán autorizar el paso de una señal de entrada a peligro mediante teléfono o radio, después de asegurar la ruta a la que ingresará el tren.

- b) **En los sectores señalizados eléctricos, y con bastón señalizado, el o los vehículos** que viajen en permisivo no podrán entrar a una estación con la misma señal a libre que sirvió para el tren o vehículo que viaja delante excepto en el caso señalado en el inciso 4º de este mismo Art.
- c) Las estaciones procurarán señalar oportunamente la salida de los trenes que pasen de largo por la línea recta o principal, especialmente aquellas donde existe señal repetidora de funcionamiento automático (sector Maule-Turquía).

2º.-

- a) **En sectores no señalizados, en las estaciones sin cambiadores o con uno solo,** los trenes serán recibidos con señales de mano, con bandera de precaución o luz amarilla, desde frente a la Oficina de Movilización. Estas señales serán hechas en forma amplia, de manera que puedan ser vistas sin dificultad por los Maquinistas.

En este caso el Movilizador es responsable de que los cambios de entrada estén con pasador y candado con llave.

Cuando el Cambiador reciba el tren desde los cambios, hará las señales en la forma ya descritas y será responsable de la buena colocación de los cambios que deben estar con llave y apernados.

- b) En las estaciones con Cambiadores en los dos extremos, el Cambiador que reciba del Movilizador el anuncio de un tren y la designación de la línea en que será recibido, protegerá su cambio con bandera o luz roja hacia el interior de la estación a fin de que no se hagan maniobras que comprometan los cambios de entrada, procediendo a continuación a preparar y asegurar la ruta para el tren por llegar. Cuando el tren esté a la vista, el Cambiador debe retirar esta señal y dar señales de avance en la forma descrita en la letra a) de este inciso. Si existen semáforos de entrada, el Cambiador complementará las señales de Aspa con señales de mano hechas con bandera o luz amarilla.
- c) Los cambiadores no pueden dar salida o entrada a un tren sin estar autorizados por el Movilizador. Si observaren la proximidad de un tren que no les haya sido anunciado o que de noche viaja con sus luces apagadas, deben ponerle "Señal de Detención", informar inmediatamente al Movilizador y proceder de acuerdo a sus instrucciones.
- d) En toda las estaciones de la Red se considerará que el block ha quedado expedito cuando el tren con todas las señales de protección en su última pieza o vehículo esté dentro de los protectores, sean estos luminosos o de postes fijos y que no haya dejado líneas de recepción ocupadas.
- e) El cambiador al recibir el anuncio de un tren y la designación de la línea por la que será recibido deberá repetir la orden que se le haya impartido.

3º.-

- a) En las estaciones de simple vía, señalizadas o no señalizadas, no deben autorizarse simultáneamente la entrada de trenes, como asimismo, la entrada a un tren y la salida de otro por el extremo contrario.
- b) Se exceptúan de la prohibición anterior, aquellas estaciones señalizadas eléctricas como la de Coquimbo y Serena y de Talca al Sur, en que el sistema esté especialmente adaptado, para permitir la entrada de trenes y, la entrada y salida de éstos en forma simultánea.

4º.- **Si por alguna emergencia calificada previamente por el Inspector Turno, es necesario recibir un tren o vehículo a línea ocupada**, éste debe ser detenido en la Señal de Entrada en los sectores señalizados o en los cambios en los sectores no señalizados y después se le hará avanzar llevando como Piloto al banderista que le autorice la entrada a la estación notificando al maquinista o chofer de la situación existente.

#### **Art. 11.- Ubicación de un Tren detenido en una estación**

Todo tren que se detenga en una estación debe colocarse entre protectores, sean estos de luces o postes, y a la mayor distancia posible de los cambios de salida.

Si el tren debe cruzar con otro es obligación del maquinista en los casos que le sea posible hacerlo, cerciorarse personalmente de que los cambios de entrada para el tren con el cual va a cruzar o el cambio más próximo al suyo estén bien colocados. Es de responsabilidad del maquinista colocar la parte delantera del tren entre protectores y del conductor observar que la parte de atrás se encuentre en las mismas condiciones.

Los cambios de una estación deben considerarse como puntos peligrosos.

#### **Art. 12.- Velocidad en los cambios de entrada.**

- a) **En los sectores con cambios señalizados**, los trenes que hagan su entrada por la línea recta no deberán pasar los cambios a una velocidad superior a 60 kilómetros por hora y en la entrada a líneas secundarias a no más de 20 kilómetros por hora.

En las estaciones señalizadas que a continuación se indican, los trenes de pasajeros que hagan su entrada por la línea recta, podrán pasar por los cambios de entrada hasta 80 kilómetros por hora, siempre que estos cambios estén ubicados en recta y el sistema ( señales eléctricas ) funcione normalmente. (Riel soldado y señalizados).

Las estaciones a que se refiere el párrafo anterior son las siguientes:

Quilicura, Colina, Batuco, Espejo, San Bernardo, Nos, Buin, Paine, Pelequén, Tinguiririca, Chimbarongo, Quinta, Teno, Sarmiento, Lontué. Molina, Itahue, Camarico, San Rafael, Panguilemo, Maule, San Javier, Villa Alegre - Sur, Putagán, Miraflores, Longaví Norte, Retiro Norte, Copihue, Perquillauquén, Ñiquén, Buli, San Carlos Sur, Ninquihue y Cocharcas Norte.

A la lista anterior se agregarán posteriormente otras estaciones que la Gerencia de Ingeniería determine.

**En estaciones con cambios no señalizados** ( a paleta ), la velocidad de entrada a la recta será de 40 kilómetros por hora y de 20 a líneas secundarias.

**En los sectores de trocha angosta**, la entrada a la recta se hará a 25 kilómetros por hora y 15 a líneas secundarias.

- b) Cuando un tren entra a línea secundaria, en previsión de que se encuentra ocupada, debe hacerlo preparado para detenerse ante cualquier obstáculo.

- c) Después de pasados los cambios de entrada, el maquinista puede aumentar prudencialmente la velocidad si el tren tiene que pasar de largo.
- d) La entrada a estaciones terminales de línea, tales como Puerto, Calera, Mapocho, Alameda, Puerto Montt, etc., debe hacerse a una velocidad no superior a 10 kilómetros por hora.
- e) Estas disposiciones no significan que los trenes deben entrar siempre a las velocidades indicadas, pues hay muchos casos en que existen circunstancias que, aconsejan disminuir más la velocidad, por Ejemplo: Cuando hay cruzamiento de trenes de pasajeros es necesario la mayor prudencia, pues los pasajeros que van a tomar un tren atraviesan la vía por donde entra el otro, especialmente en las estaciones de gran movimiento, tales como Rancagua, San Fernando, Curicó, Talca, Chillán, San Rosendo, Concepción, Antilhue, Osorno, etc.

Igualmente, en las estaciones cuyos cambios de entrada o salida se encuentren ubicados en curvas, los trenes deben disminuir la velocidad a un máximo de 40 kilómetros si son de pasajeros y 30 si son de carga, aunque entren o salgan de la recta.

### **Art. 13.- Cruzamientos trenes.**

Los cruzamientos de trenes se efectúan en las estaciones conforme a las siguientes disposiciones.

1º.- **Sectores señalizados de simple vía.** Los cruzamientos en estos sectores se hacen e acuerdo con las facilidades de cada sistema.

En las estaciones señalizadas eléctricas de Coquimbo, Serena y de Talca al Sur, el sistema permite autorizar la entrada a los trenes a cruzar en forma simultánea. En los demás sectores señalizados de simple vía, la entrada al segundo tren debe autorizarse sólo cuando el que llegó primero se encuentre detenido entre protectores.

Al estar en falla el sistema de una cabina, el Movilizador no debe alterar las normas preestablecidas; en consecuencia, deberá ceñirse a las facilidades que el sistema permita operar en forma normal.

Como norma general, a fin de no causar atrasos a los trenes de Pasajeros, cuando uno de éstos cruce con otros de Carga, locomotora o vehículo, a éstos últimos debe aumentárseles en cinco minutos el tiempo de marcha reglamentario desde la estación vecina en servicio.

**Los cruzamientos nocturnos en el sector Maipú - San Antonio** se rigen por las siguientes instrucciones:

- a) Como medida de seguridad, por carecer el sistema de este sector de indicaciones o circuitos de vía que informen al Movilizador cuando se ocupa o queda libre la zona de cambios, se establece que el Conductor de todo tren que se detenga en una estación avisará personalmente al Movilizador si el tren ha llegado completo y está dentro del protector de atrás. Si el Conductor es notificado de cruzamiento o sobrepasamiento, anotará en el Registro de Movilización (T.12) la frase:  
"Tren N° \_\_\_\_\_ está dentro del protector de atrás".  
Firma \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ Sólo entonces el Movilizador dará la entrada al segundo tren.

- b) En cruzamientos en que figure un tren de Pasajeros, al tren de Carga se le aumentará en diez minutos el tiempo de marcha reglamentario desde la estación vecina en servicio.

2º.- **Sectores no señalizados de simple vía.** (Movilización con bastón o telefónico).

- a) **Avisos de cruzamiento.** El Movilizador, al recibir el anuncio de un tren, antes de conceder la VIA LIBRE, debe averiguar si en sentido contrario se presentará otra movilización, a fin de que las estaciones despachadoras notifiquen de cruzamiento a los que conducen, en el formulario correspondiente. Estos avisos se darán a los Maquinistas aún cuando se trate de cruzamientos de trenes fijados por itinerarios.
- b) En caso de que un cruzamiento anunciado no se lleve a efecto, el Maquinista o Chofer que ha recibido esa notificación, sólo podrá Continuar viaje con un nuevo aviso de cruzamiento o la notificación de que éste ha sido anulado. En el formulario que se le otorgue, se dejará constancia de la causa que origina el nuevo aviso o la anulación del cruzamiento.
- c) No se notificará a los trenes que se despachen hacia las siguientes estaciones, las que serán consideradas de cruzamientos permanentes, debiendo los Maquinistas y Choferes tomar las precauciones del caso, cumpliendo con las velocidades de entrada fijadas por este Reglamento.

Baquedano, Diego de Almagro, Copiapó, Vallenar, Ovalle, San Felipe, Chillán, San Rosendo, Tomé, Penco, Concepción, Talcahuano, Chiguayante, Laja, Lirquén, Carampangue, Santa Fe, Coigüe, Renaico, Victoria, Púa, Temuco, Freire, Loncoche, Antilhue, La Unión, Osorno y todas las estaciones de término de línea. El hecho de que un Maquinista o Chofer no reciba notificación de cruzamiento, no lo exime de responsabilidad al producirse accidentes por inobservancia de señales de entrada o exceso de velocidad en los cambios.

3º.- **Cruzamientos en sectores no señalizados de simple vía.**

- a) En cruzamientos diurnos en que figure un tren de Pasajeros con otro de Carga, locomotora o vehículo, a estos últimos se les aumentará en diez minutos el tiempo de marcha reglamentario desde la estación vecina en servicio.
- b) Tratándose de cruzamientos nocturnos, el tren de Carga, locomotora o vehículo, deberá llegar a la estación de cruzamiento con no menos de quince minutos de anticipación a la llegada del tren de Pasajeros.
- c) **En estaciones con Cambiadores en los dos extremos,** los cruzamientos se efectúan de acuerdo a las instrucciones que imparta el Movilizador en cada caso, pero los trenes no deben hacer su entrada en forma simultánea. Los Cambiadores están obligados a verificar que los trenes lleguen completos y queden entre protectores, exigiendo del Maquinista o Conductor el cumplimiento de esta última medida, debiendo informar al Movilizador, de inmediato, de cualquiera anomalía al respecto. El Movilizador, cuando tenga la certeza que el tren que llegó primero se encuentra entre protectores, autorizará al Cambiador para que de la entrada al segundo tren.
- d) **En estaciones sin Cambiadores o con uno sólo.** El Movilizador, inmediatamente de conceder VIA LIBRE CRUZAMIENTO, deberá preocuparse de que los cambios de entrada de ambos extremos estén colocados en forma de que los trenes a cruzar entren a líneas distintas. Enseguida hará entrar al primer tren con señales hechas desde los cambios

punteros; después de comprobar que éste se encuentra completo entre protectores, preparará la ruta de salida para el segundo tren por llegar y procederá a movilizarlo.

La entrada al segundo tren podrá autorizarla desde el centro de la estación, o más afuera si es necesario, para que sus señales de avance tengan perfecta visibilidad para el Maquinista. Una vez que el segundo tren haya llegado completo, pedirá VIA LIBRE para el que llegó primero, procediendo a continuación a prepararle la ruta de salida.

- e) **Es obligatorio recibir ambos trenes desde los cambios de entrada, en cruzamientos nocturnos y en días de poca visibilidad.**

4º.- **Capacidad de las líneas de la estación.** Los Movilizadores deben conocer la capacidad de todas las líneas de su estación, y antes de autorizar un cruzamiento, deben imponerse de la cantidad de coches o carros que arrastran los trenes a cruzar.

**5º.- CRUZAMIENTOS EN FERROCARRIL DEL NORTE (CALERA - IQUIQUE) EN ESTACIONES CON SERVICIO CERRADO Y PARADEROS SIN PERSONAL.**

**Para autorizar cruzamientos en estaciones con servicio cerrado o paraderos sin personal, es necesaria la intervención directa del Inspector de Turno, quien calificará la necesidad en cada caso.** En los ramales sin selector está responsabilidad corresponderá al Inspector de Sector y, en ausencia de éste, al Jefe de Estación cabecera de ramal.

Los autocarriles, camión carriles y motorrieles, siempre que el chofer viaje acompañado por otro funcionario, pueden cruzar en estaciones con servicio cerrado o paraderos sin personal, con trenes, locomotoras solas u otros vehículos.

- a) **Estaciones con servicio cerrado.**

1. Después que el Inspector de Turno haya establecido la estación con servicio cerrado donde se efectuará el cruzamiento, y antes de que las estaciones movilicen los trenes, procederá a llamar al Movilizador de la estación cerrada para que abra servicio, reciba los anuncios, encienda las luces del semáforo donde éste exista, y revise la posición de los cambios.
2. Una vez que el Movilizador haya cumplido con las disposiciones anteriores, efectuará la recepción de los trenes a cruzar de acuerdo a lo establecido en el inciso 3º.
3. Si por alguna circunstancia la estación señalada para el cruzamiento no abre servicio, el Inspector de Turno podrá autorizar el avance hasta ella del tren más cercano con la instrucción precisa de despertar al Movilizador estampada en el Formulario de Emergencia, que también deberá firmar el Conductor.

El segundo tren se movilizará con Formulario de Emergencia, autorizado por el Inspector de Turno (con copia para el Maquinista y el Conductor) disponiendo su avance hasta el Paradero Sin Personal inmediato a la estación que no abre servicio.

Una vez que el tren haya llegado al Paradero sin Personal, el Conductor solicitará la VIA LIBRE correspondiente, para continuar viaje a la estación de cruzamiento.

b) **Paradero sin Personal.**

1. Una vez establecido el paradero donde se efectuará el cruzamiento, los Movilizadores concederán VIA LIBRE a los trenes, autorizando su avance hasta la entrada del paradero asignado.

La VIA LIBRE CRUZAMIENTO se confeccionará en triplicado, entregando copias al Maquinista y Conductor; el original quedará para la estación, todos debidamente firmados por esos funcionarios.

Si el tren a cruzar es movilizado desde un paradero hacia otro paradero sin personal o hacia una estación, será el Conductor, Chofer o Maquinista (vehículos o locomotoras volandas), el encargado de confeccionar la **VIA LIBRE CRUZAMIENTO**, previo acuerdo y autorización de los Movilizadores de las Estaciones vecinas. En el formulario que extienda, anotará el nombre de los funcionarios que intervinieron en la movilización.

Sólo se podrá autorizar el permisivo entre vehículos, o vehículos detrás de un tren, siempre que cumpla con las disposiciones que rigen este tipo de movilización, debiendo en estos casos el Conductor del tren o Chofer que viaje en primer término, confeccionar la VIA LIBRE CRUZAMIENTO para el vehículo que le seguirá en permisivo.

El tren, locomotora o vehículo que llegue primero a un Paradero Sin Personal, se detendrá ante el primer cambio de entrada y, después de asegurarse de que el desvío está desocupado, avanzará a detenerse en esa línea.

Una vez detenido en el desvío entre protectores el Conductor, Maquinista o Chofer dejará el cambio de atrás con ruta hacia la línea principal, cuidando de apernarlo y colocar el pasador en la paleta. A continuación, dará aviso a las estaciones vecinas y a la Central de Control de Tráfico.

El Maquinista o Chofer que ha entrado al desvío a esperar el cruzamiento, tiene la obligación de verificar que el cambio de entrada, para el tren con que cruzará, esté con ruta a la línea principal.

El tren que llegue en segundo término deberá detenerse en los cambios de entrada, observar su posición y verificar que no existe obstáculo para ingresar al paradero.

El vehículo que viaje detrás en permisivo entrará a la misma línea a que lo hizo el tren o vehículo de adelante, el que deberá estar protegido por atrás, mientras permanezca detenido en el paradero.

En el paradero en que se efectuará el cruzamiento, además de cumplir con todas las disposiciones anteriores, el Conductor, Maquinista o Chofer que llegue primero solicitará y confeccionará la **VIA LIBRE** para el tren o vehículo con el cual cruzará y, una vez que éste llegue completo, informará a las estaciones vecinas y al Selector, procediendo, a continuación, a solicitar y confeccionar su **VIA LIBRE**.

Es obligación del Conductor, Maquinista o Chofer que salga de un desvío en un paradero Sin Personal, dejar el cambio de salida asegurado y con ruta por línea principal.

2. Paradero con bastón automático. (El Salado).

Los cruzamientos en estos paraderos se hacen conforme a las disposiciones del No 1 de esta letra b), pero la detención afuera de los cambios se hará antes del disco "DETENCION - Canjee bastón" que se encuentra en ese lugar.

Una vez que el tren que llegó primero se encuentre detenido en el desvío del paradero; su conductor cancelará el bastón con que se movilizó y pedirá corriente a la estación de atrás para sacar otro para el tren con que va a cruzar y enseguida de cancelar el bastón de éste solicitará de la estación de adelante corriente para sacar otro y seguir viaje.

El personal del tren que sale del desvío cuidará de dejar los cambios de salida con ruta a la línea principal.

En casos de falla del bastón automático no se autorizarán cruzamientos en estos paraderos.

Para efectuar cruzamientos en estos paraderos, es obligatorio que en la movilización de los trenes intervengan las estaciones vecinas.

3. Paraderos con bastón subsidiarios (Nogales).

Para efectuar cruzamientos en estos paraderos el conductor, maquinista o chofer, antes de cancelar el bastón y dar los signos de llegada a las estaciones vecinas, cuidará de que el tren o vehículo se encuentre detenido en el desvío, entre protectores, y que los cambios de ambos extremos se encuentren con ruta por línea principal y debidamente apernados y con pasadores.

Debe cumplirse estrictamente con lo anterior para evitar que las estaciones vecinas movilicen otro tren antes que la línea esté efectivamente expedita.

El personal del tren que sale del desvío cuidará de dejar los cambios de salida con ruta a línea principal.

En casos de falla del bastón subsidiario no se autorizarán cruzamientos en estos paraderos.

**Art. 14.- Movilización Nocturna con servicio cerrado en sector Temuco - Puerto Montt - Calera, Iquique, y ramales no señalizados.**

En los sectores Temuco a Puerto Montt, Calera e Iquique y ramales no señalizados, una vez cerradas las estaciones sin servicio nocturno, se autoriza la movilización con **Formulario de Emergencia** entre las estaciones que continúen en servicio y de acuerdo a las siguientes disposiciones:

a)

1. Para autorizar estas movilizaciones intervendrá personalmente el Inspector de Turno, comprobando que el último tren movilizado en el sector llegó completo a la próxima estación en servicio.

En los ramales sin selector esta obligación corresponderá al funcionario que se desempeñe como Jefe de La Estación cabecera del ramal.

2. Estas movilizaciones se autorizarán con **Formulario de Emergencia** y debe firmarlo el Maquinista, cuando se efectúan entre estaciones con servicio nocturno establecido en forma permanente.
3. Será obligatorio la firma del Conductor y del Maquinista en el Formulario de Emergencia, cuando se movilice un tren con una estación que normalmente no tiene servicio nocturno, en estas circunstancias, el Movilizador además, deberá notificar verbalmente a ambos funcionarios, de la condición especial de su movilización.
4. El Movilizador despachador, en estos casos, debe estampar en el formulario la siguiente anotación:

**Estaciones intermedias con servicio cerrado.**

5. Si en un sector con servicio nocturno cerrado hubiese necesidad de movilizar un tren que no alcanzara a llegar a la próxima estación en servicio antes de las 7 horas, esta movilización se autorizará para avanzar sólo hasta la estación a que llegue inmediatamente después de las 6,50 horas.

El Movilizador despachador anotará estas indicaciones en el formulario que extienda para la movilización, aparte de su obligación de instruir verbalmente sobre la situación al Conductor y Maquinista.

Para continuar viaje desde la estación en que se detenga por estas circunstancias, el tren necesita una nueva movilización.

b)

1. Las estaciones que cierran servicio deben contar con la autorización previa del Inspector de Turno y después proceder en la forma que se indica en los Art. 12 de los Anexos C y D, según se trate de sectores de movilización con bastón o telefónico.
2. Para abrir servicio también se requiere la autorización del Inspector de Turno, quién informará a la estación acerca de los trenes que pudieran estar movilizados dentro del sector sin servicio nocturno.
3. Si en el sector hubiere un tren movilizado con **Formulario de Emergencia**, el Inspector de Turno no autorizará la apertura de servicio hasta después que el tren haya llegado a la estación siguiente.

c) En todo el Ferrocarril del Sur no se autorizan cruzamientos en estaciones con servicio cerrado. En el Ferrocarril del Norte para cruzamientos con servicio cerrado, se procederá de acuerdo a lo dispuesto en la letra a) inciso 5º del Art. 13 de este Reglamento.

d)

1. En las estaciones con sistema de bastón que. cierran servicio, los semáforos quedarán con las Aspas arriba y sus luces apagadas.
2. En las estaciones con movilización telefónica, los semáforos quedarán con las Aspas abajo y sus luces apagadas.

**Art. 15.- Movilización Nocturna en Ramal a Cartagena con Cabinas intermedias con servicio cerrado.**

En el Ramal a Cartagena por la necesidad en la movilización de trenes, deberán permanecer con Servicio Nocturno las estaciones TALAGANTE, MELIPILLA, MALVILLA Y BARRANCAS.

1º.- La movilización entre las Estaciones con servicio nocturno se efectuará de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- a) Para los efectos de la autorización de cierre se entenderá como Servicio Nocturno el tiempo comprendido entre las 21 y 7 horas.
- b) El Inspector de Turno podrá autorizar el cierre de alguno de esos sectores y mantener otros en servicio, de acuerdo a las necesidades de la movilización de trenes.
- c) Igualmente, el Inspector de Turno tendrá la facultad para ordenar a una Cabina:
  1. El adelanto de su hora de apertura de servicio.
  2. El adelanto de su hora de cierre de servicio.
  3. Se mantenga en servicio por tiempo determinado, después de su hora de cierre.
  4. Se mantenga en servicio permanente.
  5. El cierre de servicio por tiempo determinado.
- d) Para autorizar las movilizaciones entre las estaciones: Empalme Alameda-Talagante, Talagante-Melipilla, Melipilla-Malvilla, Malvilla-Barrancas y viceversa, intervendrá personalmente el Inspector de Turno y el FORMULARIO DE EMERGENCIA se extenderá en Duplicado y podrá ser PASADO EN EL ARO a los trenes que no se detengan en la estación.

2º.-

- a) Si fuera necesario por necesidades en la movilización de trenes, mantener en servicio a una Estación que por su horario debiera estar cerrada, el Inspector de Turno notificará de esta circunstancia a los Movilizadores de las Cabinas con servicio nocturno permanente del Sector a que corresponda.
- b) Los Movilizadores, al ser notificados que una Cabina que normalmente cierre se mantendrá en servicio y, si para movilizar hacia ese Sector deben hacerlo con EMERGENCIA, este formulario lo extenderá en triplicado, debiendo detener el tren, para que firme el Conductor y Maquinista, entregando copia a cada uno de ellos.
- c) Las mismas obligaciones indicadas en los puntos a) y b) de este inciso, deberán cumplir el Inspector de Turno y los Movilizadores, cuando una Cabina que normalmente tiene servicio Nocturno no cumpla esa función.
- d) Al efectuar movilizaciones, habiendo Cabinas Intermedias sin servicios, el Movilizador despachador estampará en el Formulario de Emergencia la siguiente anotación: "CABINAS INTERMEDIAS CON SERVICIO CERRADO".
- e) En caso de cruzamientos se notificará al Maquinista de esa circunstancia en el mismo formulario.

- f) El cierre de las Cabinas se autorizará después de comprobar que en el sector entre Cabinas con servicio nocturno en que se encuentren ubicadas, no hay movilización vigente.
- g) Para abrir servicio se requiere la autorización previa del Inspector de Turno, quien informará acerca de los trenes que pudieran estar movilizados dentro del sector sin servicio nocturno.
- h) Si en el sector en que se encuentra la Cabina que pide la apertura de servicio hubiere un tren movilizado con formulario de Emergencia, el Inspector de Turno no la autorizará hasta que el tren haya llegado a la estación más próxima en servicio.
- i) Las Cabinas que cierran mantendrán todas sus señales a peligro y, en consecuencia, los trenes movilizados en los sectores sin servicio nocturno, pasarán las estaciones intermedias con señales de Entrada y Salida con las aspas arriba y sus luces apagadas.

**Art.16.- Si no contesta la estación vecina o las comunicaciones están interrumpidas.**

1º.- Si la estación vecina en servicio no atiende para movilizar algún tren, se movilizará con la estación siguiente, o la más próxima que conteste.

Una vez establecida la comunicación y se compruebe que no hay trenes movilizados entre estaciones intermedias, se procederá a movilizar el tren que se encuentre detenido, con **Formulario de Emergencia**, con instrucciones de avanzar hasta la señal o hasta 100 metros de los cambios la próxima estación, donde procederá de acuerdo al Art. 9 de este Reglamento.

2º.- Si hay trenes movilizados entre estaciones que no contestan, la estación que tiene un tren por despachar seguirá llamando durante 30 minutos, y si en este tiempo aún no contestan, se mandará un banderista con las instrucciones del caso a la próxima estación, despachándose el tren con **Formulario de Emergencia** y manteniéndose a 800 metros detrás del banderista.

Si mientras se distancia el banderista, la estación vecina contesta, el tren se despachará en forma reglamentaria recogiendo a aquél y seguirá su marcha normal.

En estos dos casos las movilizaciones deben ser autorizadas por el Superintendente o quien lo represente.

3º.- En caso de interrupción total de comunicaciones, incluso el teléfono público, y se presentara la movilización de un tren, el despacho se hará con **Formulario de Emergencia**, autorizado por el Jefe Estación.

En Simple Vía se adelantará un banderista a 800 metros y la marcha del tren se hará a velocidad tal que le permita mantener esta distancia.

Si se presentara otra movilización en el mismo sentido, el Jefe Estación podrá autorizarla por medio del formulario de Emergencia tomando las mismas medidas de seguridad que para el primer caso, pero considerando un tiempo prudencial que le permita al Móvil anterior desocupar el block. El banderista viaja aproximadamente a 6 km/hr.

"Si la Estación límite del block con que se está movilizando sin comunicaciones despachara otro tren en el sentido contrario, debe darse cumplimiento al párrafo correspondiente del punto 4º de este mismo artículo".

4º.- En doble vía, estando ambas líneas en servicio, se despacharán los trenes sólo con Formulario de Emergencia, pero los Maquinistas irán a velocidad reducida que les permita detenerse en el espacio de línea que tengan a la vista. Al estar interrumpida una de las líneas, los trenes tendrán que movilizarse como en simple vía.

En el caso de haber una línea interrumpida, es necesario considerar la posibilidad de que dos estaciones despachen trenes en forma simultánea, especialmente en sectores de movilización intensa. Si este caso llegare a ocurrir y los banderistas de ambos trenes se encontraren en un punto intermedio, deberá regresar a la estación de partida el tren que esté más cerca de ella, respetando lo dispuesto en el Art. 89.

5º.- **En los sectores de señalización eléctrica, en simple vía**, si la falla de las comunicaciones no afecta a la corriente del block y éste tiene indicación a libre y se tiene la absoluta seguridad de que no hay ningún tren movilizado en sentido contrario, siendo el que se va a despachar un tren de Pasajeros que está en su hora de itinerario, podrá movilizarse con **Formulario de Emergencia** a marcha reducida que permita al Maquinista, Chofer o Motorista detener su móvil frente a algún imprevisto.

6º.- Al presentarse cualquiera de estas situaciones debe notificarse expresamente a los Conductores de los trenes afectados, quienes firmarán y recibirán copia del **Formulario de Emergencia**,

#### **Art. 17.- Casos de tormentas y neblina.**

En casos de tormentas o neblina, no se justificará la inobservancia de señales, ni mucho menos el atropello de señales a peligro.

En los sectores con neblina, el Maquinista o Chofer deberá marchar con la mayor precaución y no se le hará responsable de la falta de cumplimiento en los itinerarios.

**En los sectores señalizados**, desde la cabina se repetirá con bandera o luz verde fija, la Señal de Salida a Libre para los trenes o vehículos que salen o pasan por la estación. Esto se hará normalmente en las estaciones en que exista poca visibilidad de las Señales de Salida.

**En los sectores no señalizados**, también el Movilizador repetirá con luz o bandera verde la posición de las Aspas de los semáforos cuando éstas tengan poca visibilidad.

#### **Art. 18.- Medidas de precaución en caso de catástrofes que pudieran afectar la circulación de trenes.**

- a) La Central de Control de Tráfico al tener conocimiento de temporales de lluvia, nieve o de movimientos sísmicos y atentados que hayan afectado o afecten a un sector y que según el grado de intensidad de éstos pudieran haber ocasionado derrumbes, daños a las instalaciones, puentes, túneles, etc., podrá, como medida de seguridad, ordenar la detención de los trenes que estén circulando en el sector afectado o estén por ingresar a éste.
- b) El Inspector de Turno en estos casos, queda facultado, para disponer del personal que se estime necesario, como asimismo de locomotoras, vehículos u otros medios que le permitan explorar el sector amagado y asegurar la circulación de trenes.

- c) Los Técnicos, Inspectores y personal de Instalaciones Fijas, al ser requeridos en estas circunstancias, deberán coordinar con la Central de Control de Tráfico las medidas inmediatas a cumplir, tendientes a normalizar la circulación de los trenes asegurar la circulación de los trenes.

#### **Art. 19.- Velocidades tiempos de marcha entre estaciones.**

Para la movilización de trenes de Pasajeros y de Carga, los tiempos de marcha entre estaciones son los fijados por los itinerarios en vigencia; los de trabajo (lastreros, trenes de líneas de contacto, pescantes, etc.) y máquinas automotrices de vía, por los tiempos indicados en circulares vigentes y que pueden ser modificados por circulares mensuales o telegráficas, autorizados por la Gerencia de Tráfico.

#### **Art. 20.- Tren que ha perdido su itinerario y recuperación de tiempo.**

- a) Si un tren de pasajeros pierde su itinerario y el atraso es de 20 ó más minutos, la estación que lo registre colocará una circular dando a conocer este atraso, que, será tomado en cuenta por las otras estaciones para los efectos de la movilización.
- b) Si el tren recupera su itinerario, la estación por donde pase a la hora anulará por otra circular la del aviso de atraso.
- c) El Inspector de Turno vigilará la marcha de los trenes de pasajeros que viajen con, atraso y tomará las medidas necesarias para que recuperen el tiempo perdido. Para ese efecto puede disponer el atraso prudencial de otros trenes de pasajeros que marchen a su hora. Igualmente, puede ordenar la reducción del número de piezas del tren cuando esta medida no afecte al buen transporte de los pasajeros.
- d) El Conductor de un tren que ha perdido su itinerario puede, de acuerdo con los Jefes de Estación, disminuir el tiempo de detención en las estaciones.
- e) El Jefe de Estación de término dará cuenta telegráficamente al Superintendente cuando un tren de pasajeros llegue con 20 ó más minutos de atraso, indicando las causas que lo provocaron y acerca de las cuales debe ser informado por el conductor.
- f) Ningún tren puede recuperar tiempo en sectores de bajada; en cambio, puede hacerlo en sectores de subida, siempre que respete las prevenciones indicadas por Circular y las limitaciones de velocidad ordenada por itinerario vigente.

### **C. MOVILIZACION EN DOBLE VIA**

#### **Art. 21.- Trenes tomarán la izquierda.**

- a) En doble vía los trenes tomarán siempre la izquierda. En Sector Puerto - Mapocho se denomina SUBIDA a la línea cuyo sentido de Tránsito es hacia Santiago y BAJADA a la que se aleja de esta ciudad. En la línea Central Sur, la línea por la que los trenes se alejan de Santiago recibe el nombre de ORIENTE y PONIENTE aquella por la que se dirigen a esta Ciudad.

En los ramales, **SUBIDA** es la línea por la cual los trenes se dirigen hacia la Línea Central y **BAJADA** es aquella por la cual se alejan.

- b) No puede cambiarse el sentido de marcha por estas líneas sin, autorización del Superintendente o quien lo represente.
- c) **En los sectores no señalizados**, para los efectos de la movilización también se exige esa autorización para efectuar cambios de línea. Dentro de las estaciones, estos cambios de líneas quedan bajo la responsabilidad del Movilizador.

## **Art. 22.- Cambio de Línea**

- a) En caso de interrupción de una de las líneas, se podrá movilizar los trenes por la otra, previa autorización del Superintendente o quien lo represente. Se tomarán todas las medidas de seguridad que se consideren necesarias y en el **Formulario de Emergencia** se dejará constancia de que el cambio de línea es autorizado por ese funcionario, anotándose su nombre.

Antes de efectuar la primera movilización por línea contraria las movilizaciones por línea correspondiente podrán hacerse en forma normal, ya sea utilizando Señales en los sectores señalizados o Vía Libre en los telefónicos.

Después de la primera movilización por línea contraria y mientras no se restablezca el tránsito por la otra vía, todas las movilizaciones en el block, aun cuando el tren viaje por la línea correspondiente, se autorizarán sólo con **Formulario de Emergencia**, el que firmará el Maquinista o Chofer, sin utilizar Señales de Salida u otra clase de Vía Libre.

- b) En los sectores no señalizados o telefónicos, cuando los trenes viajen con Formulario de Emergencia no llevarán otra Vía Libre.
- c) Al viajar por línea contraria los trenes adoptarán las mayores precauciones para atravesar los cruces, especialmente aquellos con banderistas automáticos, sistema que no funciona en estas circunstancias.
- d) Durante todo el tiempo que se está usando la línea contraria, la movilización se hará bajo la fiscalización del Superintendente o quien lo represente, quien autorizará cada movilización en uno u otro sentido.

## **Art. 23.- Una vía interrumpida sin producirse cambio de línea.**

Cuando una de las líneas esté interrumpida por trabajos en la vía u ocupada por trenes de trabajo o pescantes, habiéndose dado para su ocupación un plazo durante el cual no será necesario movilizar por línea contraria, deben despacharse los trenes por su línea respectiva , aprovechando las señales fijas o de semáforo.

Este es el único caso en que estando interrumpida una de las líneas se moviliza con las señales fijas y, naturalmente, durante todo el tiempo que dure la interrupción no se usará el **Formulario de Emergencia**.

Tratándose de una interrupción de esta naturaleza, todo tren que se movilice de acuerdo con el párrafo anterior deberá ser prevenido con **Formulario de precaución**, en el que se indicará el punto de la interrupción y la clase de trabajo que se ejecuta.

#### **Art. 24.- Reanudación del tránsito después de cambio de línea.**

Después de desaparecer la causa del cambio de línea no se autorizará la reanudación del tránsito por la vía afectada mientras en la otra haya un tren movilizado con **Formulario de Emergencia**.

### **D. AUTOCARRILES, AUTOTORRES, MOTORRIELES Y CAMIÓN – CARRILES**

#### **Art. 25.- Horas de circulación y precauciones en su marcha**

- a) Los vehículos de servicio interno, de Pasajeros o de carga, sólo podrán circular desde las 5:00 hasta las 21:00 horas. Sin embargo, podrán hacerlo los de servicio interno entre las 21:00 y 24:00 horas, cuando vayan ocupados por alguno de los funcionarios que se indican en el grado 8º del Art. 2 de este Reglamento.

Desde las 0:00 hasta las 5:00 horas, queda prohibida toda circulación de vehículos de Pasajeros o de carga y de servicio interno, excepto cuando su movilización sea necesaria con motivo de un accidente, o cuando se dirijan o regresen de reparar una falla de cambios, señales, líneas de comunicación, o cuando el Inspector de Turno lo autorice expresamente.

Los autotorres pueden movilizarse a cualquiera hora.

- b) En los sectores con Cabinas cerradas o con Señales Intermediarias Automáticas, si se ha movilizado un vehículo no puede despacharse un tren detrás de él, aunque la Señal de Salida responda a libre, mientras no haya llegado a la próxima estación en servicio.

Sin embargo, un tren puede ser despachado con salida a libre detrás de un autotorre o controlador de vía (Dressina) movilizado sin detenciones en el trayecto.

- c) Si por alguna causa (cortada de línea, colocación de un puente u otros trabajos), se ha interrumpido el tránsito, podrá despacharse hasta el lugar de la interrupción un vehículo con **Formulario de Emergencia o de Precaución** según corresponda a las condiciones de movilización vigentes en ese momento en el block, firmado por el Chofer y por el funcionario de mayor jerarquía que viaje en él, y en el cual se indique que la vía no está expedita. Si una vez llegado al sitio de la interrupción se establece que su naturaleza permite el paso del vehículo, éste podrá continuar viaje previa autorización de las estaciones que lo movilizaron.

#### **Art. 26.- Medidas de seguridad. A quien incumbe tomarlas.**

- a) Los autocarriles no deben circular a velocidades superiores a 80 Km/hr en línea recta de trocha ancha y a 60 km/hr en recta de trocha angosta, debiendo disminuir su velocidad en curvas con poca visual, en cambios y cruzadas de caminos, aunque el guarda se encuentre en su puesto.

"Los autocarriles y motorrieles que se acerquen a un paso a nivel protegido con Banderista Automático deben disminuir su marcha a 10 Km por hora desde 100 metros antes, hasta pasarlo. En el caso de observarse que el dispositivo no funciona, el chofer adoptará las precauciones más necesarias para cruzar el paso sin riesgo de accidentes y en la estación siguiente dará cuenta al Jefe de Estación para que se proceda a su arreglo".

- b) Todo autocarril debe estar dotado de los útiles de señales y protección reglamentarios: banderas, faroles, torpedos, teléfono portátil y cuñas.
- c) El chofer de un autocarril debe respetar las prevenciones y ajustar a su cumplimiento la marcha del vehículo.
- d) Mientras el autocarril esté detenido en una estación, el chofer, después de asegurarse de que el vehículo no puede moverse, se trasladará a la Cabina u Oficina de Movilización para que el Movilizador no olvide la presencia del autocarril en la Estación.

Si en una estación señalizada el autocarril está detenido en una línea no circuitada, el Movilizador bloqueará las palancas de los cambios de esa línea. En Estaciones no señalizadas, el Movilizador avisará a los cambiadores para que no efectúen maniobras o reciban trenes en la línea del Autocarril.

- e) Un autocarril que viaje en permisivo no debe acercarse a menos de 1.000 metros del tren o vehículo de adelante.
- f) **Para detenerse en plena vía, el funcionario que viaje en un vehículo debe solicitar autorización escrita del Movilizador antes de salir de la estación, la que se dará en Formulario de Precaución.**

Cuando un autocarril se detiene en plena vía, no debe pararse el motor, a fin de partir sin pérdida de tiempo en caso necesario.

En detenciones no autorizadas previamente y que se prolonguen por tiempo indeterminado, el chofer establecerá las protecciones indicadas en la letra d) del Art. 88, instalará selector y, si la detención ocurre en sector señalizado eléctrico, para evitar que el autocarril se aisle, debe conectar los dos rieles con un alambre que retirará antes de reanudar la marcha.

- g) Para los efectos de observación de señales y la aplicación de las disposiciones de este Reglamento General, el chofer de un autocarril tiene las mismas obligaciones que un Maquinista.

### **Art. 27.- Motorrieles**

- a) Los motorrieles y, en general, todos los vehículos dotados de motor a explosión quedan sometidos a las mismas disposiciones que los autocarriles, salvo las excepciones consultadas especialmente.

Para los efectos de la movilización, el tiempo de marcha de estos vehículos debe ser el mismo de los trenes de Carga en el Ferrocarril del Sur, serán del tipo Z. ó 50 Km./h. de velocidad máxima.

- b) Los motorrieles deben estar provistos de teléfono portátil y se movilizarán siempre ocupando el block. **En los sectores señalizados, los motorrieles que no tengan teléfono portátil, no podrán ser colocados en la línea en plena vía para trasladarse e uno a otro punto o regresar a estación. En estos mismos sectores no se permitirá la circulación de motorrieles aislados.**
- c) Cuando salen de una estación a otra en viaje directo irán con su respectiva Vía Libre (señales, bastón o formularios correspondientes al sector en que se movilizan).
- d) Cuando salen de una estación a plena vía, se les dará **Formulario de Precaución** hasta una hora determinada y señales. o semáforos a libre, salvo cuando salgan detrás en permisivo en que la Señal de Salida estará a peligro.

**En los sectores con bastón**, cuando van a plena vía, el bastón debe quedar en poder del Movilizador, quien no podrá cancelarlo sino hasta la hora anotada en el formulario, o sea, aquella en que el vehículo debe ser retirado de la vía.

Si en estos sectores se necesita movilizar hacia plena vía un motorriel, detrás de un tren que lleve bastón correspondiente, el Movilizador autorizará la salida del vehículo con **Formulario de Precaución** y la estación a la que se dirige el tren no cancelará el bastón mientras no se cumpla la hora fijada para que el motorriel sea retirado de la vía. Igualmente, se autorizan la colocación de un motorriel en plena vía después de la pasada de un tren completo, confirmado por el encargado del motorriel que está solicitando la línea y el bastón deberá cancelarse sólo cuando el encargado del motorriel avise que fue retirado de la vía o llegó a la estación. Ambas estaciones harán las anotaciones del caso en el Reglamento de Movilización al conceder y cancelar la Vía Libre, Bastón o Formulario.

- e) Cuando un motorriel necesite movilizarse de plena vía a una estación o de un punto a otro en plena vía, el empleado a su cargo, antes de colocar el vehículo sobre rieles, solicitará la autorización telefónica correspondiente a las dos estaciones que limiten el block, exigiendo la intervención de los movilizadores.

**En los sectores con bastón en que hay selector**, el encargado del motorriel conectará el teléfono portátil a esta línea para pedir las autorizaciones correspondientes, que deben ser conocidas por el Controlador de Tráfico, para el control de las Movilizaciones en el Gráfico.

El motorriel no podrá ser colocado sobre la vía, mientras el empleado a su cargo no haya recibido la autorización correspondiente.

El Movilizador, si no va a ocasionar atrasos a trenes, obtendrá la autorización de la estación vecina para esta movilización, concediéndole esta última Vía Libre o bastón, según sea el caso.

El encargado del motorriel dejará constancia de esta movilización, en el reverso del Formulario con que fue movilizado a plena vía desde la estación de partida, anotando el N° del bastón o Vía Libre y nombre de los Movilizadores que intervienen.

- f) Todo Formulario que el Movilizador extienda por la salida de un motorriel a plena vía, deberá hacerlo, en duplicado, conservando el original en su poder, el que también llenará al reverso cuando el motorriel se movilice de un punto a otro en plena vía o regrese a la estación, anotaciones que efectuará sin perjuicio de las que debe hacer en el Registro de Movilización.

Los Movilizadores que intervienen en esta clase de movilización están obligados a terminarla personalmente, hasta que llegue el motorriel a su destino.

**En los sectores no señalizados,** en casos excepcionales, cuando un motorriel ocasionalmente no lleve o le falle su teléfono portátil, el encargado podrá colocarlo en la línea para viajar de un punto a otro en plena vía o regresar a una estación, protegiéndolo bajo su exclusiva responsabilidad.

Se protegerá por ambos lados con Banderistas a 800 metros.

- g) Para la movilización de motorrieles en permisivo debe darse cumplimiento a lo dispuesto en los Arts. (29 y 30) de este Reglamento.

### **Art. 28.- Motorrieles por línea contraria.**

En los sectores donde existe doble vía, queda estrictamente prohibido la movilización, desde plena vía, de motorrieles por línea contraria. En caso de que sea imprescindible hacerlo, deberá solicitarse autorización al Superintendente o a quien lo represente.

## **E. PERMISIVOS**

### **Art. 29.- Permisivos, definición, objetivo y autorización.**

Se denomina permisivo a la movilización especial que permite despachar consecutivamente ocupando el mismo block, un tren y un vehículo, un tren y dos vehículos o solamente hasta tres vehículos. En estas condiciones viajan en permisivo, tanto el primero como el o los sucesivos.

El permisivo tiene como objetivo aumentar la capacidad de los block, agilizando la movilización.

Cumpliendo las normas que este Reglamento establece para cada caso, los movilizadores podrán autorizar la movilización de vehículos en permisivo tanto de día como de noche.

La autorización de permisivo es optativa y sometida a la consideración de buen servicio del Movilizador que la solicita o la autoriza. Por lo tanto, no es un derecho que puedan invocar para su movilización los que conducen o van a cargo de los vehículos.

Para despachar vehículos en permisivo el Movilizador deberá observar las siguientes condiciones:

1. Todo vehículo deberá viajar siempre detrás de trenes, automotores y buscarriles.
2. El chofer debe viajar acompañado por un funcionario del Ferrocarril, o persona autorizada con su Tarjeta de Competencia en Movilización.
3. Que haya buena visibilidad, no sólo al otorgar la Vía Libre, sino hasta la llegada del vehículo a la estación hacia la cual se dirige.
4. Que al tren o vehículo que viaja adelante no se le haya autorizado regreso.

5. Que al tren o vehículo que viaja adelante no se le haya otorgado Vía Libre en **Formulario de Emergencia** con notificación de "Posible Obstrucción Vía".
6. Que exista bastón permisivo, en los sectores con este sistema de movilización.
7. El orden de despacho en permisivo entre vehículos, será el siguiente:
  - a) Autotorre
  - b) Camión Carriles
  - c) Autocarriles
  - d) Motorrieles
  - e) Máquinas automotrices de Vialidad (rameadoras, niveladoras, alineadoras, dressinas, matissas, etc.).

Además deben observarse las siguientes instrucciones:

#### **A.- Sector Telefónico**

1. Al tren o vehículo que sale en primer lugar se le otorgará Vía Libre en **Formulario de Precaución** en el que se anotará el número del vehículo que le seguirá en permisivo.
2. A los vehículos despachados detrás en permisivo se les otorgará Vía Libre en **Formulario de Precaución** notificándoles de las condiciones de su movilización e indicándoles en el formulario el número del que viaje adelante, y del vehículo que le seguirá si correspondiera.

#### **B.- Sectores con bastón**

Parte del bastón permisivo que se entregará como Vía Libre.

1. Primer tren o vehículo: Boleto de Adelante.
2. Segundo vehículo: Palo y Boleto de atrás y Formulario de Precaución.
3. Segundo vehículo: Palo y Form. de Precaución. (Si hubiera un tercer vehículo por despachar).
4. Tercer vehículo: Boleto de Atrás y Form. de Precaución.
5. En el Formulario de Precaución que se entregue junto con el bastón fraccionado, se notificará de las condiciones de la movilización, indicando además, número del bastón y número del que viaja adelante.

### **C.- Sectores Señalizados Eléctricos**

1. A los vehículos movilizados en permisos detrás de trenes o vehículos, se les otorgará como Vía Libre Formulario de Precaución en el que se notificará el número del tren o vehículo que lo precede y del vehículo que le sigue si correspondiera.
2. Cuando un vehículo viaje en permiso detrás de un tren o, de otro vehículo, en sectores con cabina cerrada, el Movilizador puede autorizarle en el Formulario de Precaución pasar las Señales Intermediarias y Señales de Salida, de las estaciones con Cabina cerrada.

En ningún caso autorizará el paso de Señales de Entrada a Peligro.

### **D.- Imposibilidad de despachar vehículo movilizado detrás en permiso.**

- a) En los sectores con bastón, cuando en una movilización en permiso, el primer tren o vehículo ha llegado a la estación de destino, y el segundo vehículo no puede salir de la despachadora, es estrictamente prohibido efectuar una movilización de regreso utilizando la parte del bastón con que fue movilizado el primero.
- b) En el caso de que sea un tren el que reemplace al vehículo que debió salir en permiso, se le notificará por escrito en **Formulario de Precaución** que el tren o vehículo que viajó adelante ya llegó a la otra estación. Esta circunstancia es la única en que un tren puede movilizarse con el "boleto de atrás" de un bastón fraccionado.
- c) Si no puede despacharse el vehículo que debió salir detrás en permiso y en la estación de adelante se presenta otra movilización en sentido contrario, esta última debe efectuarse con **Formulario de Emergencia**, sólo después de haberse cumplido con las siguientes medidas de seguridad:
  1. La estación despachadora guardará bajo llave la parte del bastón correspondiente al vehículo que no pudo movilizarse en permiso.
  2. El Inspector de Turno que autorice esta movilización de emergencia, está obligado a intervenir personalmente en ella, estableciendo las circunstancias que impidieron movilizar el vehículo que saldrá en permiso y si la fracción del bastón que correspondía a éste, se encuentra en poder del Movilizador.
  3. La parte utilizada del bastón será devuelta, a la otra estación, con el Conductor del tren que se moviliza con **Formulario de Emergencia**, el que firmará en el Registro de Movilización un recibo, indicando la fracción y número del bastón que portará. Si se trata de una locomotora sola o vehículo, este recibo lo firmará el Maquinista o Chofer.
  4. **En los sectores de movilización telefónica,** cuando se haya anunciado a la estación vecina un vehículo detrás en permiso y éste no haya salido aún y la estación de adelante necesite movilizar un tren de mayor preferencia, después de llegado el primer tren o vehículo, **el Movilizador despachador debe retirar el Formulario de Vía Libre de manos del chofer del vehículo que aún no a salido y tenerlo en su poder antes de proceder a anular esta movilización y autorizar la del tren en sentido contrario.**

Igualmente, deberá avisar de inmediato al Cambiador que el vehículo en permisivo no saldrá y que se recibirá el tren.

## **E.- NO RIGE EL PERMISIVO ENTRE TRENES EN TODO EL FERROCARRIL**

### **Art. 30.- Restricciones en el Permisivo.**

a) Queda prohibido todo permisivo de vehículos:

1. Cuando exista neblina o condiciones de mala visibilidad

Se entiende por mala visibilidad cuando el estado atmosférico (lluvia, nevada, tormenta, etc.), no permita distinguir las indicaciones de las señales desde una distancia de 500 metros.

2. Hacia y desde accidente en plena vía.

3. Con interrupción de comunicaciones.

4. Cuando intervengan:

- Trenes que transporten explosivos o carros estanques cargados con cloro líquido.
- Trenes que no llevan sus elementos de protección a la cola en normal funcionamiento.
- Trenes remolcados por atrás.
- Locomotoras solas o acopladas.

b) Los vehículos movilizados detrás en permisivo deben salir de la estación con señal de salida o semáforo a peligro y la correspondiente bandera de Precaución o luz amarilla colocada fija en la Cabina, Oficina de Movilización o Semáforo.

c) Todo maquinista al cerciorarse que le seguirá un vehículo en permisivo, dará aviso de inmediato al personal del tren por medio de un pitazo largo y uno corto del silbato de la locomotora, igual aviso dará a la pasada donde exista Guarda Cruzada.

El chofer al tener conocimiento que sale movilizado en permisivo deberá comunicar verbalmente de esta circunstancia, a su o sus acompañantes.

d) Los vehículos movilizados detrás en permisivo, no podrán entrar a la estación con la misma señal que autoriza al tren o vehículo que va delante; en consecuencia, debe esperar segunda señal, excepto en lo señalado en el Art. 34.

e) En los sectores señalizados eléctricos, ante una señal de Entrada a peligro, de una estación con cabina cerrada de noche, se detendrá cinco minutos, si esta Señal no se pone a Libre en este plazo, avanzará con toda precaución observando la posición de los cambios y que la línea a que avanza esté desocupada y dará aviso al Movilizador que le autorice continuar viaje.

## **F.- Trenes de Trabajo y Trabajos en la Vía**

(Lastreros, Pescantes y Trenes Auxiliares, Autotorres, Trenes de Líneas de Contacto y todo otro vehículo que se use con tal objeto).

### **Art. 31.- Movilización de trenes de trabajo.**

Aunque de carácter permanente , los trenes de trabajo destinados al servicio de la Vía no tienen horario determinado y se movilizan en la misma forma que los trenes de carga.

### **Art. 32.- Tiempo que pueden ocupar la línea y conocimiento de los Itinerarios.**

- a) El conductor de un tren de trabajo no podrá tener la línea ocupada más tiempo que el concedido y anotado en el **Formulario de Precaución**. En estos formularios quedarán estampadas las firmas del conductor y Movilizador, sitio de trabajo y hora de regreso, o sea, la hora en que debe estar dentro de la estación. Este formulario debe hacerse en triplicado, debiendo quedar uno en poder del Movilizador, otro en poder del Maquinista y el tercero en poder del Conductor.

Los detalles de esta movilización deberán anotarse en el Registro correspondiente.

- b) Todo tren o vehículo de trabajo al que se haya autorizado una detención superior a 30 minutos, cuando le sea posible, deberá instalar selector en el sitio de la detención.
- c) Los conductores, maquinistas y choferes tienen la obligación de conocer los itinerarios en vigencia y no se aceptará el atraso de trenes de pasajeros por desconocimiento de ellos.

Antes de salir de una estación deben consultar con el Movilizador si hay trenes o vehículos de carrera extraordinaria. Tomarán debida nota de esta circunstancia y confrontarán sus relojes con el del Movilizador para que sus horas estén de acuerdo.

### **Art. 33.- Trenes que trabajan en plena vía.**

Si en un sector con bajada se autoriza a un tren para salir a plena vía y regresar a la estación despachadora, la locomotora podrá ir colocada adelante, y en sectores con subida podrá empujar el convoy. Si el tren es autorizado para detenerse en plena vía y después continuar viaje a la estación siguiente, deberá llevar adelante la locomotora.

Los trenes de Líneas Aéreas están autorizados para llevar la locomotora delante o detrás, tanto en subida como en bajada, en la forma que más convenga a su trabajo. Previa autorización del Inspector de Turno se permitirá que salga un tren de trabajo hacia plena vía por un tiempo determinado, de acuerdo con los requisitos que en cada caso se indican.

- a) **En simple vía.** La movilización de un tren de trabajo hacia plena vía con autorización para regresar a la estación de partida, se autorizará con **Formulario de Precaución**; se extenderá en tres ejemplares (original para la estación, duplicado para el Maquinista y triplicado para el Conductor). En los sectores telefónicos, este formulario servirá de Vía Libre y en los otros acompañará el bastón o Señal de salida a libre.

En el formulario se anotará el kilómetro donde trabajará el tren y la hora de regreso a la estación, la que debe autorizarle la entrada en forma reglamentaria (Señal de Entrada o de mano hechas desde el primer cambio. Art. 10.

- b) **En doble vía de sector señalizado. La movilización de un tren de trabajo hacia plena vía por la línea correspondiente, sin alcanzar más adelante de la Señal Intermediaria, en sectores en que esta exista, con autorización para regresar a la estación de partida, se hará en la misma forma dispuesta en la letra a) de este artículo.**

**Cuando se le autorice para trabajar más adelante de la Señal Intermediaria, el tren debe continuar viaje a la próxima estación.**

**Para que un tren de trabajo salga hacia plena vía por línea contraria, sin sobrepasar la Señal Intermediaria en sentido contrario a su marcha y con regreso la estación despachadora, se le otorgará Formulario de Precaución.** Para conceder esta autorización deberán estar desocupados los block intermedios hasta la otra estación y por la misma línea no se podrá despachar otro tren en ningún sentido antes que el tren de trabajo regrese a la estación despachadora. Es condición indispensable para dar esta autorización que se encuentren en servicio las dos estaciones adyacentes al block. El **Formulario de Precaución** se extenderá en triplicado y será firmado por el Maquinista y Conductor, debiendo anotarse el kilómetro en el cual se trabajará y la hora de regreso en la estación.

Si tiene que trabajar más adelante de la Señal Intermediaria, el tren debe ir por su línea correspondiente hasta la próxima estación para tomar la otra vía. Cuando sea imprescindible el uso de la línea contraria hasta la próxima estación, se otorgará, **Formulario de Emergencia**, previa autorización del Inspector de Turno. En este formulario se dejará constancia del tiempo concedido para ocupar el block.

- c) En los sectores de doble vía en que no existen Señales Intermediarias y en sectores telefónicos (Por Ejemplo: Barón-Puerto, Rosario a Rengo, Concepción a Chiguayante, etc.), el tren puede salir por línea contraria con autorización para regresar, extendida en **Formulario de Precaución** y siempre en triplicado.

Para llegar a la próxima estación por línea contraria, debe ir con **Formulario de Emergencia** y ser recibido con señales de mano desde los cambios de entrada o más afuera.

- d) En doble vía de sectores no señalizados, en caso de salir por línea correspondiente y regreso, se procederá conforme a la letra a) de este artículo.

En todos los casos contemplados en este artículo, siempre que sea posible, el tren instalará su selector y anunciará su regreso o partida desde el punto de trabajo.

#### **Art. 34.- Movilización de trenes y vehículos de trabajo y equipo mecanizado, en faenas de conservación y renovación de vía y electrificación.**

La movilización hacia los puntos de trabajo en plena vía, de los vehículos, trenes y equipo mecanizado, en faenas de construcción y renovación de vía y electrificación, se efectuarán conforme a los siguientes procedimientos:

## 1º.- En los sectores de movilización con bastón.

- a) Para despachar desde una estación a plena vía un grupo de vehículos y trenes de trabajo, se utiliza bastón de permisivo; entregándose al vehículo o tren que salga en primer lugar, la fracción Boleto de Adelante y formulario de Precaución con los detalles del sitio de la faena, hora de regreso en la estación despachadora o de llegada a la siguiente, si continúa viaje en esa dirección. A los vehículos o trenes siguientes, se le autorizará la salida solamente con formulario de Precaución en que se estamparán las condiciones de la movilización. Al vehículo o tren que ocupe el último lugar del grupo, se le entregará Palo y Boleto de Atrás del bastón y el correspondiente formulario de Precaución con las instrucciones del caso.
- b) Si las dos estaciones vecinas al block tuvieren vehículos o trenes para movilizar hacia una misma faena, una de esas estaciones despachará su equipo en la forma dispuesta anteriormente.

Una vez que este primer equipo haya llegado al sitio del trabajo, un funcionario apto en movilización establecerá allí una Oficina Movilizadora Temporal sólo entonces se procederá a movilizar los vehículos y trenes de trabajo que se encuentren esperando en la otra estación. Esta movilización la autorizará el Inspector de Turno y el encargado de la Oficina Movilizadora temporal, antes de efectuarla, constatará que el punto de trabajo ha sido debidamente protegido.

Para esta movilización se entregará **Formulario de Emergencia** al primer tren o vehículo del grupo, a los que le siguen se les otorgará **Formulario de Precaución**; en los formularios que se extiendan se anotará todo detalle que contribuya a su seguridad; además de la hora de regreso a la estación despachadora o la llegada a la de adelante, si el equipo continúa viaje en esa dirección.

Cuando los equipos regresen a las estaciones despachadoras, la que movilizó al suyo con bastón no cancelará éste hasta después de comprobar que todos los vehículos y trenes que ocupan el block, han llegado a su destino.

## 2º.- En sectores señalizados eléctricos simple vía.

- a) La salida del primer vehículo o tren se hará con Señal de Salida a verde, complementada con la correspondiente autorización de trabajo, extendida en Formulario de Precaución.

Los Vehículos y trenes. siguientes, deben salir hacia plena vía con Señal de Salida a rojo y Formulario de Precaución en que se estamparán las condiciones de la movilización

- b) Si las dos estaciones vecinas al block tuvieren vehículos o trenes para movilizar hacia la misma faena, una de esas estaciones despachará su equipo en la forma indicada en la letra a) precedente.

Una vez que este primer equipo haya llegado al sitio del trabajo y un funcionario apto en movilización establezca allí una Oficina Movilizadora temporal, previa autorización del Inspector de Turno, se procederá a movilizar los vehículos y trenes de trabajo que se encuentren esperando en la otra estación, cumpliendo con lo dispuesto en la letra b) del inciso 1º de este Artículo.

### **3º.- En sectores señalizados eléctricos de doble vía.**

- a) Para los efectos de estas movilizaciones, la plena vía entre dos estaciones se estimará como un solo block, aunque existan Señales Intermediarias Automáticas.

La salida del primer vehículo o tren se hará con Señal de Salida a verde, si se trata de línea correspondiente, complementada con la autorización de trabajo extendida en Formulario de Precaución.

Los vehículos y trenes siguientes, deben salir a plena vía con Señal de Salida a rojo y el Formulario de Precaución, en el cual se anotarán las condiciones de la movilización.

- b) En la movilización por línea contraria, la salida del primer tren o vehículo se autorizará con Formulario de Emergencia autorizado por el Inspector de Turno, y los siguientes con Formulario de Precaución.

Para el caso de movilizaciones hacia la misma faena desde las dos estaciones vecinas al block, se procederá. en la misma forma que para esa circunstancia se estableció para simple vía.

4º.- En la salida a plena vía de un grupo de vehículos, (incluso maquinarias automotrices) y trenes de trabajo se permitirá cualquier orden, de acuerdo con las necesidades de la faena, y los choferes y Maquinistas conservarán las distancias y velocidades convenientes para no provocar accidentes. A su regreso, los que viajen detrás en permisivo, podrán avanzar a la estación con la misma señal que autorice la entrada al de adelante.

5º.- El personal debe tener presente que estas disposiciones son exclusivas para el tipo de faenas que se indicó al comienzo y no se aplicarán a otras.

### **Art. 35.- Movilización hacia o desde desvíos en plena vía.**

En los sectores señalizados eléctricos y de movilización con bastón, en plena vía existen desvíos cuyos cambios están controlados por cerraduras especiales. En los sectores de movilización telefónica, casi la totalidad de los cambios de estos desvíos no tienen cerraduras especiales, sino que están asegurados con candados con llave.

Estas cerraduras especiales de control son Annett, Hepper etc., y hay también algunas con control de circuito de vía en sectores señalizados eléctricos. Sin excepción, los desvíos de plena vía tienen candado con llave, debiendo estar la llave en la estación designada para ello.

Cada vez que algún tren tenga necesidad de entrar al desvío, el conductor pedirá la llave personalmente al Jefe de Estación y a su regreso la devolverá en la misma forma.

El empleado que reciba la llave es responsable de la buena colocación del cambio, debiendo fijarse personalmente en que esté bien colocado y con su respectiva llave durante el tiempo que permanezca el tren dentro del desvío, e igualmente se cerciorará de que quede en las mismas condiciones una vez que el tren haya seguido viaje a otra estación.

Los conductores de trenes, al dejar los carros en los desvíos, deberán cuidar que queden con sus palancas de freno apretadas y acuñados.

En el caso de que algunos de estos desvíos no tengan comunicación telefónica, la movilización se hará indicando el tiempo que mantendrá el block ocupado, considerándose como si se tratara de trenes que trabajan en plena vía.

Los conductores y maquinistas de trenes lastreros están obligados a conocer a fondo las disposiciones reglamentarias sobre movilización e imponerse detenidamente de estas instrucciones.

Los Jefes de Estación, por su parte, deberán dar cuenta de cualquier infracción que se observe en su cumplimiento.

### 1º.- **Movilización con bastón hacia o desde los desvíos en plena vía.**

Para dar mayor seguridad al tránsito, se han instalado en algunos desvíos de plena vía aparatos de sistemas de bastón de la misma letra del block en que está ubicado dicho desvío.

Existen dos tipos de instalaciones de sistema de bastón para estos casos: uno con aparatos y líneas independientes entre la estación y el desvío, y otro, llamado de aparato "tipo subsidiario", instalado en el desvío, pero conectado a la misma línea, entre las estaciones vecinas.

En el caso de aparatos independientes entre las estaciones y el desvío, se opera en la forma siguiente:

Se supone que el desvío está entre las estaciones A y B.



Para salir de A o B al desvío, el tren o vehículo debe pedir bastón con este objeto y observar la señal de Salida o semáforo a libre.

En la estación A hay otro aparato con bastones de la misma letra del block entre A y B. Este aparato está conectado directamente con otro que hay en la garita del desvío.

Los movimientos de la estación A al desvío se harán así:

El Movilizador de A después de asegurarse de que no hay tren en el block, pedirá corriente a B para sacar bastón del instrumento del block A - B en la forma acostumbrada, haciendo presente que es para ir al desvío. Al llegar el tren al desvío, el bastón será entregado por el Maquinista al conductor, quien procederá en la forma siguiente:

- a) Introducirá el bastón en la cerradura de gaveta que enclava el cambio a normal y empujará la corredera. Esto liberará el tirante de la palanca del cambio, que podrá invertirse, dejando aprisionado el bastón. Después de asegurar la paleta con el pasador, podrá entrar el tren al desvío.

- b) Cuando el tren esté adentro, el cambio se colocará dejando la ruta por la línea principal y tirando la corredera se enclavará en esa posición. El bastón quedará libre y se introducirá en el aparato del desvío y se dará con campanilla a "A" el signo "llegó tren", avisándose por teléfono que éste está completo dentro del desvío.

El Movilizador de "A", después de acusar recibo a este signo, pedirá corriente al desvío para sacar un bastón del aparato correspondiente al desvío. Este bastón será colocado en el aparato de A - B y quedarán los dos instrumentos que controlan este block en fase y listos para rehabilitar el tránsito: En este momento ambas estaciones se darán el signo 2-1.

Si el tren va de B, entrará al desvío con bastón de block, dado en B, y ejecutará la misma operación. La señal "tren en desvío" también se dará a A y, en ese caso, esta estación la retransmitirá.

Cuando un tren necesite salir del desvío, el conductor llamará a la estación A y le preguntará sí puede salir del desvío para dirigirse a la estación A o B.

Si se le autoriza la salida, cuando se le de corriente de A, sacará el bastón del instrumento y lo colocará en la cerradura para liberar las agujas, pondrá el cambio de nuevo a normal cuando el tren haya salido, quitará el bastón de la cerradura y lo entregará al Maquinista para que avance en la dirección autorizada.

La estación A, antes de dar corriente y desenclavar el bastón del desvío para un movimiento hacia B, preguntará a esta estación si puede hacerlo. En todo caso es necesario que B autorice sacar un bastón a A para que se coloque en el aparato que A tiene conectado con el desvío y se pueda dar corriente a éste. Por ningún motivo se cancelará el bastón en el aparato del desvío mientras el tren o fracción esté en la línea recta. El incumplimiento a esta orden será considerado falta grave.

Cuando un tren salga de cualquiera de los tres puntos, el signo "salió tren" debe darse como la mayor oportunidad.

El tren siempre entrará al desvío y saldrá de él siguiendo el procedimiento anterior, sin omitir pasar el bastón por el aparato de bastones.

Al llegar al desvío y en el momento de colocar el bastón que se ha sacado de la cerradura de gaveta, el conductor se cerciorará de que no hay ningún bastón en el instrumento; de lo contrario, dará cuenta en el acto al Movilizador de A, para que éste a su vez de aviso al reparador.

- c) En el caso de sistema de aparato "subsidiario", se procederá en la forma siguiente:

Para salir de A o B hacia el desvío, la estación despachadora sacará un bastón del aparato correspondiente al block y lo entregará al tren que, una vez en el desvío, lo cancelará en el aparato allí instalado, dando el aviso correspondiente a las dos estaciones.

Para ir del desvío a una estación, el conductor llamará a las dos estaciones, indicando a cual se dirige, y ambas le enviarán corriente para que saque el bastón, lo que podrá hacer una vez que las dos agujas indicadoras se encuentren en movimiento simultáneo.

En todo lo demás se procederá igual que en el primer caso.

- d) Para salir de una estación a un desvío que tenga cerradura de gaveta, pero no aparato especial para guardar el bastón, el maquinista deberá llevar el bastón y procederá en la forma indicada en la letra a) de este inciso.

- e) No se hará ninguna movilización entre las estaciones y un desvío o viceversa sin que el maquinista tenga en su poder el bastón correspondiente.

## **2º.- Movilización en sectores telefónicos desde una estación, hacia o desde los desvíos en plena vía.**

- a) Para movilizar un tren al desvío, es necesario que se haga la movilización en forma reglamentaria y no podrá salir sin que se le haya concedido la Vía Libre correspondiente en **Formulario de Precaución**.
- b) Una vez que haya entrado al desvío, el conductor dará aviso a las estaciones inmediatas por medio del siguiente telegrama.  
"Tren.....entró completo al desvío.....cambio con llave a línea principal".
- c) No se aceptará movilización de tren alguno en el block si no se recibe previamente esta comunicación, anunciando que el tren se encuentra dentro del desvío y que el cambio ha quedado con llave a la línea principal.
- d) Encontrándose el tren dentro del desvío, para movilizar otros trenes en el block deberá hacerse constar esta circunstancia en los telegramas de movilización y conceder, en este caso, Vía Libre en **Formulario de Precaución**, la cual deberá llevar anotado con letra clara: "Tren.....en desvío....."
- e) Al tiempo de que un tren abandone un desvío, previa obtención de la Vía Libre, de acuerdo con la letra a) de este inciso, el conductor deberá avisarlo por medio del siguiente telegrama a las estaciones vecinas: "Tren .....salió del desvío.....Queda cambio con llave a línea principal".
- f) En los sectores de doble vía en que existan estos desvíos, las movilizaciones se harán con Formulario de Precaución en el que se estampará la condición si el tren regresa a la estación de partida o sigue viaje a la siguiente.

En este caso el Inspector de Turno dará las instrucciones, según sea la ubicación del desvío, para que los trenes continúen a la estación de adelante o regresen, tomando en cuenta cuando la locomotora debe empujar o ir adelante, según el perfil de la línea.

## **3º.- Movilización en sectores de señalización eléctrica.**

- a) Existen desvíos en plena vía entre las estaciones Alameda y Espejo, Espejo y San Bernardo, Nos y Buin, Raneagua y Requínoa, Curicó y Lontúe controlados por Alameda, Espejo, Nos, Requínoa y Curicó, respectivamente, y empalmados a la línea Oriente los ubicados en doble vía.

El desvío en plena vía entre Villa Alemana y Quilpué está controlado por Villa Alemana y ubicado entre la Señal Intermediaria y la Entrada a Quilpué. Cuando Villa Alemana envía corriente para liberar el sistema que controla el cambio al desvío, la palanca correspondiente enclava en posición normal a la palanca de la Señal de Salida de la estación y coloca a peligro, automáticamente la Señal Intermediaria de manera que Villa Alemana no puede despachar trenes hacia Quilpué si algún tren tiene ocupado el cambio de plena vía. Para salir de este desvío debe observarse la señal interior alumbrando a libre

y que autoriza avanzar hasta la Señal de Entrada a Quilpué. En caso de falla de la Señal de Salida del Desvío podrá pasarse a peligro mediante la autorización de Quilpué que dará un telegrama al Jefe de Estación de El Sol, que hará firmar una copia al Maquinista.

El desvío controlado por Espejo está ubicado antes de la Señal Intermediaria, la cual debe estar alumbrando a libre para salir del desvío y continuar viaje a la Estación siguiente.

Los trenes que se dirijan a los desvíos ubicados en doble vía deben salir de las estaciones que los controlan y, en ningún caso, salvo obstrucción por accidente del sector de block hacia adelante, podrán regresar a la Estación que los despachó.

Se exceptúa de esta disposición el desvío denominado San Pedro ubicado cerca de los cambios de la Estación Rancagua, en que no se justificaría que el tren continuara hasta la estación siguiente (Requínoa) siendo obvio su regreso a Rancagua.

- b) El Conductor del tren, para entrar o salir de estos desvíos, pedirá a las estaciones que los controlan que le envíen corriente para liberar los cambios que deben dejarse en posición normal cuando los trenes se encuentren en el interior de los desvíos o hayan salido de ellos para continuar viaje.

Las estaciones que mantienen este control eléctrico, sólo podrán autorizarlo cuando la fracción del block en que está ubicado el desvío esté desocupada.

- c) El conductor del tren que sale de uno de estos desvíos, avisará de su salida a la estación que lo controla, y es su obligación dejar con llave los cambios, teléfonos y todo aparato de control que así lo exija la seguridad del servicio.
- d) Los Superintendentes de Explotación o Jefe de Servicios de Explotación tendrán la obligación de disponer el aseguramiento con un sistema mecánico de enclavamiento a los desvíos ubicados en plena vía que no se utilizan por un tiempo prolongado (un mes o más), ejemplo, con un perno pasado por el alma de la aguja.

### **Art. 36.- Trabajos en la Vía.**

1º.- **Cortada de línea.** Cuando haya necesidad de cortar la línea para efectuar trabajos en la vía, el Ingeniero de Instalaciones Fijas o el Inspector autorizado por aquél, pedirá autorización a la Superintendencia, la cual impartirá los avisos correspondientes. El Ingeniero de Instalaciones Fijas o el Inspector de Vía autorizado deberá encontrarse presente en la cortada de la línea durante todo el tiempo que dure el trabajo.

2º.- **Interrupción del tránsito.** Cuando los trabajos que necesite efectuar el personal e Instalaciones Fijas, exijan la interrupción del tránsito, sin cortar la vía, además del Ingeniero de este Servicio o del Inspector, podrán pedir autorización a la Superintendencia los Ingenieros de Refuerzo de Puentes. En estos casos, deberá estar presente durante el trabajo el Ingeniero que solicitó la interrupción del tránsito o un Inspector autorizado por

3º.- **Reanudación del tránsito.** Tan pronto como la línea quede expedita y a juicio del personal de Instalaciones Fijas, se puede reanudar el tránsito en condiciones normales, el funcionario a cargo del trabajo dará aviso por telegrama a la Superintendencia de esta circunstancia, la cual autorizará a los movilizados para reanudar la movilización de trenes.

4º.- **Trabajos de menor importancia.** Cuando se trate de ejecutar algunos trabajos en la vía con trenes lastreros, Líneas Aéreas, etc. o haya necesidad de pasar con precaución, el funcionario a cargo del trabajo solicitará autorización, por un tiempo determinado, de uno de los movilizadores que limitan el block donde se hará el trabajo. Si el Movilizador estima que estos trabajos afectarán a la movilización normal, pedirá autorización al Inspector de Turno.

El personal que trabaja en plena vía debe instalar Selector si ocupa la línea más de 30 minutos.

El Movilizador que tiene conocimiento de los trabajos o prevenciones deberá anotarlos detalladamente en su Registro de Movilización y comunicarlo al Movilizador del otro extremo del block, antes iniciarse el trabajo en plena vía.

5º.- **Protección durante las faenas de la vía que interrumpen el tránsito.** Cuando se trata e trabajos que importan una interrupción del tránsito, el lugar de la faena debe protegerse en la misma forma que un tren detenido en plena vía, de acuerdo con las disposiciones del Art. 91 de este Reglamento.

Si se trata de un pescante que trabaja en un sector de doble vía, su personal deberá proteger el sitio del trabajo por ambas líneas y en los dos sentidos de marcha de los trenes.

6º.- **Protección durante las faenas sin interrupción de tránsito.** La protección en estos casos debe hacerse conforme a o dispuesto en el Art. 92.

#### **Art. 37.- Prevenciones por trabajos o mal estado de la vía**

- a) En las faenas de lastradura u otras que permitan el paso de los trenes a velocidad reducida, con la debida oportunidad se anunciará a los movilizadores vecinos el comienzo de los trabajos para que prevengan a los trenes que se Movilicen en el block afectado.
- b) Cuando el personal de Vía estime necesario que se disminuya la velocidad de los trenes en un punto o sector determinado, deberá avisar esta circunstancia al Inspector de Turno, indicando los detalles necesarios para que se adopten las medidas del caso y se prevenga al personal.
- c) Las prevenciones escritas que corresponda dar por estaciones que cierran servicio, los movilizadores de ellas las darán a conocer oportunamente a las estaciones vecinas para que éstas las den a los trenes. El incumplimiento de esta disposición será considerada falta grave.
- d) Sin excepción, todo tren o vehículo deberá disminuir su velocidad a menos de 30 kilómetros por hora, donde encuentre prevenciones de Grupo de Vía en trabajo, y al aproximarse a los banderistas o a las banderas metálicas fijas se darán pitazos largos.
- e) En los casos en que la prevención deba mantenerse durante un espacio de tiempo que por su extensión no permita la colocación de banderistas, estos serán reemplazados por discos metálicos fijos colocados a 500 metros del sitio que es necesario proteger.

Esos discos deben tener el frente de color amarillo con una franja negra horizontal en la que se pintará con números blancos la velocidad exigida. El reverso debe ser de color verde e indicará el término del sector afectado por la prevención.

### **Art. 38.- Puntos peligrosos de la vía.**

Si algún empleado de la Empresa, aunque no se encuentre en servicio, observa algún desperfecto en la vía, líneas telefónicas o aéreas, puentes, alcantarillas, etc., debe dar aviso inmediato a la estación más para que se tomen las medidas de seguridad que el caso aconseja y se ponga en conocimiento del Inspector de Turno y de las demás reparticiones que corresponde.

## **G. MOVILIZACION DE TRENES O LOCOMOTORAS PARTICULARES**

### **Art. 39.- Disposiciones Especiales, Trenes y Locomotoras Particulares.**

Toda locomotora particular que circule por las líneas de la Empresa, sola o arrastrando un convoy, deberá ser manejada por un Maquinista de la Empresa, o bien el Maquinista particular que la conduzca deberá llevar corno Piloto a un funcionario de ella que conozca los Reglamentos de Movilización y características de la línea en el Sector en que debe movilizarse, siendo responsable de su cumplimiento.

Esta disposición no rige en los casos en que existen Convenios Especiales entre Ferrocarril y otras entidades, en que se contemple el uso de tracción y Maquinistas particulares, sobre un recorrido determinado y por tiempo indefinido, en los que se procederá como sigue:

- a) El personal de los trenes particulares deberá acreditar conocer perfectamente el Reglamento de Movilización en la parte pertinente, mediante la correspondiente Tarjeta de Competencia que le otorgará el Departamento de Seguridad Industrial y Capacitación, previo al examen de rigor. Esta tendrá vigencia de dos años.
- b) El personal de maquinistas particular, deberá, además:
  - 1) Aprobar examen sobre conocimientos de manejo de locomotoras.
  - 2) Ser acompañado por un Inspector de Casa de Máquinas del ferrocarril, durante todo el tiempo que sea necesario, hasta que su desempeño en el sector determinado sea garantía para el tráfico. Ambos requisitos serán certificados mediante una Tarjeta de Competencia otorgada por el Departamento de Seguridad Industrial y Capacitación.
- c) Estas autorizaciones se revalidarán cada vez que cambie el recorrido primitivamente acordado o el sistema de movilización involucrado en el sector.
- d) Iguales condiciones regirán para el caso de cualquier otro tipo de vehículo particular que ocasionalmente o en forma programada circule por líneas del Ferrocarril.
- e) El personal particular quedará sujeto a la reglamentación que rige el tráfico de trenes en el ferrocarril, mientras esté cumpliendo servicio en sus líneas.
- f) Los Jefes de Estación y Movilizadores serán responsables de hacer cumplir dichos Reglamentos al personal particular, quien está obligado a acatar las órdenes que ellos les impartan.
- g) El personal particular que algún servicio del Ferrocarril pueda contratar para operar locomotoras, trenes u otros vehículos carriles, estará sujeto a las mismas exigencias que el personal de planta, que ejecuta funciones similares.

## **H. MOVILIZACION DE EMERGENCIA**

### **Art. 40.- Movilizaciones de emergencia.**

En caso de presentarse circunstancias especiales que impiden el uso del sistema de movilización establecido para un block, los trenes se movilizarán sujetos a las siguientes disposiciones generales:

1º.- El Movilizados tratará por todos los medios a su alcance de no usar formulario de **MOVILIZACION DE EMERGENCIA**, sino después de convencerse de que no puede hacer una movilización normal.

El Movilizados a quien se presente una falla que le impida sacar bastón o colocar a libre una Señal de Salida, deberá tratar de que ésta sea reparada a la mayor brevedad y, si es posible, antes de hacer ninguna movilización, para evitar el uso de **Formulario de Emergencia**.

2º.- En toda Movilización de Emergencia los Movilizadores avisarán oportunamente al Jefe de Estación esta circunstancia.

3º.- El Movilizador que extienda uno de estos formularios, bajo su responsabilidad y firma, deberá asegurarse después del perfecto acuerdo con el Movilizador de avanzada, que la vía está expedita; que no existe ningún tren en el block afectado y que todas las movilizaciones anteriores han sido canceladas.

4º.- Para cada movilización que se haga con este formulario, deberá pedirse autorización al Inspector de Turno, imponiéndolo detalladamente de la causa que hace necesaria la Movilización de emergencia.

Antes de autorizar la movilización de Emergencia, el Inspector de Turno establecerá cual fue la última movilización en el block. Cada autorización llevará un número correlativo mensual, que el Inspector de Turno anotará en su libro de Movilizaciones de Emergencia. El Movilizador anotará este número en el **Formulario de Emergencia**.

5º.- Durante el tiempo que dura el despacho de trenes o vehículos con **Formulario de Emergencia**, el Movilizador permanecerá en servicio y será responsable directo de la movilización, salvo autorización en contrario del Superintendente o quién lo represente.

6º.- **Es estrictamente prohibido efectuar movilizaciones mixtas**. Si una estación necesita hacer movilizaciones con **Formulario de Emergencia** hacia otra, ésta última también deberá usar dichos formularios, aunque pueda sacar bastón o usar señales, hasta que se arregle el desperfecto, excepto en el caso de la letra d) del Art. 41, en que el bastón debe estar en el lugar del accidente hasta que se normalice el servicio.

Cuando una estación de doble vía de sector señalizado eléctrico movilice con **Formulario de Emergencia** por falla de la Señal de Salida de línea correspondiente, la estación del otro extremo del block podrá despachar trenes por su línea correspondiente, utilizando las señales fijas y este procedimiento no se considerará como movilización mixta.

7º.- En caso de interrupción de comunicaciones que impida que el Inspector de Turno intervenga en la movilización de trenes, se hará cargo del sector aislado el Jefe Servicio Explotación, Inspector de Tráfico o Jefe Estación correspondiente quien autorizará las movilizaciones de emergencia necesarias.

## **Art. 41.- Movilizaciones de Emergencia a plena vía.**

- a) Si un Movilizador es informado por el conductor o maquinista de un tren accidentado de la necesidad de permitir la entrada al block de un segundo tren que pueda auxiliarlo, el segundo tren, después de haber sido detenido y una vez informado el maquinista de lo que acontece, puede recibir autorización para entrar al block, debiendo indicarse en el Formulario de Emergencia el punto exacto de la obstrucción, para lo cual se le hará firmar el formulario.
- b) El Movilizador deberá comunicar los acontecimientos al de adelante y ambos lo anotarán en sus Registros de Movilización. Además, todo accidente deberá comunicarse al Superintendente o a quien lo represente y a los funcionarios indicados en el Art. 114 del capítulo **ACCIDENTES**.
- c) Todas las movilizaciones hechas al lugar del accidente deben efectuarse con el **Formulario de Emergencia** y de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 117.
- d) Para evitar el peligro de las movilizaciones mixtas, el empleado a cargo del accidente o el conductor del tren cuando aquel no haya llegado, deberá retener en su poder el bastón del tren accidentado cuando se trate de sectores con este sistema de movilización, hasta que se despeje totalmente el block, debiendo protegerse de inmediato, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 90.

Los Movilizadores de las estaciones vecinas exigirán el cumplimiento de lo anterior en cuanto se instale Selector en el sitio del accidente.

Mientras dure la interrupción de la vía, ningún tren o vehículo se movilizará desde el lugar del accidente sin una autorización escrita del funcionario que atiende el Selector allí instalado quien en lo posible debe estar provisto de formularios para movilizaciones de emergencia.

## **I . FORMULARIOS**

### **Art. 42.- Formulario de Movilización y su uso.**

Sólo los formularios que se indican en este artículo se usan para autorizar la movilización de trenes, dar prevenciones y, en algunos casos, reemplazar a señales fijas que se encuentren a peligro.

Estos formularios son los siguientes:

FORMULARIOS DE VÍA LIBRE, de color verde. (T-1).

FORMULARIO DE PRECAUCIÓN, de color amarillo. (T-2).

FORMULARIO DE EMERGENCIA, de color rojo. (T-3).

Todo formulario de movilización deber ser firmado por el Movilizador que lo extiende y entregarse el duplicado al maquinista, guardándose el original en el archivo de la estación.

El personal que recibe uno de estos formularios debe leerlo inmediatamente e imponerse de lo que en él se disponga u ordene.

Estos formularios deben llenarse con lápiz de pasta, con letra perfectamente clara y sin abreviaturas o enmendaduras, siendo terminantemente prohibido extenderlos con anticipación al momento en que se efectúe la movilización del caso. En los formularios que autorizan la salida de trenes, debe anotarse la hora en que se concedió Vía Libre y no aquella en que se supone que los trenes saldrán de la estación.

Estos formularios deben extenderse con duplicado, salvo cuando este Reglamento General disponga que sea en triplicado, el original se archivará en la estación y el duplicado se entregará al maquinista. En caso de triplicado, éste se dará al conductor.

No puede usarse un formulario en fines distintos a los que señala este Reglamento General; tampoco reemplazarlos por papeles simples, ni aun para dar prevenciones.

Los Jefes de Estación y Movilizadores tienen la obligación de mantener existencia de formularios en cantidad suficiente para el servicio.

La reglamentación y uso de estos formularios es la siguiente:

**1º.- Formulario de Vía Libre.**

El Formulario para **Vía Libre** Simple es de color verde y se usa en los sectores telefónicos para autorizar la salida de trenes cuando exista la seguridad de que la línea está expedita y durante el viaje no se observarán condiciones o precauciones especiales. Su texto no admite otras anotaciones que las necesarias para autorizar la movilización. Este formulario no exige la firma del maquinista y, por lo tanto, puede pasarse en el aro a los trenes que no se detienen en la estación. Las Movilizaciones deben ser numeradas en forma correlativa diariamente.

---

T. 1

**NOMENCL. 6994 - 86**

**VÍA LIBRE SIMPLE**

**Sectores de movilización  
telefónica**

---

**ESTE FORMULARIO TIENE 10 MINUTOS DE VALIDEZ PARA SALIR DE LA ESTACIÓN.**

Fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_

De \_\_\_\_\_ Hora \_\_\_\_\_

J.E.:

Vía Libre que salga \_\_\_\_\_

Ultimo tren movilizado en el block fue el \_\_\_\_\_

Y llegó a \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ horas.

---

**Movilizador que otorga la línea**

---

**Firma  
del Movilizador que despache**

---

**Se extiende por duplicado**

## **2º.- Formulario de Precaución.**

El formulario para autorizar movilizaciones, con precaución es de color amarillo y se denomina **Formulario de Precaución.**

Este formulario se usa en todo el Ferrocarril para notificar prevenciones, y en los sectores con movilización telefónica se emplea también para autorizar la salida de trenes (Vía Libre) cuando las movilizaciones están sujetas a alguna condición o precaución, ejemplos: Vía Libre para vehículo en permisivo, Vía Libre y autorización para tren de trabajo, Vía Libre con semáforo de salida apagado o en falla, etc.

En el texto de este formulario, aparecen los principales casos en que se usa. Cada uno está señalado por un número colocado dentro de un cuadro que el Movilizador marcará con "X", en la siguiente forma [ X ], cuando corresponda. El Movilizador repetirá ese número en el cuadro vacío que encabeza los renglones en blanco destinados a indicar la causa de la movilización con precaución.

**Si en una movilización se presentare el caso de que, simultáneamente, debe observarse más de una condición de precaución (ejemplo: Vía Libre, cruzamiento en la próxima estación y salida con semáforo en falla), se utilizará un solo formulario** y el Movilizados marcará los números correspondientes a esas circunstancias (2 - 5) y los repetirá en el cuadro vacío ya citado. Para los casos que no aparecen en el formulario se ha dejado en blanco la línea que corresponde al N° 15, a fin de que el Movilizador los anote allí.

Cuando se extiende para los casos señalados con los números 4 - 9 - 10, es necesaria la autorización del Inspector de Turno.

Cuando este formulario autorice Vía Libre o notifique prevenciones para trenes que se detengan en la estación se exigirá la firma del maquinista.

Cuando el Movilizador otorgue este formulario deberá complementarlo colocando la bandera de Precaución o luz amarilla fija en la Cabina, en el Semáforo Central o frente a la Oficina de Movilización.

REGLAMENTO GENERAL DE MOVILIZACION

T. 2-  
NOMENCL. 6494 - 72

**MOVILIZACIÓN CON PRECAUCIÓN**

**Este formulario tiene 10 minutos de validez para salir de la estación**

Hora.....

Timbre Estación \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_  
Tren \_\_\_\_\_ está autorizado para movilizarse en las condiciones de precaución que más  
abajo se indican hasta la entrada de \_\_\_\_\_ donde procederá de acuerdo al Reglamento:

- |    |  |
|----|--|
| 1  | <b><u>VIA LIBRE con notificación en permisivo</u></b> sectores telefónicos.  |
| 2  | <b><u>VIA LIBRE con notificación de cruzamiento</u></b> , sectores telefónicos   |
| 3  | <b><u>VIA LIBRE con aviso de prevención en plena vía</u></b> , sectores telefónicos                                      |
| 4  | <b><u>VIA LIBRE a tren de trabajo con autorización de tiempo o regreso</u></b> , sectores telefónicos simple y doble vía |
| 5  | <b><u>VIA LIBRE con semáforo de salida en falla o apagado</u></b> , sectores telefónicos.                                |
| 6  | <b><u>VEHICULO EN PERMISIVO</u></b> , sectores con bastón y señalizado eléctrico.  |
| 7  | <b><u>NOTIFICACION DE CRUZAMIENTO</u></b> , sectores con bastón no señalizado  |
| 8  | <b><u>SALIDA CON BASTON</u></b> con semáforo o Señal de Salida a peligro, sectores con bastón.                           |
| 9  | <b><u>TREN DE TRABAJO CON AUTORIZACION DE TIEMPO O REGRESO</u></b> , sectores con bastón y señalizados eléctricos.       |
| 10 | <b><u>TREN DE TRABAJO POR LINEA CONTRARIA HASTA SEÑAL INTERMEDIARIA</u></b> , sectores de doble vía señalizados          |
| 11 | <b><u>MOTORRIEL A PLENA VIA</u></b> , toda la red.   |
| 12 | <b><u>NOTIFICACION DE PREVENCION EN PLENA VIA</u></b> , sectores con bastón y señalizado eléctrico.                      |
| 13 | <b><u>NOTIFICACION DE BAJAR PANTOGRAFO</u></b> , sectores con tracción eléctrica.  |
| 14 | <b><u>AUTORIZACION PARA MANIOBRAS EXTRAORDINARIAS</u></b> ,<br>toda la red.  |
| 15 | _____, casos no anotados más arriba.   |

ULTIMO TREN MOVILIZADO EN EL BLOCK fue el \_\_\_\_\_ que llegó completo a \_\_\_\_\_  
a las \_\_\_\_\_ horas.

**CAUSAS DE ESTA MOVILIZACIÓN CON PRECAUCIÓN**


\_\_\_\_\_  
Mov. Autoriza  
movilización

\_\_\_\_\_  
Firma Movilizador Despachador

\_\_\_\_\_  
Inspector de Turno

\_\_\_\_\_  
Firma Maquinista

El movilizador marcará con **X**, en la siguiente forma \_\_\_\_\_, la causa correspondiente. En los casos 4, 9 y 10 es necesaria la autorización del Inspector de Turno.

### **3º.- Formulario de Emergencia.**

El formulario para autorizar movilizaciones de emergencia es de color rojo y se le denomina **Formulario de Emergencia**. Este formulario se emplea en todo el ferrocarril y en su texto aparecen los casos en que se usa. Cada uno está señalado por un número colocado dentro de un cuadro que el Movilizador marcará con "X", en la siguiente forma 

x
---

, cuando corresponda. El Movilizador repetirá ese número en el cuadro vacío que encabeza los renglones en blanco destinados a indicar la causa de movilización de emergencia.

Con excepción del caso N° 4 -Señal intermediaria a peligro todos los demás exigen la autorización del Inspector de Turno.

El **Formulario de Emergencia** debe ser firmado por el maquinista, excepto en los casos de Intermediaria a peligro, Señal de Salida a peligro, pérdida de bastón o falla de este sistema; en que el formulario puede ser pasado en el aro a los trenes que no se detengan en la estación.

**Si se presentare el caso de una movilización con Formulario de Emergencia con una notificación de precaución, ésta se agregará en el mismo formulario, aunque se encuentre clasificada en el Formulario de Precaución.** Por ejemplo: Salida con Señal a peligro y notificación de bajar pantógrafo en plena vía.

Cuando este Reglamento General o un Anexo disponga que este formulario se extienda por triplicado, el tercer ejemplar se entregará al conductor, quien también debe firmarlo.

El Maquinista entregará al Jefe de Casa de Máquinas junto con la hoja de marcha de su tren, los formularios de Emergencia que recibió durante el trayecto y el Movilizador remitirá a la mayor brevedad el original al Inspector de Movilización o de Tráfico del Sector.

De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 7, de este Reglamento General, para autorizar la salida de un tren con **Formulario de Emergencia** el Movilizador debe colocar señal de Precaución o luz amarilla fija en la cabina, semáforo central o frente a la Oficina de Movilización.

Para los casos que no aparecen en el texto del Formulario de Emergencia, se ha dejado en blanco la línea correspondiente al N° 9 a fin de que el Movilizador los anote allí. Ejemplo: Estación vecina no contesta, sectores telefónicos (Art. 16 de este Reglamento General).

REGLAMENTO GENERAL DE MOVILIZACION

T.3-  
NOMENCL.6494-80

MOVILIZACION DE EMERGENCIA

Este formulario tiene 10 minutos de validez para salir de la estación

Nº ..... Hora.....  
Timbre estación..... Fecha..... de ..... de 19.....  
Tren..... esta autorizado para movilizarse, en las condiciones de emergencia que más abajo se indican, hasta la entrada de ..... donde procederá de acuerdo con el Reglamento

- 1 SALIDA CON SEÑAL A PELIGRO, sectores señalizados electricos.
- 2 MOVILIZACION POR LINEA CONTRARIA, sectores de doble vía.
- 3 MOVILIZACION POR LINEA CORRESPONDIENTE, en cambio de línea, sect. Doble vía.
- 4 AUTORIZACION PASAR SEÑAL INTERMEDIARIA A PELIGRO, doble vía.
- 5 MOVILIZACION SIN BASTON, sectores con bastón.
- 6 MOVILIZACION SIN BASTON EN SECTORES CON SERVICIO CERRADO, sect. con baston.
- 7 MOVILIZACION EN SECTORES CON SERVICIO CERRADO, sectores telefónicos.
- 8 MOVILIZACION A Y DESDE ACCIDENTE, toda la Red
- 9 ..... casos no anotados más arriba.  
ULTIMO TREN MOVILIZADO EN EL BLOCK fue el ..... que llegó completo a.....  
..... a las..... horas.

CAUSAS DE ESTA MOVILIZACION DE EMERGENCIA

.....  
.....  
.....

.....  
Movilizador que otorga Vía

.....  
Firma Movilizador despechador

.....  
Inspector de Turno que autoriza

.....  
Firma del Maquinista

El Movilizador marcará con X en la siguiente forma la causa correspondiente. Solo en el caso 4 no es necesaria la autorización del Inspector de Turno

## J. DISPOSICIONES GENERALES DE MOVILIZACIÓN

### Art. 43.- Remolques.

1º.- En el Ferrocarril del Sur se autoriza el remolque de trenes por adelante o por atrás, de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- a) En el primer caso las locomotoras deben ir arrastrando el convoy, correspondiendo al maquinista de la primera, la responsabilidad de la marcha del tren, la observación de señales, llevar la vía Libre y el Control del freno; pero ello no exime al otro maquinista de la obligación de respetar las velocidades establecidas y de la utilización de los frenos.
- b) El remolque por atrás lo autoriza el Inspector de Turno en casos calificados y, por regla general, podrán efectuarse sólo hasta el disco de Aproximación en los sectores no señalizados o hasta 1.000 metros más afuera del último cambio de la estación, de la cual sale el tren; se exceptúa de esta disposición, los remolques efectuados de Puerto Montt, los que podrán autorizarse hasta el Km 1066.

El Movilizador despachador notificará a ambos maquinistas en **Formulario de Precaución**, del lugar donde la locomotora de remolque deberá desacoplar del tren y regresar a la estación de partida. En los sectores con bastón se anotará además, el Nº del bastón con que el tren será movilizado.

Tanto el Movilización despachador como el que recibe el tren, anotarán en el Registro de Trenes el número de la remolcadora y la hora de regreso.

- c) Después de la llegada del tren, el movilizador no aceptará ninguna movilización en ese block mientras el movilizador despachador no le confirme, telefónicamente, el regreso del remolque, en los sectores con bastón, no cancelará este elemento mientras no reciba esa confirmación.
- d) Si un tren debe ser remolcado en todo su recorrido, su locomotora debe ir colocada en primer lugar y a cargo de su maquinista, debiendo considerarse, en todo caso, que la locomotora de mayor poder de arrastre y peso, vaya puntera.
- e) Excepcionalmente, en el sector Barrancas - Alameda y viceversa, se autoriza el remolque por atrás en todo su recorrido, de los trenes Graneleros servidos con locomotoras con comunicación radio telefónica entre ellas. En este caso especial, la locomotora de remolque por atrás traccionará sólo en sectores de subida, en los demás sectores viajará inactiva.

Los trenes Graneleros que circulen en estas condiciones serán movilizados con block absoluto y no llevarán casita, correspondiendo al personal de la locomotora que viaja a la cola, la observación de señales a la pasada por las estaciones conforme lo dispone el Art. 58.

Igualmente queda autorizado el remolque por atrás en el sector Llay - Llay/Montenegro siempre que las locomotoras cuenten con un sistema de radio que permita comunicarse al personal que las opera. El funcionario que viaja en locomotora de atrás debe dar cumplimiento al Art. 58 de este Reglamento.

- f) Después de efectuar maniobras o desacoplamiento de una de las locomotoras, el personal de maquinistas está obligado a efectuar la revisión de los acoplamientos de las mangueras y correcta posición de las llaves angulares del tren. Además deben observarse las disposiciones de los Arts. 102 y 103, de este Reglamento.
- g) En el Ferrocarril del Norte, el remolque se hace por delante, correspondiendo al Maquinista de la locomotora delantera llevar la Vía Libre o bastón, control del freno, observación de Señales y responsabilidad de la marcha del tren.

El remolque por atrás se autoriza únicamente a los trenes Fierros de la Compañía Minera del Pacífico, que corren entre el desvío el Romeral y Coquimbo Guayacán, convoyados con locomotoras de propiedad de esa firma y que cuentan con comunicación radiotelefónica entre ellas.

Para los efectos de la aplicación de las instrucciones anteriores, los trenes servidos por dos locomotoras Diesel en múltiples, no deben ser considerados como doble tracción.

#### **Art. 44.- Acoplamiento de trenes.**

Cuando sea de absoluta necesidad podrán acoplarse dos trenes o una locomotora en doble tracción a un tren, con la autorización del Inspector de Turno, quien impartirá las órdenes pertinentes.

En casos calificados por la Superintendencia, se puede autorizar el acoplamiento de un tren a otro, quedando al medio la locomotora del segundo tren, en lo posible, el tren de mayor tonelaje deberá ir primero.

Al acoplarse dos locomotoras, debe tenerse presente que por su tipo y tonelaje sea permitido hacerlo, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 45.

#### **Art. 45.- Locomotoras acopladas, trenes con dos o más locomotoras y locomotoras solas.**

1º.- Por locomotoras acopladas se entiende un grupo de dos de éstas. La última debe llevar discos o faroles laterales. Si no fuera posible colocarle estos, la última locomotora deberá llevar una bandera o luz roja en la parte de atrás.

2º.-- Los trenes que lleven dos locomotoras deben colocarlas adelante si las dos van trabajando; excepto en los casos de remolque y acoplamientos contemplados los artículos 43 y 44.

Las locomotoras diesel o eléctricas fuera de servicio, deben colocarse a continuación de la locomotora que convoya el tren; salvo que por su peso o el sector a recorrer sea necesario separarla por un carro o más de la locomotora del tren.

El maquinista a cargo, una vez acoplada la locomotora que viajará inactiva, al resto del equipo, tiene la obligación de comprobar que el sistema de freno de ésta, tanto al aplicar como al aflojar frenos, funcione normalmente y constatar además que sus puertas vayan cerradas con llave.

El maquinista de la locomotora delantera llevará siempre el control del freno y será responsable del cumplimiento del Reglamento de Movilización en cuanto a vías libres, bastones, señales, formularios, etc.

**3º.- Una locomotora sola no debe incluirse en la denominación "Vehículos" de que se habla en este Reglamento.**

"En caso de necesidad, el maquinista tiene la obligación de proteger la locomotora como si se tratara de un tren. En consecuencia, para cumplir este objetivo las locomotoras que viajen solas o acopladas, deberán hacerlo con un acompañante de la Empresa".

**Art. 46.- Locomotoras y coches en prueba acoplados a trenes.**

Solamente en trenes de carga, se permite acoplar locomotoras o coches en viaje de prueba.

**Art. 47.- Tren cortado y carros arrancados.**

**1º.- Tren cortado.**

- a) Si un tren en marcha se cortare en dos o más fracciones, los empleados que vean lo ocurrido deberán hacer señales de la manera indicada en los artículos 73,77 y 78 repitiéndolas hasta que estén convencidos de que han sido vistas y comprendidas.
- b) La fracción delantera del tren cortado no deberá detenerse hasta que el maquinista no esté completamente seguro de que la parte posterior está detenida, y no podrá regresar en busca de ésta, mientras el conductor o palanquero no le de aviso de que dicha fracción está detenida y que puede retroceder sin peligro.
- c) El personal que quede en la parte posterior del tren, una vez detenida, debe protegerla por ambos lados, para evitar que se produzca un nuevo accidente, y después dará los avisos del caso para hacer regresar la locomotora.

**2º.- Carros arrancados.** Si desde alguna estación se arranca uno o más carros, el Movilizador, inmediatamente avisará a la estación siguiente más próxima hacia donde se dirigen los carros. Por su parte, el Movilizador de dicha estación avisará a la subsiguiente y así, sucesivamente, se continuará dando el aviso a las demás estaciones, a fin de que estén preparadas para darle la pasada o detener estos carros.

**Los Movilizadores de sectores señalizados** que tengan conocimiento de este hecho, como primera medida, colocarán a peligro sus Señales de Entrada en sentido contrario y no despacharán trenes en ningún sentido hasta que se tenga aviso de que los carros han sido detenidos.

**Cuando esto ocurre en sectores no señalizados** los Movilizadores lo comunicarán a los Cambiadores para que éstos tomen medidas, de acuerdo con sus instrucciones, a fin de evitar accidentes.

**Art. 48.- Trenes sin casita o trenes con coches o carros detrás de ella.**

1º- Cuando un tren de carga salga sin casita o sin sus discos y señales reglamentarias, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en la letra h, del Art. 82.

2º.- Cuando sea necesario colocar carros detrás de la casita de un tren, la estación que lo haga debe impartir una circular que indique la cantidad y clase de equipo que el tren llevará en esas condiciones,

a fin de que los cambiadores y movilizadores del trayecto puedan controlar que el tren ha llegado completo a su estación.

Igual medida se adoptará cuando sea necesario movilizar un tren sin casita, letra h, del Art. 82.

Esta disposición no se aplicará a los coches agregados detrás de la casita, siempre que lleven los discos o faroles laterales.

De noche los coches de servicio deben colocarse delante de la casita. Durante el día siempre que el funcionario que viaje en él lo solicite podrá colocarse detrás, siendo, en este caso, de su responsabilidad la observación de señales al paso por las estaciones (Art. 58).

#### **Art. 49.- Tren sin señales de protección (discos laterales o faroles).**

Si durante el día pasa por una estación un tren sin llevar discos laterales, o de noche sin faroles culateros o su locomotora con las luces apagadas (Art. 82) el Movilizador procederá en la siguiente forma:

No autorizará la movilización de ningún tren con la estación de atrás hasta no estar seguro de que no existe obstrucción en la vía. Ordenará al Movilizador de adelante la detención del tren, el cual no podrá continuar su viaje sin una orden expresa del Inspector de Turno y de acuerdo con lo dispuesto en la letra f) del Art. 82.

#### **Art. 50.- Tren que no cumple tiempo de marcha en el block.**

Cuando un tren se demora demasiado en el block, los movilizadores de ambos extremos darán aviso al Jefe de Estación para que se tomen medidas a fin de averiguar las causas de la demora.

#### **Art. 51.- Trenes de pasajeros deben recibirse en la recta.**

1º.-- Los trenes de pasajeros deben recibirse en lo posible por la línea principal, excepto en los casos de cruzamientos o en el que las otras líneas sean circuitadas o existan andenes intermedios.

- a) **En los sectores señalizados**, un tren de pasajeros puede ser recibido a línea no circuitada sólo en caso perfectamente justificado, pero el Movilizador debe asegurarse antes de que esté desocupada en toda su extensión.
- b) **En los sectores no señalizados**, los trenes expresos (automotores, rápidos) deben ser recibidos, invariablemente, por la línea principal; y sólo se aceptará su recepción por otra línea en caso de cruzamiento con un tren de igual categoría o cuando la línea principal esté obstruida por un accidente.

"En estos sectores, en estaciones con cambiadores en ambos extremos, es obligación de este personal revisar los cambios de entrada y salida, asegurándose de que la ruta está a la recta y tengan colocados sus pasadores y candados con llave, antes de autorizar la pasada de estos trenes. El Jefe de Estación o Mayordomo de Patio será responsable de súper vigilar periódicamente el cumplimiento de esta medida.

En estaciones sin cambiador o con uno sólo, el Jefe de Estación será responsable del cumplimiento de esta norma, debiendo verificar con la anticipación necesaria, que los **cambios de entrada y**

**salida** se encuentren asegurados y con ruta por la línea principal; sin perjuicio de la responsabilidad que igualmente le afecta al Cambiador en el cumplimiento de estas medidas de seguridad al autorizar la entrada a los trenes.

#### **Art. 52.- Aviso de pasada de largo.**

Quando un tren no lleve servicio a la próxima estación, el conductor solicitará por intermedio del Movilizador la pasada de largo, indicando la estación donde se detendrá.

#### **Art. 53.- Número de carro en trenes de carga.**

1º.- Ningún tren de carga que se movilice de Alameda al norte, podrá llevar más de 30 carros, incluyendo casita.

2º.-En la línea central en los sectores Alameda-Diuquín y San Rosendo-Talcahuano en ambos sentidos de marcha se autoriza la circulación de trenes de carga compuesto hasta de 40 piezas, en el resto de la línea central y ramales a Cartagena, a Los Andes y a Valdivia ningún tren de carga podrá llevar más de 30 carros, incluida casita.

En el resto de los ramales es prohibido efectuar cruzamiento de trenes con más de 26 carros, incluyendo casita. Si no hay cruzamientos podrán circular con hasta 30 carros incluyendo la casita.

Para la recepción en Alameda de trenes con más de 30 carros, sus conductores comunicarán desde San Fernando, por telegrama esta circunstancia al Inspector de Turno, quién la transcribirá al Patio y cabinas de Empalme y Andenes a objeto de que adopten las medidas necesarias para evitar enclavamiento.

Se deja establecido que las pautas de arrastre vigentes deben ser rigurosamente respetadas.

De San Diego a Alameda los trenes podrán movilizarse con el número de carros cuyo tonelaje pueda arrastrar la locomotora. Para ello, el movilizador de San Diego dará aviso a Empalme y al Patio de Alameda, a fin de que el equipo que arrastre el tren no deje enclavadas las cabinas de Empalme y Andenes Alameda.

Está prohibida la circulación en ambos sentidos de trenes de carga, especiales o fierreros con más de treinta piezas, incluso casita, en los siguientes sectores del Ferrocarril del Norte: Palos Quemado-Catapilco, Las Vacas - Cavilolén, Las Perdices - Las Cardas, Agua Grande-Hualcuna, Hualcuna - Punta Colorada, Incahuasi-Chañar.

3º.- Cuando las Superintendencias lo estimen necesario, en algunos sectores, podrán autorizar que los trenes de carga arrastren un número superior de carros a los límites ya señalados.

En estos casos, la movilización de estos trenes requiere un cuidado especial y el Superintendente o quien le represente tomará las medidas necesarias para evitar congestionamientos en las estaciones del trayecto o de término y en los cruzamientos que se le presentan, especialmente con trenes de pasajeros.

#### **Art. 54.- Definición de block**

**En los sectores señalizados**, llámese block al espacio de plena vía comprendido entre dos señales principales en el mismo sentido de marcha.

**En los sectores no señalizados**, llámese **block** el espacio de plena vía comprendido entre el último cambio de salida de una estación y el primer cambio de entrada de la siguiente, en el mismo sentido de marcha.

#### **Art. 55.- Uso del aro.**

1º.-

- a) **En los sectores con bastón**, en las estaciones en que los trenes pasan de largo o se detienen solo un minuto, el bastón debe pasarse al maquinista por medio del aro colocado en el aparato especial (dispositivo) para este objeto.

Al llegar a la estación siguiente, a fin de no estropear el bastón, el maquinista colocará el aro en el dispositivo de donde el Movilizador lo retirará inmediatamente. Los trenes para tomar y/o dejar el aro no deberán pasar a una velocidad superior a 40 Km./h. en el Ferrocarril Sur, y a 25 Km./H. en el Ferrocarril Norte.

Cuando en una estación no existe este dispositivo para la entrega del aro, el maquinista cuidará de disminuir la velocidad y apagar o reducir la luz del reflector para no deslumbrar al empleado que lo sostiene.

"Cuando el Maquinista viaje sin Ayudante o acompañante, deberá detenerse para entregar y/o recibir la Vía Libre"

- b) En casos de cruzamientos de trenes, el Conductor del que llegue primero a la estación designará un Asistente o Palanquero para que lleve el aro a la Cabina u Oficina Movilizadora.
- c) El bastón se pasará sin aro a los vehículos y sólo cuando estén detenidos.
- d) Se considera falta grave el incumplimiento de alguna de estas disposiciones.
- e) Todo aro en mal estado debe ser retirado de circulación; a fin de evitar accidentes al personal, se prohíbe componer aros con alambre. Los movilizadores deberán solicitar, con la debida anticipación, al Inspector de Movilización o de Tráfico del sector, la reposición de los aros deteriorados.

2º.- En los sectores con tracción eléctrica se prohíbe el uso de aros de alambre para entregar formularios.

3º.- En los sectores sin bastón los formularios pueden pasarse en aro que los maquinistas devolverán inmediatamente.

#### **Art. 56.- Bastones y formularios en el aro.**

- a) En los sectores con bastón, al recibir el aro el maquinista debe comprobar que lleva el bastón y que éste corresponde al block al que entrará indicado en la baliza

correspondiente y si está completo o fraccionado para permisivo. Si en el aro no va el bastón, deberá llevar en su reemplazo el Formulario de Emergencia que le autoriza la movilización; de encontrar la fracción del bastón llamado "boleto de adelante" dará aviso por medio del silbato o bocina que le seguirán en permisivo.

Si en el aro encontrara la parte del bastón denominada "palo y boleto de atrás" o sólo una de esas fracciones, deberá detenerse de inmediato y pedir instrucciones al movilizador. Ante esta circunstancia, sólo podrá continuar viaje, cuando se le notifique en **Formulario de Precaución**, el que recibirá bajo firma, que el tren o vehículo movilizado adelante llegó completo a la próxima estación.

- b) Es obligación del maquinista leer, sin pérdida de tiempo, el formulario que se le pasa en el aro.

### **Art. 57.- Notificación de Fallas.**

El Movilizador, tan pronto observe una falla del sistema de señales, bastón o aparatos telefónicos, avisará al Reparador de señales y al Inspector de Movilización y/o de Turno por medio de telegramas que copiará en el Registro de Movilización.

La estación receptora también copiará el telegrama en su Registro, indicando la hora de transmisión, y lo hará llegar inmediatamente a conocimiento del Reparador. Si éste no se encuentra en la estación donde reside, el telegrama se le transmitirá a la estación donde se encuentre y en caso de que tampoco se le ubique, se dará telegramas al Inspector de Turno y a la jefatura de señales del Sector.

Los telegramas de avisos de fallas o desperfectos, tendrán preferencia sobre la transmisión de todo otro mensaje que no se refiera a accidente o movilización.

El Formulario de Fallas (T. 62), se extenderá inmediatamente que se observe el desperfecto y será firmado por el Reparador cuando se presente a arreglarlo. Si después de reparada se repite la falla, se hará un nuevo formulario, aún cuando el Reparador manifieste que se trata de la misma arreglada anteriormente.

"El formulario de fallas se extenderá en cuadruplicado; el original y duplicado lo retirará el Reparador, una vez reparada la falla el triplicado deberá ser enviado al Inspector de Movilización y el cuadruplicado para el archivo de la estación".

Para facilitar la notificación de la falla, el Reparador está obligado a dejar anotadas en el Registro de Movilización las horas en que se aleje y vuelva a su residencia, indicando hacia dónde se dirige.

Si la falla no ha sido reparada en un plazo de cuarenta y ocho horas el Jefe Estación enviará telegrama a la Superioridad dando a conocer este hecho.

### **Art. 58.- Observación de señales por el personal de trenes.**

La responsabilidad de la observación y cumplimiento de las señales corresponde al maquinista, y en caso de tracción múltiple, e maquinista delantero; pero sin perjuicio de esta responsabilidad e Ayudante de Maquinista o quien desempeñe estas funciones, también está obligado a observar las señales que puedan detener el tren.

El conductor, por su parte, debe disponer que en el último coche vaya un empleado que observe las señales al paso de las estaciones y hasta alejarse no menos de 500 metros de los cambios de salida a fin de imponerse de las señales que puedan hacerse desde la estación que deja atrás. Igual obligación rige para los maquinistas de las locomotoras solas, choferes de autocarriles, etc.

Tratándose de trenes de carga, esta atención corresponde hacerla al conductor desde la casita y al personal de la locomotora de la cola en los sectores en que se autoriza el remolque por atrás.

El conductor vigilará que todo el personal vaya en su puesto durante la marcha del tren.

#### **Art. 59.- No colocar a peligro la Señal o semáforo de salida mientras el tren no la pase**

**En los sectores señalizados**, cuando un tren va saliendo de una estación, para evitarle frenadas bruscas, y salvo el caso de una emergencia que lo haga necesario, el Movilizador cuidará de no colocar a peligro la Señal de Salida antes de que el tren la haya pasado.

**En los sectores con semáforos**, estos no se colocarán a peligro hasta que el tren se haya alejado más de 500 metros de los cambios.

#### **Art. 60.- No permitir personas extrañas en locomotora.**

El maquinista no debe admitir en la locomotora a los Palanqueros del tren y a ninguna otra persona extraña a su servicio salvo que le sirva como acompañante o exhiba autorización de funcionario competente.

En los casos de fraccionamiento de un tren, el personal que se haya movilizado en fracciones sin casita podrá regresar en la locomotora.

#### **Art. 61.- Locomotoras sin personal detenidas en una estación o descomposturas de locomotoras.**

Cuando el personal renga que abandonar su locomotora y dejarla detenida dentro del recinto de una estación, deberá, previamente, dar aviso al Jefe de Estación. El maquinista tiene la obligación de obedecer las instrucciones que se le impartan acerca de la ubicación de la locomotora y, además, asume la responsabilidad de dejarla debidamente frenada y acuñada.

En caso de descompostura de la locomotora de un tren que impida seguir su marcha, podrá tomarse la de un tren de grado inferior, dando cuenta al Superintendente,, Jefe Servicio Explotación de la Jurisdicción y al Jefe de Máquinas del depósito más próximo al sitio donde haya ocurrido la descompostura o cambio de locomotora.

#### **Art. 62.- Atribuciones y Obligaciones Del Jefe de estación**

- a) Para los efectos de la aplicación de este Reglamento se da el nombre de Jefe de Estación tanto al Jefe titular o a su reemplazante. El Movilizador Nocturno, durante la noche tiene los mismos deberes y atribuciones que el Jefe de Estación durante el día.

El Jefe titular tiene la obligación de fiscalizar periódicamente el servicio nocturno de su estación y tiene autoridad sobre el Jefe o Movilizador Nocturno.

Estas atribuciones alcanzan también sobre todo el personal de trenes, o de otro servicio que esté actuando dentro de los límites de la estación.

- b) **Todo Jefe de Estación tiene la obligación de conocer el sistema de la movilización que se usa en ella para que, en una emergencia, puede desempeñarse como Movilizador.**

Cuando sea necesario cooperará con los movilizadores, especialmente en los casos de fallas o accidentes.

- c) Es de su obligación fiscalizar el estado de temperancia de los empleados a sus órdenes, no pudiendo permitir en servicio al que presente el más leve indicio, de haber ingerido bebidas alcohólicas.
- d) Corresponde al Jefe de Estación instruir al personal de su dependencia acerca de las disposiciones de este Reglamento. En las estaciones con Mayordomo de Patio corresponde a éste esa obligación y en la Cochera de San Eugenio, al Jefe de ese Servicio.

#### **Art. 63.- Registro de Movilización Copia de circulares y manera de hacer las anotaciones.**

- a) En cada Cabina u Oficina Movilizadora, se llevará un Registro de Movilización de trenes, en el que se anotarán en las columnas correspondientes, las horas de todas las movilizaciones que se efectúen.
- b) Estas anotaciones deben registrarse en el acto, sin enmendaturas ni raspaduras, utilizando lápiz pasta.
- c) Si se comete un error en la anotación de un tren, debe quedar tal como fue anotada y sólo debe pasarse sobre ella una raya, de manera que siempre pueda leerse, y al lado se hará la anotación correcta.
- d) En el reverso de la hoja anterior a aquella en que se están registrando las horas de movilización deberán copiarse las circulares recibidas y transmitidas, indicando la hora en que se reciben y en que se transmiten y los empleados que intervienen. La copia de estas circulares debe hacerse en el primer momento que se tenga disponible.
- e) Está estrictamente prohibido arrancar las hojas del Registro de Movilización o anotar datos falsos. En caso que estos hechos se efectúen se considerarán como sustracción o adulteración de documentos del Ferrocarril.

#### **Art. 64.- Entrega de servicio.**

En toda estación donde el servicio se haga por turnos, al entregarse y recibirse del servicio se hará una entrega por escrito en el Registro de Movilización, en la que figuren las órdenes ya cumplidas y las que queden por cumplir, como asimismo, todo dato que pueda ilustrar al que recibe. Deben figurar en esta entrega los elementos de trabajo (faroles, banderas, torpedos, herramientas, Reglamento General de Movilización y sus Anexos, etc.). También se hará entrega por escrito a la hora de almuerzo o de comida.

**Por ningún motivo se entregará servicio a un empleado que presente demostraciones de intemperancia.**

Las entregas de servicio deben ser firmadas por el empleado que entregue y por el que recibe.

**Art. 65.- Aviso antes de ausentarse momentáneamente.**

Un Movilizador que deba ausentarse momentáneamente de su puesto para atender otros asuntos del servicio, o por causa muy justificada deberá previamente, dar aviso a la Central y a las estaciones vecinas, a fin de asegurarse, de que no viene algún tren cerca que pueda sufrir atraso, dejando constancia de ello en el Registro de Movilización (T. 12). El incumplimiento de esta norma se considerará abandono de servicio.

## **CAPITULO III - DE LAS MANIOBRAS**

### **1º.- INICIACION DE MANIOBRAS**

#### **Art. 66.- Disposiciones Generales para Maniobras.**

- a) No puede iniciarse ninguna maniobra sin antes haberse recibido las instrucciones del Movilizador.
- b) Antes de iniciar un movimiento, el personal de Patios o Trenes deberá:
  - 1. Tener la seguridad de haber comprendido perfectamente las instrucciones que se le impartan.
  - 2. Transmitir estas instrucciones al Maquinista o Chofer.
- c) El Maquinista o Chofer debe observar con el mayor cuidado las señales fijas de maniobras o las señales con bandera o luz hechas desde la cabina por el Movilizador o desde el terreno por el personal de Patio o Trenes, quedándole prohibido confiar el manejo de la locomotora o vehículo a su ayudante o funcionario que lo reemplace, excepto cuando estén expresamente autorizados por el Jefe inmediato del servicio a que pertenecen.
- d) Durante las maniobras las señales con bandera o farol deben estar siempre en movimiento; ya sea indicando avance o retroceso, especialmente mientras se pasan sectores de cambios.
- e) Cualquier señal que ordene detención, prevalece sobre las demás y debe ser obedecida de inmediato; aún cuando las señales movibles o fijas autoricen movimiento.
- f) Corresponde a Palanqueros o Asistentes el acoplamiento y desacoplamiento de la locomotora cuando se esté efectuando maniobras.
- g) Corresponde a los Jefes de Estación fiscalizar que el personal a su cargo cumpla con las normas establecidas mientras se efectúan maniobras y al Conductor cuando se trate del personal de su tren. En las estaciones donde haya Mayordomo de Patios, esta responsabilidad será de este funcionario.

### **2º.- SENTIDO DE AVANCE O RETROCESO**

- a) Respecto a trenes. Se considera avance al movimiento en el sentido preestablecido de la marcha de un tren; siendo retroceso el movimiento en sentido opuesto.
- b) Para el caso de locomotoras en maniobras en patios o estaciones y de vehículos en general, se considera avance, el sentido de movimiento hacia el frente del Maquinista o Chofer; será retroceso el movimiento en sentido opuesto.
- c) Antes de iniciar un movimiento, el Maquinista o Chofer dará con el silbato o bocina de su locomotora o vehículo la señal reglamentaria respectiva, solicitando la autorización para el avance o retroceso según corresponda.

### **3º.- CONDICIONES DEL EQUIPO**

Antes de dar comienzo a una maniobra, el funcionario a cargo (Armador), Asistente o Palanquero, debe verificar que el equipo con que trabaja cumple con las siguientes condiciones:

- a) La mitad como mínimo del equipo de carga debe tener aire y en la parte sin control del sistema de freno automático deben ir Palanqueros, para el caso de producirse cortadas del equipo.
- b) Con equipo de Pasajeros la totalidad de los coches deben ir con aire, funcionando normalmente el sistema de freno.
- c) Las mangueras deben permanecer conectadas y las llaves angulares abiertas; excepto la del último coche o carro que debe ir cerrada y la manguera colocada en el acoplamiento ciego.
- d) Comprobar que se ha soltado el freno de mano y que han sido retiradas las calzas o cuñas del equipo que se pondrá en movimiento, que éste no lleve fierros u otros elementos a la rastra que puedan producir desrielos y que la estiba de la carga en los carros descubiertos no ofrezca peligro.
- e) Al dejar equipo en líneas en pendientes, debe apretarse el freno de mano de todos los carros o coches y colocar calzas o cuñas en el mayor número posible.
- f) En línea horizontal, al dejar carros o coches separados debe apretarse el freno de mano de cada uno de ellos. Si el equipo está formando paquetes, se apretará el freno del primero y último carro o coche.
- g) Al emplearse calzas metálicas, el personal tendrá, la precaución de verificar que su extremo plano quede aprisionado por la llanta de la rueda.

### **4º.- VELOCIDAD DE MANIOBRAS**

- a) En vías de trocha de 1,676 m, la velocidad en maniobras no debe exceder de 30 Km./hora en los Patios y de 20 en los sectores de cambios.
- b) En los sectores de trocha 1 metro, la velocidad será de 20 Kilómetros en los Patios y de 10 al pasar los cambios.
- c) Cuando sea necesario, para evitar congestiones y atrasos en la armaduría de trenes, podrán destacarse Inspectores de Tracción en los patios de estaciones, como Alameda, Talca, San Rosendo, Talcahuano, Temuco, Osorno, etc., quienes se preocuparán de vigilar que las maniobras se efectúen a velocidades que no provoquen estas dificultades.

### **5º.- PROHIBICIONES AL EFECTUAR MANIOBRAS**

Al personal encargado de efectuar maniobras le queda estrictamente prohibido:

- a) El uso de los movimientos llamados cortadas volantes.

- b) Efectuar maniobras que no sean las destinadas al pesaje, a través del Puente de las Romanas.
- c) Hacer maniobras con locomotoras a vapor o diesel por líneas contiguas a las ocupadas por trenes o equipo con explosivos.
- d) Efectuar maniobras con equipo que transporte explosivos a líneas ocupadas por otros vagones. En casos inevitables y calificados por el funcionario que ordena la maniobra, al efectuarla se tomará el máximo de precauciones a fin de evitar topadas.
- e) Realizar maniobras con carros estanques cargados o vacíos destinados al transporte de cloro líquido o ácido sulfúrico, sin considerar las normas de seguridad; acoplamiento con máxima precaución evitando las topadas bruscas y efectuar el movimiento a velocidad mínima.
- f) Fraccionar el equipo soltando el enganche antes de desacoplar las mangueras. Hacerlo de esta forma significa que las mangueras se cortan solas al separarse los carros o coches con el consiguiente deterioro de éstas.

#### 6º.- **MANIOBRAS ORDINARIAS Y EXTRAORDINARIAS**

**Maniobras Ordinarias:** Son aquellas que se hacen dentro de los límites de las estaciones (Señales de Salida en estaciones señalizadas, cambios de salida en las no señalizadas y por línea correspondiente en sectores de doble vía).

**Maniobras Extraordinarias:** Son aquellas en que, previa autorización especial (Señales, Bastón o Formulario), pueden sobrepasarse los límites de la estación (Señales de Salida, cambios de líneas principales u ocupando la línea contraria en sectores de doble vía). Las que serán autorizadas sólo en casos de inevitable necesidad.

- a) Al recibirse el anuncio de un tren o vehículo, debe suspenderse toda maniobra que comprometa los cambios o líneas por la que se autorizará su entrada y aquellas que comprometan los cambios o líneas para su salida, se suspenderán con la anticipación necesaria para no provocarle atraso o detención.
- b) Para toda maniobra extraordinaria, el Movilizador, de la estación en que se va a realizar, debe pedir autorización al de avanzada o la próxima estación en servicio en el sentido de la maniobra, quien la concederá siempre que al efectuarse, no ocasione, atraso o detención a trenes o vehículos de mayor preferencia.
- c) En los sectores con bastón, el Movilizador pedirá corriente para sacar bastón, el que conservará en su poder; excepto cuando por disposición de este Reglamento, para autorizar la maniobra deba entregarlo al Maquinista o Chofer.
- d) Finalizada la maniobra extraordinaria o al recibir instrucciones de que ésta será paralizada, el Maquinista o Chofer presentará el Formulario para que le sea anulado y devuelto de inmediato y/o devolverá el bastón para su cancelación.
- e) Queda prohibido movilizar un tren o vehículo con el mismo bastón que se utilizó para autorizar maniobras.

- f) Toda maniobra extraordinaria debe ser anotada en el Registro de Movilización de las dos estaciones, entre las cuales se realiza, indicando N° del Tren, N° del bastón, hora en que fue autorizada, y la hora de término.
- g) En los sectores en que existen Aspas de Salida, cuando sea necesario paralizar las maniobras, se levantará el Aspa del Semáforo y el Maquinista o Chofer previas señales del personal de Patio o Trenes, debe regresar de inmediato a la estación hasta colocarse entre protectores.

#### **7º.- MANIOBRAS EXTRAORDINARIAS DETRAS DE UN TREN QUE SE ALEJA DE LA ESTACION.**

Estas maniobras son permitidas de día o de noche, siempre que no haya neblina .y se cumplan las siguientes exigencias:

- a) Que el Tren que se aleja lleve instaladas sus señales de protección reglamentarias y sea posible observar claramente sus discos o luces posteriores.
- b) Si el tren que se aleja es de trabajo y se le ha autorizado el regreso a la estación, el Movilizador no podrá autorizar maniobras hasta que el tren se encuentre de vuelta y detenido completo entre los gálbos protectores de la estación.

#### **8º.- OTRAS DISPOSICIONES PARA MANIOBRAS.**

##### **1.- Cambios Empalmados a líneas señalizadas o principales.**

- a) Los Cambios a Paleta de los desvíos empalmados a líneas señalizadas o principales que para su operación no cuenten con cerradura controlada por el sistema (Control Eléctrico, Annet, Hepper, Gaveta, etc.), deben estar asegurados con candados, cuyas llaves se guardarán en la Cabina u Oficina de Movilización. Cuando sea necesario hacer maniobras por estos cambios, el Conductor o Armador de Patio las solicitará al Movilizador y está obligado a devolverlas personalmente después de comprobar que el cambio está con llave en la posición correcta.
- b) Los encargados de las maniobras en esos desvíos deben cerciorarse de que el equipo o trenes allí detenidos están en su parte utilizable, de manera que no presenten ningún peligro para los trenes que pasen por las líneas principales. En los casos en que no se encuentre un empleado de la Estación a cargo de las maniobras en los desvíos no señalizados y sus cambios hayan sido accionados por el personal del tren, el Conductor será responsable del cumplimiento de esta disposición. Si se trata de una locomotora sola o un vehículo, esta obligación corresponde al Maquinista o Chofer.

##### **2.- Sectores Señalizados.**

- a) Cuando se efectúen maniobras por líneas que cuentan con señales de maniobras fijas, éstas reemplazarán las señales de mano del Movilizador.

En caso de falla de una señal de maniobra fija, su paso se autorizará con bandera de precaución o luz amarilla desde la cabina; excepto cuando su aspecto permanezca a peligro por falla de cambio, caso en que deberá ser autorizado su paso desde el terreno

después de acuñar dicho cambio. El Movilizador, cuando el sistema se lo permita (no quede enclavado), deberá accionar la palanca o perilla de la señal para asegurar la ruta.

- b) Queda prohibido que el Movilizador sea auxiliado por un Ayudante en la tarea de hacer señales con bandera o luz mientras él maneja las palancas o perillas de los cambios. El mismo Movilizador después de accionar las palancas o perillas, debe tomar la bandera o farol y hacer las señales ordenando el movimiento.
- c) El Maquinista o Chofer antes de pasar los sectores de cambios debe observar; los discos, flechas indicadoras de ruta, señales fijas de maniobras y posición de los cambios. Cuando la locomotora empuje el equipo, el Maquinista irá atento a las señales del personal del tren, por corresponderle a este personal cumplir con esa observación.
- d) El personal de Patio debe limitarse a repetir las señales que se hagan desde la Cabina o las señales fijas poco visibles para el Maquinista. Esta repetición se hace después de estar seguro de haberlas comprendido perfectamente.
- e) Las señales con bandera o farol hechas desde la Cabina deben ser movidas, indicando avance o retroceso. Si por cualquier motivo estas señales no son movidas, el Maquinista o Chofer suspenderá la maniobra, especialmente en sectores de cambios, aunque el personal del tren o patios continúa haciendo otras maniobras. En consecuencia, la bandera de Precaución o luz amarilla colocada fija en la Cabina u Oficina de Movilización, no autoriza movimientos en maniobras.
- f) Las señales desde la Cabina, autorizan para la marcha en el espacio comprendido entre los cambios y Cabina, para continuar hacia el otro extremo de la estación, si no existen señales fijas, el Movilizador debe hacer nuevas señales.
- g) Durante las maniobras debe cuidarse que al salir se deje libre la barra de seguridad del último cambio o se sobrepase la correspondiente señal fija de maniobras, a fin de que el Movilizador pueda accionarlos.
- h) Los cambios de paleta con cerradura Annet, Hepper o enclavamiento eléctrico, controlados desde la Cabina, podrán ser manejados por los palanqueros de los trenes, de acuerdo con las instrucciones que les dé el Movilizador por intermedio del Conductor.

### **3.- Sectores No Señalizados.**

- a) Antes de autorizar el movimiento en maniobras, el personal de palanqueros o cambiadores, una vez accionada la paleta del cambio y comprobar que sus agujas han ajustado, debe colocarle el pasador para asegurarlo.
- b) Si un cambio fuera atropellado o al accionarle su aguja no ajustara como corresponde, no debe autorizarse el paso sobre él sin que previamente se haya colocado cuñas y/o clavado y ofrezca total seguridad. Al presentarse esta situación se dará cuenta de inmediato al Movilizador.
- c) El Maquinista o Chofer debe observar que la posición de los cambios corresponda a la línea por la cual avanza, estar atento ante cualquier obstrucción y a las señales del personal del tren y/o cambiadores. Si la locomotora empuja el equipo, el palanquero que irá ubicado en el extremo sin locomotora será responsable de cumplir con la observación de la ruta y de repetir las señales del cambiador.

- d) Deberá suspenderse toda maniobra extraordinaria antes de proceder, por el extremo opuesto, a autorizar la entrada a un tren, locomotora o vehículo a la estación. La maniobra podrá ser reanudada una vez que éstos se encuentren detenidos entre protectores.
- e) Desde el momento que el cambiador reciba del Movilizador la orden de suspender las maniobras, protegerá sus cambios con bandera o luz roja hacia el interior de la estación, y hará las señales correspondientes para que el tren o vehículo en movimiento se ubique entre protectores. Una vez que haya comprobado que el tren o vehículo se encuentra protegido informará al Movilizador.
- f) En las estaciones donde no hay servicio nocturno y en paraderos sin personal, sólo podrán hacer maniobras los trenes autorizados por el Inspector de Turno. En estos casos, el Conductor del tren asume la responsabilidad de que las maniobras sean realizadas reglamentariamente y que una vez terminadas, los cambios de entrada de la estación queden asegurados y su posición con ruta por la línea principal.

## **I. SECTORES SEÑALIZADOS ELECTRICOS.**

### **Art. 67.- Autorización de maniobras en los diferentes sistemas de movilización.**

1.- **SIMPLE VIA.** (San Fernando Sur a Talca y Estaciones Linares, Parral, Chillán, Renaico, Victoria, Temuco, Coquimbo y Serena).

- a) **Maniobra Ordinaria:** Es la que se efectúa sin trasponer la Señal de Salida.

La autoriza el Movilizador con bandera de Precaución o luz amarilla o con señales de maniobras fijas donde existen este tipo de señales luminosas.

- b) **Maniobra Extraordinaria:** Se realiza saliendo más afuera de la señal de Salida, pero el Maquinista o Chofer no debe trasponer la Señal de Entrada que autoriza el acceso a la estación en sentido contrario por la misma línea por la cual se efectúa la maniobra.

En aquellas estaciones en que la Señal de Salida no enclava la ruta (existe circuito de sobrepaso), esta maniobra es autorizada por el Movilizador poniendo a libre la Señal de Salida cada vez que se necesite trasponerla.

En las estaciones en que no exista circuito de sobrepaso, habiendo enclavamiento de ruta por la Señal de Salida, o no se pueda utilizar esta Señal por alguna otra causa (falla del sistema), ocupación del block por un tren que se aleja, etc.).

La maniobra será autorizada otorgando Formulario de Precaución (T-2), en el que se notificará al Maquinista o Chofer del número de veces que está autorizado para salir al block pasando la Señal de Salida a Peligro.

2.- **DOBLE VIA.** (Puerto-Limache, Ocoa-Llay Llay y Alameda a San Fernando Norte).

- a) **Maniobra Ordinaria:** Es aquella que se realiza en los cambios interiores o se ocupa la línea por la cual los trenes se alejan de la estación (correspondiente). La autoriza el

Movilizador con bandera de Precaución o luz amarilla. El Maquinista o Chofer podrá pasar la señal de salida a peligro para avanzar o retroceder hasta dejar libre el cambio para la vía por la que regresará a la estación.

- b) **Maniobra Extraordinaria:** Es la maniobra en que se ocupa la línea por la cual los trenes llegan a la estación (contraria). El Movilizador otorga Formulario de Precaución (T-2), indicando el número de veces que se autoriza salir en maniobras ocupando la línea contraria.

En las estaciones donde haya señales que permitan el avance hacia la línea contraria, las maniobras se autorizarán por medio de estas señales, sin otorgar Formulario.

El tren o vehículo podrá llegar hasta el Indicador límite de maniobras (donde exista), o hasta la Señal de Entrada en sentido contrario, la que en ningún caso deberá trasponer.

### 3.- **ESTACIONES SEÑALIZADAS ELÉCTRICAS.**

Maule a Turquía, con las excepciones que se indican en el punto 1 de este mismo Art. e incluye Estaciones Buenuraqui, Gomero, Talcamávida, de Ramal San Rosendo a Concepción,

- a) **Maniobra Ordinaria:** Es la que se realiza en los cambios de operación manual del Patio Colgante o a través del enlace que une este Patio con el sector señalizado, pero sin trasponer la Señal de Salida; la autoriza el personal del tren y/o patio, con bandera o luz reglamentaria.
- b) **Maniobra Extraordinaria:** Es la que se ejecuta trasponiendo la Señal de Salida y el Maquinista o Chofer deberá salir al block hasta sobrepasar totalmente la Señal de Entrada. Para regresar debe esperar que esta Señal lo autorice.

Esta maniobra la autoriza el movilizador poniendo a libre la Señal de Salida cada vez que sea necesario pasarla.

Si la Señal de Salida estuviera en falla, previa autorización del Inspector de Turno, se otorgará Formulario de Emergencia ( T3), indicando al Maquinista o Chofer, la causa de la falla y notificándole el número de veces que puede salir al block pasando la Señal de Salida a Peligro

El regreso a la estación será autorizado, por medio de la Señal de Entrada.

Cuando el regreso sea a una línea ocupada o la Señal de Entrada no responda por falla, el ingreso a la Estación será autorizado con bandera de Precaución o luz amarilla desde la punta de los cambios, cumpliendo las mismas condiciones que si se tratara de la recepción de un tren con Señal de Entrada a Peligro.

En este sector quedan prohibidas las maniobras extraordinarias detrás de un tren que se aleja de la estación.

### 4.- **ESTACIONES SEÑALIZADAS CON BLOCKS SIN CONTROL ELECTRICO.**

- a) En aquellas estaciones señalizadas eléctricas en que está en uso el bastón en forma transitoria por no existir blocks con control eléctrico, para iniciar la maniobra, el Movilizador

obtendrá un bastón correspondiente al block, el que mantendrá en su poder u autorizará el avance por medio de la Señal de Salida, que para este sector alumbra amarillo.

En caso de falla de la Señal de Salida, se le entregará el bastón al Maquinista o Chofer; además, de Formulario de Emergencia (T3), autorizado por el Movilizador, en el que se indicará la causa de la falla y notificará el número de veces que puede salir al block pasando la Señal de Salida a Peligro.

Si la falla es del sistema bastón, previa autorización del Inspector de Turno se otorgará Formulario de Emergencia (T3) en que se indicará la causa y se notificará el número de veces que puede trasponer La Señal de Salida a Peligro.

5.- Las estaciones que cuenten con “ CABINA” de operación independiente ( Linares-Parral), las maniobras ORDINARIAS Y EXTRAORDINARIAS se registrarán por lo dispuesto en el párrafo N°1 letra a y b.

## **II.- SECTORES SEÑALIZADOS CON BASTÓN**

### **1.- SIMPLE VIA**

- a) **Maniobra Ordinaria:** Se efectúa sin trasponer la Señal de Salida. Es autorizada por el Movilizador con bandera de Precaución o luz amarilla.
- b) **Maniobra Extraordinaria.** En esta maniobra el tren o vehículo pasa más fuera de la Señal de Salida, teniendo como límite máximo la Señal de Entrada en sentido contrario.

El Movilizador la autoriza bajando el Aspa de Salida cada vez que sea necesario salir al block: además de las señales con bandera o luz reglamentaria, para lo cual sacará bastón del block que corresponde a la maniobra y permanecerá en su poder hasta el regreso definitivo del equipo al interior de la estación.

En caso de falla de la Señal de Salida, se autoriza entregando el bastón al Maquinista o Chofer quien lo devolverá al finalizar las maniobras para su cancelación.

Si el sistema de bastón estuviera en falla se otorgará Formulario de Precaución (T-2), indicando la causa y notificando al Maquinista o Chofer el número de veces que se autoriza para salir al block.

## **III.- SECTORES NO SEÑALIZADOS CON BASTON.**

### **1.- SIMPLE VÍA.**

- a) **Maniobra Ordinaria:** Esta maniobra se hace sin comprometer los cambios de salida, los que empalman a la línea principal o sin trasponer la Señal de Salida en las estaciones con Semáforos en las puntas.

Es autorizada por el personal del tren y / o patio con señales con banderas o luces reglamentarias.

- b) **Maniobras Extraordinarias:** Es aquella que se realiza comprometiendo los cambios de salida, los que empalman a la línea principal o pasando el Aspa de Salida en las estaciones con Semáforos en las puntas.

En las estaciones en que el semáforo está controlado por el sistema de bastón, por medio de la llave de control de partida del Aparato de bastones, la maniobra será autorizada por el Movilizador bajando el Aspa de Salida.

En las estaciones en que el Semáforo no tiene control con enclavamiento del sistema de bastón en que existiendo el enclavamiento no se puede operar el Aspa por falla o no haya Semáforo en la estación, la maniobra se autorizará entregando al Maquinista o Chofer el bastón correspondiente al block, el que devolverá una vez terminada la maniobra para ser cancelada.

Cuando el sistema esté en falla, no siendo posible sacar bastón, la maniobra deberá autorizarse otorgando Formulario de Precaución ( T-2), en el que se indicará la causa de la falla, notificando al maquinista o chofer del número de veces que puede salir al block.

En las maniobras que se efectúen fuera de los cambios de salida de la línea principal, el Maquinista o Chofer no debe alejarse sino lo estrictamente necesario para dejar libre los cambios.

#### **IV.- SECTORES DE MOVILIZACIÓN TELEFONICA.**

##### **1.- SIMPLE VIA.**

- a) **Maniobra Ordinaria:** Es aquella que se efectúa sin alcanzar los cambios de salida o los que empalman a la línea principal.

Es autorizada por el personal del tren y / o patio ( cambiadores o palanqueros), por medio de las señales con bandera o luces reglamentaria.-

- b) **Maniobras extraordinarias:** Es la maniobra que se realiza comprometiendo los cambios de salida o los que empalman a la línea principal.

Además de las señales con banderas o luces del personal de trenes y / o patio, es previo para efectuarla, la autorización del Movilizador otorgada en Formulario de Precaución ( T-2), en el que le indicará al Maquinista o Chofer el número de veces que puede salir al block.

En las estaciones que cuentan con Semáforos, deberá además bajarse el Aspa del lado izquierdo, en el sentido de marcha.

El Maquinista o Chofer podrá avanzar o retroceder sólo hasta dejar libre el cambio que le permita cambiar de línea.

##### **2.- DOBLE VIA.**

- a) **Maniobra Ordinaria:** Es toda maniobra que se efectúe en los cambios interiores o se ocupe la línea por la cual los trenes se alejan de la estación ( correspondiente)

Es la autorizada por el personal del tren y / o patio con señales de bandera o luces reglamentarias.

El Maquinista o Chofer podrá pasar el Aspa de Salida “ A PELIGRO”, para avanzar o retroceder hasta dejar libre los cambios.

- b) **Maniobra extraordinaria**: Se ejecuta ocupando la línea por la cual los trenes llegan a la Estación ( contraria)

Además de las señales del personal del tren y / o patio, es requisito previo que el Movilizador autorice, otorgando Formulario de Precaución (T-2), en el que le indicará al Maquinista o Chofer el número de veces que puede salir a la línea contraria.

## **CAPITULO IV.- DE LAS SEÑALES**

### **A. DESCRIPCION Y SIGNIFICADO.**

#### **Art. 68 .- Clases de señales en uso**

Existen distintas clases de señales: Señales fijas luminosas y semafóricas con aspas y luces, señales indicadoras de posición de cambios, señales de mano, señales detonantes ( torpedos) y de emergencia.

1º. Las señales luminosas fijas se usan en los sectores de señalización eléctrica y su descripción y funciones se explican en el Anexo “ A “.

2º. Señales Semafóricas con aspas y luces se emplean en los sectores señalizados con bastón, en los sectores con bastón no señalizado y en los sectores telefónicos y su descripción y funciones se establecen en los Anexos “ B”“C”y “D”.

3º. En el sector Maipú- San Antonio, 300 metros antes de las señales de Entrada hay un disco de permisivo que se describe en el Anexo “B”, Art. 8

En los sectores no señalizados, para anunciar la proximidad de las estaciones, existen discos en los que se indica la distancia a los cambios de entrada.

En la salida de estaciones de sectores con bastón no señalizado existen discos con letras correspondientes a las del bastón del block

4º También se usan letreros indicadores de cercanía de pasos a nivel, túneles, puentes, controles de velocidad, etc. Que los >Maquinistas deben observar cuidadosamente

5º Para la protección de cambios existen protectores e indicadores de posición de cambios que se detallan en los Anexos “A” y “B”.

6º Señales de mano ( banderas, faroles, linternas, detonantes), silbatos, campanas y señales hechas con los brazos, se usan indistintamente en todos los sectores y su descripción y funciones se explican en la letra “B” de este capítulo.

7º Señales de emergencia.

#### **Art.69.- Colores y su significado**

Los colores y significado de las señales descritas en el artículo precedente son las siguientes:

**ROJO**----- **Detención (Peligro)**

**AMARILLO**----- **Precaución**

**VERDE**----- **Vía Libre**

**VIOLETA**----- **Marcha a velocidad restringida y máxima precaución.**

## **Art.70.- Preferencia de señales**

Toda señal de mano, detonantes u otras que signifiquen peligro o detención, deben ser obedecidas aunque las señales fijas indiquen ruta expedita.

## **B.- SEÑALES DE MANO, DETONANTES, ETC.**

### **Art. 71.- Descripción de las señales de mano**

Las banderas y luces que se emplean en las señales de mano son de color verde, amarillo o rojo

No deben colocarse dos banderas de distinto color en un mismo palo.

Los faroles de señales de los movilizadores tendrán colocados los vidrios en la forma siguiente: vidrio amarillo frente a la puerta del farol y rojo frente al verde.

Los faroles de señales de los cambiadores, tendrán colocados los vidrios como se indica: amarillo frente al rojo y blanco frente a la puerta del farol. En las estaciones señalizadas, los cambiadores usarán vidrios verdes en vez de amarillos.

El personal de Patio y Trenes usará vidrio blanco frente a la puerta del farol, que le sirva para alumbrarse y no para hacer señales y vidrio verde frente al rojo

Cuando, por alguna circunstancia especial o de emergencia, sea necesario usar linternas eléctricas para hacer señales. Sólo podrá hacerse cuando estén dotadas de los colores reglamentarios ( verde-rojo-amarillo)procurando no provocar deslumbramiento a los Maquinistas o choferes de vehículos.

En las horas en que las señales con bandera no son perfectamente visible, los movilizadores deben mantener un farol encendido a la pasada de los trenes. **Cada Cabina u Oficina de Movilización debe tener como dotación un mínimo de dos faroles en condiciones de uso inmediato.**

### **Art.72.- Bandera o Luz Roja**

**La bandera o luz roja significa peligro: detenerse inmediatamente. Aunque sea movida no debe interpretarse como avance, la señal de este color predomina sobre cualquier otra**

### **Art.73.- Bandera o Luz verde**

La bandera o Luz verde que significa, en general, Vía Libre, se usa además en los siguientes casos:

1. Para repetir la Señal de Salida o semáforo a libre cuando tiene poca visibilidad para ser observada por el Maquinista de un tren. En este caso se coloca fija en la cabina, semáforo o frente a la Oficina de Movilización.
2. Movidada en circulo vertical indica que el tren va cortado.
3. Para el uso de los guarda cruzadas cuando el cruce está protegido.

4. Para uso en maniobras del personal de Trenes, de Patios de estaciones señalizadas y del personal de Locomotoras o Choferes cuando sirvan de explorador o banderista.
5. En los sectores no señalizados, colocada fija frente a la Oficina de movilización de estaciones sin semáforos de Salida, para complementar la Vía Libre ( T-1) o el bastón, en movilizaciones con block absoluto y sin condición de despacho.

#### **Art. 74.- Bandera o Luz amarilla**

**La bandera o luz amarilla significa precaución, avance a marcha lenta** La señal con bandera de Precaución o luz amarilla tiene preferencia sobre cualquier señal fija a libre.

La bandera amarilla tiene en diagonal una franja negra y **debe ser usada solamente por los movilizadores de toda la Red y por los cambiadores de estaciones no señalizadas.** En consecuencia, está prohibido su uso por personal de cualquier otro servicio

La señal con bandera o luz amarilla se usa en los casos siguientes:

##### **1º Sectores Señalizados.**

- a) Para autorizar la entrada con precaución a una Estación cuando la señal de Entrada se encuentra a peligro.
- b) Para autorizar movimientos de maniobras.
  1. Señal movida de alto a bajo, en el sentido de la línea significa **avance**.
  2. Señal movida horizontalmente , en sentido transversal a la línea significa **retroceso**
- c) Colocada fija en la cabina o frente a la oficina de Movilización, para complementar el Formulario de Emergencia o de Precaución.

##### **2º Sectores no señalizados.**

- a) En estaciones con semáforos en los extremos, para complementar la posición del Aspa o luz del semáforo.
- b) En estaciones con Semáforo Central o sin semáforo. Para autorizar la entrada de trenes, desde el cambio puntero o desde el centro de la estación
- c) Para autorizar maniobras desde los cambios con los movimientos indicados en la letra b) del inciso anterior.
- d) Para complementar el **Formulario de Emergencia, o Formulario de Precaución,** colocándola fija en el semáforo o frente a la Oficina de Movilización

#### **Art.75.- Bandera de protección (cuadros negros y amarillos).**

La bandera de protección está formada por tres franjas paralelas de cuadros alternados de colores negro y amarillo.

Esta bandera no puede ser utilizada para autorizar movimientos en maniobras ni de otra especie que correspondan a la bandera amarilla con franja negra ( Art.74).

La bandera de cuadros negros y amarillos se usa en los casos siguientes:

1. Para ordenar a un tren o vehículo la disminución de la velocidad.

Cuando un Maquinista o Chofer observe señales con esta bandera, deberá adoptar en su marcha las mayores precauciones posibles.

2. Para protecciones de sitios de trabajo, etc.

#### **Art. 76.- Señales con torpedos o detonantes. Su significado.**

La explosión de un torpedo sobre rieles es señal de precaución. El Maquinista debe estar preparado para detener su tren.

La explosión de dos torpedos colocados uno en pos de otro, a distancia de 15 metros, significa peligro por lo cual el Maquinista debe detener su tren inmediatamente.

Al usarse torpedos, los Jefes de Estación deberán dar cuenta al Jefe de Servicio Explotación respectivo y solicitar su reposición.

#### **Art. 77.- Señales hechas con los brazos.**

La mano movida sobre la cabeza es señal de partida.

Los brazos extendidos horizontalmente es señal de detención.

Ambos brazos balanceándose al costado del cuerpo, de adelante hacia atrás y viceversa, significa avance con extrema precaución.

Brazos extendidos hacia los lados del cuerpo, balanceándolos de arriba abajo alternadamente, significa retroceso.

Brazos extendidos hacia arriba sobre la cabeza, juntando y separando las palmas, significa enganche.

El brazo extendido girándolo en círculo vertical amplio, significa tren cortado.

Los brazos extendidos al frente, subiendo uno y bajando el otro alternadamente, es señal para que el Maquinista de equipo con tracción eléctricas baje pantógrafo; en igual forma procederá cuando se disponga de banderas, exceptuando la roja.

Al utilizar el farol, éste se hará rotar mostrando todos sus colores con el brazo extendido hacia abajo.

## **CON TREN O VEHICULO DETENIDO**

### **Art. 78.- Señales con el silbato de la Locomotora o bocina de vehículos.**

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 Toque corto            | : Señal de partida o pide autorización para avanzar en maniobras.  |
| 3 Toques cortos          | : Pide autorización para retroceder.   |
| 1 Toque largo y 2 cortos | : Llamada a un ayudante. El personal de asistente o Palanquero debe acudir de inmediato a la locomotora. |

## **CON TREN O VEHICULO EN MARCHA**

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1 Toque largo               | : Anuncia la proximidad de una estación, desvío, cruce, túnel, puente o camino público.   |
| 1 Toque corto y repetido    | : El Maquinista o Chofer anuncia que no tiene control sobre el sistema de freno, el personal del tren debe proceder de inmediato a apretar palancas del freno de mano de carros o coches. |
| 3 Toques cortos y repetidos | : ANUNCIO que el equipo en movimiento se ha fraccionado, el personal de la fracción separada debe aplicar freno de mano para detenerla.   |

## **CON TREN O VEHICULO DETENIDO O EN MOVIMIENTO.**

- |  |   |
|--|---|
| 1 Toque largo y uno corto, dados alternadamente. | : Indican que un vehículo le sigue en permisivo.  |
| 2 Toques cortos y repetidos                      | : El Maquinista o Chofer ante un peligro inminente, ordena detención inmediata a todo tren, locomotora o vehículo que se encuentre en movimiento. |
| 4 Toques largos repetidos alternadamente.        | : ACCIDENTE. El personal de una estación (especialmente donde hay pescante o grupos de Vialidad) debe acudir de inmediato.                        |

El silbato de la locomotora o bocina del vehículo, será usado exclusivamente para efectuar las señales descritas en este artículo. Su utilización indebida será motivo para sancionar al responsable.

### **Art. 79.- Uso de la campana de locomotoras y Automotores.**

La campana de la locomotora y automotores se debe tocar a la llegada y paso por estaciones, túnel, calle o cruce de poblaciones.

### **Art. 80.- Señal de Emergencia.**

Cualquier objeto que una persona agite rápidamente sobre la vía es señal de peligro y el Maquinista debe detener su tren.

### **Art. 81.- Anuncio de trenes con campanas o timbres**

Cuando salga un tren de la estación vecina, la estación recibidora anunciará su llegada por medio de campanas o timbres, en la siguiente forma:

#### **Línea Central**

Trenes de pasajeros del norte; un repique parejo y un golpe aislado.

Trenes de pasajeros del sur: un repique parejo y dos golpes aislados.

Trenes de carga del norte: un repique parejo y tres golpes aislados.

Trenes de carga del sur: un repique parejo y cuatro golpes aislados.

#### **Estaciones de Ramales**

Se anunciarán en la misma forma que en la línea Central, considerándose como procedentes del sur los de la costa y como procedentes del norte, los de la Cordillera.

### **USO DE EQUIPO DE ALTO PARLANTES**

Las estaciones que tengan EQUIPO DE ALTO PARLANTES utilizarán este medio para el anuncio de trenes.

El equipo de ALTO PARLANTES, será utilizado exclusivamente para informar al público y en casos de órdenes de servicio de calificada importancia, que requieran rapidez en su cumplimiento.

### **Art. 82.- Señales de protección en los trenes.**

- a) Todo tren, automotor, locomotora y vehículo que circule deberá llevar en la parte delantera, en el sentido de marcha, un. foco Encendido con luz blanca.

Si durante el trayecto sufriera alguna falla el foco delantero del Automotor, locomotora o vehículo, podrá seguir viaje con máxima precaución y a velocidad reducida hasta el próximo lugar donde se encuentren medios para reparar el desperfecto. Debiendo, en este caso impartirse la circular correspondiente a las estaciones del trayecto, indicando las condiciones, en que viaja.

- b) Para indicar al personal de maquinista, estaciones, cabinas movilizadoras, guarda cruzada, etc., que los trenes van completos; éstos llevarán las siguientes señales de protección:

## DURANTE EL DIA

- TRENES (EXCEPTO AUTOMOTORES) : A cada costado del último coche, casita o carro, un DISCO que muestra color blanco hacia delante y rojo hacia atrás.
- VEHÍCULOS : Una BANDERA roja en la parte posterior.

## DURANTE LA NOCHE O DIAS DE POCA VISIBILIDAD

- TRENES : En cada uno de los costados del último coche o casita, una LAMPARA o FAROL que proyecte luz violeta hacia adelante y roja hacia atrás.  
En trenes con coches FIAT CONCORD a la cola, a luz hacia adelante será de color amarillo.
- AUTOMOTORES : Los automotores llevarán sólo la luz roja hacia atrás.
- LOCOMOTORAS SOLAS O ACOPLADAS : El foco posterior deberá ir encendido a media luz, en caso de falla u otra causa que lo impida, deberá instalarse una luz roja.
- LOCOMOTORAS EN : Llevarán su foco encendido en los dos MANIOBRAS extremos.
- VEHICULOS : Llevarán un foco o farol, en la parte posterior, que proyecte luz roja hacia atrás.

- c) No se movilizará desde la estación de origen ningún tren que no lleve sus DISCOS, LAMPARAS o FAROLES laterales, quedando prohibido colocar o llevar estos elementos en cualquier coche, casita o carro que no sea el de cola.

En la estación de partida del tren, será responsabilidad del Jefe de Estación, Mayordomo de Patios y Conductor, verificar que se dé cumplimiento a esta disposición, debiendo comprobarla el Movilizados a la pasada del tren frente a la cabina.

- d) Todo tren llevará también en la parte posterior un **LETRERO CENTRAL**, con una bandera roja durante el día. **EI LETRERO** indicará el número del tren, su origen y destino.
- e) No deberá considerarse que un tren ha llegado completo a una estación, si el último coche, casita o carro no lleva los Discos o Faroles laterales.
- f) Si alguna estación del trayecto establece que un tren viaja sin sus señales de protección, el Movilizados procederá de la forma que se indican:
1. El tren afectado no será despachado.
  2. Si el tren ha pasado por la estación, se notificará al Movilizados de avanzada para que lo detenga.
  3. No autorizará ninguna movilización con la estación de atrás, hasta verificar o recibir confirmación de que el tren afectado viaja completo.

4. Informará de inmediato al Inspector de Turno.
  5. El Movilizados de la Estación en que se detiene al Tren, exigirá se instalen las señales de Protección reglamentarias.
- g) Sólo en casos calificados y de fuerza mayor, el Inspector de Turno podrá autorizar que el tren continúe viaje sin sus señales de protección, pero en reemplazo de éstas, se dispondrá que viaje en el último coche o casita un funcionario con bandera o luz roja en reemplazo de aquellas señales.
- h) Cuando un tren de carga salga sin casita, el Inspector de Turno previo a su autorización, deberá exigir en el último carro, alguno de los siguientes elementos según corresponda:
- bandera roja
  - farol.
  - monitor de cola
2. El conductor además de notificar por escrito al Maquinista de esta circunstancia, tendrá la responsabilidad de verificar en toda oportunidad que le sea posible que la bandera o el farol vaya cumpliendo el servicio exigido.
  3. El Movilizados que despacha, impartirá una circular notificando de las condiciones en que viaja el tren e indicando además la cantidad de piezas, el tipo y número del carro que ocupa el último lugar.
  4. Los Movilizadores y personal de estaciones del trayecto, deberán verificar que el tren cumple con las condiciones indicadas en los párrafos precedentes, en caso contrario deberán proceder según lo estipulado en la letra f) de este artículo.

### **Art. 83.- Útiles de señales en trenes y vehículos.**

Es obligación de todo conductor, maquinista o chofer, tener en su tren, locomotora, autocarril, los siguientes útiles de señales; un juego completo de banderas, (Roja y Verde) un farol listo para usarlo, diez torpedos, teléfono portátil, calzas metálicas o cuñas de maderas.

Los torpedos, faroles y banderas deben mantenerse a la mano, listos para ser utilizados en casos de necesidad.

Cada palanquero o asistente de tren debe tener su farol o linterna de señales.

El farol de señales de un tren debe encenderse antes de que se oscurezca completamente, a fin de poder hacer uso de él, sin demora en un caso de urgencia.

### **Art. 84.- Señales en el furgón de equipajes.**

Todos los trenes de pasajeros que hagan servicio de equipaje, durante la operación de carga o descarga deberán colocar en la puerta del furgón una bandera o luz de color rojo, señal que será

retirada cuando la operación haya terminado para que el conductor de la partida. En todo caso, el Servicio de Equipajes deberá ceñirse estrictamente, al tiempo de detención fijado por itinerario para el tren.

#### **Art. 85.- Llave de emergencia.**

Todo tren llevará llave de emergencia que sólo debe operarse en caso de peligro; como estas aplicaciones pueden provocar serios daños al equipo, especialmente si el tren va a baja velocidad, cuando sea necesario hacerlo, es conveniente operar según se indica:

- a) Automotores y trenes convoyados por locomotoras eléctricas.  
Accionar la llave para abrir la válvula totalmente y de una vez.
- b) Trenes convoyados por locomotoras diesel o vapor. Abrir la válvula paulatinamente, evitando hacerlo de una vez.
- c) El uso del freno de emergencia queda sujeto solamente a aquellos casos de absoluta y rigurosa necesidad, el personal del tren deberá conocer la ubicación de las llaves de emergencia en todo tipo de coches.

#### **Art. 86.- Señales que usará el personal de vía.**

Los empleados de la vía, durante el día, usarán banderas rojas y de protección. En la noche utilizarán luces rojas y amarillas, estas últimas sólo afuera de las señales de Entrada y cambios exteriores de las estaciones.

La bandera de cuadros tiene por objeto proteger cuadrillas y sitios de trabajo y se colocará a 500 metros de distancia del lugar donde se encuentren.

La bandera o luz roja indica como siempre peligro, y es señal de detención inmediata para los trenes. No debe usarse como prevención.

En caso de neblina, se usarán torpedos, además de las señales de vista indicadas anteriormente.

Este personal no usará bandera ni luz verde. Tampoco puede usar luz amarilla dentro de las señales o cambios de entrada a las estaciones. En casos de necesidad de señales de precaución, dentro de esos límites, se utilizarán banderas de cuadros, metálicas fijas o torpedos.

#### **Art. 87.- Señales en las cruzadas.**

En las cruzadas con los caminos públicos, los guarda cruzadas usarán banderas y luces verdes y rojas. Tendrán dotación de diez torpedos que los usaran en caso de peligro que haga necesario detener un tren; se colocarán dos torpedos sobre el riel y a una distancia de 300 metros del punto peligroso. Mientras el guarda cruce ejecuta esta operación dejará el cruce protegido, con las barreras abajo y con luz o bandera roja hacia el lado contrario del punto peligroso.

Todo tren dará un pitazo largo antes de cada cruzada al acercarse a la indicación "Cruce - Pito", y un pitazo largo y otro corto cuando va seguido en permisivo por un vehículo para que el guarda cruce esté atento a su pasada.

## **CAPITULO V - DE LA PROTECCIÓN DE TRENES Y SITIO DE TRABAJO**

### **Art. 88.- Protección de trenes o vehículos detenidos en plena vía o entrada de estaciones**

En caso de que un tren o vehículo se detenga en plena vía o en la entrada de una estación deberá ser protegido de acuerdo a lo siguiente:

#### **1º Normas generales de protección**

- a) La protección de trenes se hace mediante banderistas que, provistos de bandera o luz roja y torpedos, se colocan a una distancia mínima de 500 metros del lugar de la detención.
- b) Si la detención ocurre en plena vía, el tren debe ser protegido primero por atrás y después por delante. Cuando es necesario, el conductor puede disponer de todo el personal del tren, incluso el de la locomotora, para aplicar las medidas de protección.
- c) Cuando la naturaleza de la detención así lo requiere, o ésta ya supere los cinco minutos, el personal del tren detenido debe dar cuenta de lo ocurrido a las estaciones vecinas, utilizando el selector u otro medio. Si después de darse aviso desaparece la causa de la detención, el tren no reanudará su **marcha si las estaciones vecinas no se lo autorizan**. Después de toda detención el tren podrá continuar viaje sólo cuando el conductor dé la partida y se haya dejado un torpedo en la línea como medida de precaución.
- d) Si una locomotora sola o un vehículo tiene en plena vía una detención no autorizada previamente, se protegerá en la misma forma que un tren. En caso de que a su personal no le sea posible cumplir esta medida, deberá colocar la locomotora o el vehículo en un punto de la línea que le permita tener 500 metros de vista hacia atrás.

#### **2º Protección de trenes en sectores señalizados eléctricos.**

- a) En simple vía, cuando un tren se detenga en plena vía o ante una Señal de Entrada se protegerá después de transcurridos 5 minutos. No obstante este plazo, el conductor ordenará que un empleado

se coloque detrás del último coche o casita con útiles de señales y listo para actuar en caso de emergencia.

- b) En doble vía, todo tren detenido entre una Señal Intermediaria y una Señal de Entrada, se protegerá después de 5 minutos de detención aunque se encuentre en paraderos con detención autorizada (Ejemplo: Lirios línea Oriente).

Si se trata de detención no consultada en itinerarios, en un paradero situado entre Intermediarias y Señales de Entrada, el Conductor inmediatamente ordenará que un empleado se coloque detrás del último coche o casita con útiles de señales y preparado para proteger el tren en caso de emergencia.

Transcurridos los 5 minutos de detención que indica el párrafo anterior, se procederá a efectuar la protección reglamentaria.

### **3º Protección de trenes que viajen adelante de vehículos, que le siguen en permisivo.**

Cuando un tren que viaja adelante de un vehículo que lo sigue en permisivo se detenga en plena vía o ante la entrada de una estación, su Maquinista debe anunciar al Conductor, por medio de pitazos largos y cortos, dados alternadamente, las condiciones en que viaja, a fin de que proceda a proteger el tren sin pérdida de tiempo.

#### **Art. 89. Protecciones para retroceder en plena vía**

- a) Cuando en plena vía un tren tiene que retroceder, el Conductor instalará selector y se comunicará con las dos estaciones en servicio, adyacentes al block, solicitando autorización para regresar. El Movilizador de la estación a la cual regresará el tren, al constatar que no existen impedimentos, estando el sector de block a recorrer expedito (no ha despachado vehículos en permisivo, autorizado faenas en la vía, etc.), podrá autorizar al tren para que retroceda hasta un punto determinado en plena vía o hasta la entrada de la estación, donde será recibido con las señales correspondientes.

El Conductor al recibir la autorización para retroceder desde plena vía, notificará por escrito y bajo firma al Maquinista, indicándole las condiciones del retroceso, punto hasta donde lo hará y nombre del Movilizador que autoriza.

El Maquinista irá atento a las señales del personal del tren, tomando las medidas de precaución necesarias, especialmente al cruzar Pasos a Nivel y hará su marcha a una velocidad no superior a 20 Km/hr.

- b) Si el conductor no pudiera comunicarse con las estaciones vecinas; para retroceder, debe protegerse enviando un banderista a 800 metros en el sentido del retroceso que se hará a la velocidad de marcha de ese banderista para mantener la distancia señalada. El maquinista iniciará el retroceso sólo cuando el conductor le haya informado por escrito bajo firma, que el tren está protegido.
- c) En caso de locomotoras solas o acopladas, corresponderá al maquinista cumplir con lo señalado en los puntos a) y b).
- d) Si es un vehículo el que debe retroceder y no dispone de banderista, solo puede hacerlo si tiene 300 m de vista en el sentido de retroceso.

#### **Art. 90.- Protección en accidente**

En caso de accidente sufrido por un tren o vehículo, derrumbe de terraplenes, desperfectos en los puentes, etc., las señales de protección deberán colocarse lo más lejos posible, sin atenerse a los 500 metros que se fijan para los demás casos. Se recomienda esta medida cuando la presencia de túneles, curvas u otros obstáculos próximos al lugar del accidente dificulten la observación de señales (Art. 88, 116 y 118).

#### **Art. 91.- Protección durante faenas en la vía que interrumpan el tránsito.**

Cuando en la vía o líneas de contacto se efectúen trabajos que signifiquen una interrupción del tránsito, el lugar de la faena debe protegerse en la misma forma que si se tratara de un tren detenido en plena vía. (Art. 88).

**Art. 92.- Protección durante faenas en la vía, sin interrupción del tránsito.**

- a) Si el sitio del trabajo se encuentra en simple vía, será protegido por banderistas, ubicados a 500 metros en cada sentido. En doble vía, la protección se hará hacia el lado en que se acercarán los trenes, de acuerdo al sentido de marcha asignado esa vía.

Cuando en doble vía trabajen entre estaciones Grupos de Vía, y Señalización u otras reparticiones que emplean herramientas mecánicas (equipos de soldar, máquinas rameadoras, etc.), que sean difíciles de retirar de la línea en una emergencia, el empleado de mayor jerarquía de ese personal dejará anotado en el Registro de Movilización de la estación de la cual salen, el sitio a que se dirige. El Movilizador despachador informará de estos datos al movilizador de avanzada, para que éste, en caso de movilizaciones por línea contraria notifique a los trenes de la presencia en la vía de estos sitios de trabajo por medio del **Formulario de Emergencia** con que se autorizó la movilización.

- b) Las banderas serán de cuadros negros y amarillos y las luces amarillas para indicar precaución y rojas para detener los trenes en caso necesario. Podrán usarse torpedos para los mismos fines si así se estima conveniente.
- c) En los casos corrientes podrán reemplazarse los banderistas por indicadores metálicos fijos. Estos son de cuadros negros y amarillos y su reverso es de color verde. Estos indicadores metálicos se colocarán sólidamente a la misma distancia de 500 metros indicada para los banderistas que reemplacen.
- d) Cuando haya neblina o temporal o se trabaje en túneles o sectores en que al Maquinista no le sea fácil observar la ubicación de la cuadrilla, ésta debe protegerse a 800 metros, con banderista provisto de torpedos y no podrá ser reemplazado por indicadores metálicos fijos.
- e) Todo Maquinista o Chofer dará pitazos largos para anunciar su proximidad, cuando se encuentre con banderistas o indicadores metálicos de protección.

## **CAPITULO VI - DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD**

### **Art. 93.- Seguridad de los cambios.**

- a) Los cambios a paleta de los desvíos que empalman a líneas señalizadas o principales, deben mantenerse con candado y llave, salvo mientras se ocupen en maniobras.
- b) Durante la noche el Movilizador, antes de autorizar la entrada de un tren de pasajeros, debe constatar la correcta posición de los cambios. En las estaciones donde haya Mayordomo de Patio esa tarea corresponde a este empleado. Lo anterior no exime de responsabilidad a los cambiadores, que deben suspender las maniobras por los cambios de entrada inmediatamente que se les anuncia la recepción de un tren, y asegurarlos con llave en posición hacia la línea a la cual entrará el tren anunciado.
- c) En las estaciones con Mayordomo Nocturno que tiene a su cargo la movilización de trenes, debe mantenerse en servicio a un Movilizador hasta después de la pasada del último tren de pasajeros, a fin de que el Mayordomo pueda dar cumplimiento a la revisión de los cambios.
- d) Al poner en servicio las estaciones o cabinas que cierran durante la noche, es obligación del Movilizador revisar personalmente el estado y posición en que se encuentran los cambios. Donde haya cambiadores corresponde a estos esta obligación.

### **Art. 94.- Conservación de los Cambios y cambios mal ajustados.**

Los cambiadores están obligados a conservar sus cambios en buen estado, aceitarlos, apretar las tuercas, asegurar los clavos, despastarlos, etc.

En caso de desperfectos, deben dar inmediatamente aviso al Jefe de Estación.

Si las agujas de un cambio no cierran convenientemente, debe procederse a presionarlas con una barretilla hasta que ajusten bien y clavarlas o acuñarlas para dar pasada a los trenes, hasta que llegue el personal de vía a efectuar las reparaciones necesarias.

### **Art. 95.- No enarenar los cambios**

Para no perturbar el funcionamiento de las señales el personal de Maquinistas no hará funcionar los areneros sobre los cambios.

### **Art. 96. - Atropello de cambios.**

En caso de atropello de cambios debe darse aviso inmediato al Inspector de Turno, Inspector Vía, Inspector de Señales, Reparador de Señales y al Inspector de Movilización.

El Jefe de Estación, desde el primer momento, dispondrá que un empleado de su dependencia, con banderas o farol y cuñas, atiende permanentemente la recepción y despacho de trenes desde el cambio afectado, de acuerdo con el Movilizador hasta que el cambio haya sido entregado en buenas condiciones, bajo firma en el Registro de Movilización por el Inspector Vía, y por Señalización en los cambios señalizados.

Tanto el personal de la Vía como el de Señalización, deberán arreglar estos desperfectos en el menor plazo posible y para determinar cualquier postergación será necesaria una autorización del Superintendente o quien lo represente.

En los sectores de cambios de paleta, el cambiador tiene la obligación de dar inmediatamente cuenta a su Jefe cuando le haya sido atropellado algún cambio y se procederá en igual forma que en los casos dados a conocer en los párrafos anteriores.

**Por ningún motivo se hará volver el equipo sobre un cambio atropellado porque puede provocarse desrielos y su destrucción total.**

#### **Art. 97.- Fiscalización de los cambiadores.**

Los Jefes de Estación y los Movilizadores tiene la obligación de fiscalizar constantemente el estado de temperancia de los cambiadores. Esta obligación es de los Mayordomos de Patio en estaciones donde los hay y de Conductores y Maquinistas de trenes que esperan a otro para cruzar.

#### **Art. 98.- Cambios en plena vía**

Todo cambio en plena Vía es un punto peligroso. En consecuencia, los maquinistas deben redoblar sus precauciones disminuyendo la velocidad al pasar por este punto, hasta tener la seguridad de que se encuentra colocado en buena posición.

#### **Art. 99.- Medidas de seguridad para Armar trenes de Pasajeros o carga.**

##### **1º Trenes de Pasajeros.**

- a) Los transportadores de vehículos, furgones y coches calefactores y refrigeradores deben ser colocados junto a la locomotora, o al final del tren, cuando este equipo tenga los elementos de señales correspondientes, siempre que en cada caso sea autorizado por el Superintendente General de Pasajeros.
- b) Sólo en casos muy calificados, el Superintendente podrá autorizar agregar carros de carga o coches de servicio, con su sistema de freno funcionando normalmente, a trenes de Pasajeros que no sean mixtos.
- c) Por razones de carácter técnico, en la aplicación y afloje de frenos, el equipo de carga que se agregue a trenes de Pasajeros debe ubicarse a continuación de la locomotora.

Ante una situación de emergencia, el Superintendente puede autorizar agregar un carro de carga al final de un tren de Pasajeros, siempre que el sistema de freno del carro funcione normalmente y se le pueda instalar las señales de protección reglamentarias (Discos o Fijas laterales), debiendo en este caso, la estación donde se agregue el carro, impartir una circular a las estaciones del trayecto dando a conocer esta circunstancia.

- d) En ningún caso podrán agregarse a los trenes de Pasajeros vagones que contengan artículos químicos, explosivos e inflamables o carros abiertos con carga que pueda desestibarse en el trayecto.

## 2º Trenes de Carga.

- a) Los trenes de Carga desde la estación de origen saldrán armados de modo que los carros para una misma estación, vayan juntos y ubicados en el tren en orden geográfico, de manera, que los destinados para la estación más distante vayan al lado de la casita y los de las estaciones más próximas, cerca de la locomotora.
- b) El equipo vacío, preferentemente, debe ubicarse después del equipo cargado, para evitar dificultades en el uso del freno.
- c) Los vagones con carga peligrosa, explosivos, inflamables o de fácil combustión, deben ir con los carros de protección establecidos. Si en los carros del convoy no se pudiera cumplir con la protección exigida deberán agregarse vagones vacíos, los que serán substituidos por cargados en el trayecto.

### **Art. 100. - Revisión del tren Obligaciones del Conductor y Maquinista.**

1º **El Conductor.** Debe revisar su tren antes de partir, a fin de tener la seguridad de que el equipo que va a arrastrar se encuentra en buen estado y se negará a llevar en su tren todo carro que no ofrezca seguridad para el tráfico; entre otras deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Tomar la numeración del equipo que va a arrastrar su tren; cerciorándose si los vagones que van cargados, llevan sus amarras y sellos conforme. Del equipo vacío, se preocupará que sus puertas vayan cerradas y aseguradas, especialmente las del equipo cajón.
- b) Revisar detenidamente las condiciones de estiba, estacas y amarras de la carga transportada en carros, abiertos.
- c) Si lleva carga de gran volumen y/o altura, exigirá que el o los carros sean ubicados en el extremo posterior del tren, delante de la casita y que el Jefe Estación o el Mayordomo de Patio le entregue copia de la autorización del transporte la que deberá estar visada por un Inspector de Tráfico o Jefe Casa de Máquinas, donde debe constar que la carga se ajusta las normas de gálibo, especialmente, en lo que respecta a la altura en los sectores electrificados.
- d) Que todas las mangueras del sistema de freno estén acopladas y con sus respectivas llaves angulares abiertas, con excepción de la última llave del tren, que estará cerrada y la manguera correspondiente colocada en su acoplamiento ciego.
- e) Que según el tipo de locomotora que convoya, el tonelaje del tren esté de acuerdo a las pautas de arrastre establecidas.
- f) Exigir que su tren salga revisado de las estaciones que disponen de personal para este efecto, correspondiendo al Maquinista la revisión mecánica del equipo, en aquellas estaciones que no cuenten con personal de revisadores.
- g) Que su tren lleve sus elementos de protección y de señales reglamentarias.
- h) En la estación de origen y en aquellas en que se releve el personal de Maquinistas, aproximarse a la locomotora a tomar el nombre de éstos y condiciones en que viaja, debiendo informarles sobre el número de piezas que arrastre el tren, su tonelaje y el

servicio que efectuará en el trayecto, las características del tren, el tipo de carga que arrastra y el estado de la estiba. En el caso de trenes de pasajeros, le indicará las detenciones autorizadas que no le figuren en el itinerario.

## **2º El Maquinista**

Considerando que el freno de aire de un tren es uno de los elementos más importantes de un ferrocarril, ya que de su perfecto funcionamiento depende en gran medida la seguridad de los pasajeros, del personal que lo conduce, de la carga y del material ferroviario, el Maquinista debe personalmente probar, y comprobar los frenos de aire de la locomotora y del tren, antes de salir de la estación de origen y de las estaciones en que haga maniobras.

### **A. El Maquinista en general comprobará:**

1. Que su locomotora no tenga fugas en su sistema de frenos en general.
2. Que el sistema de frenos se cargue completamente, esperando el tiempo necesario para que se estabilicen las indicaciones de los manómetros correspondientes; tiempo que será como máximo 20 minutos, para los trenes de pasajeros en general (excepto automotores), y trenes de carga con un número superior a 20 piezas.
3. Que los frenos apliquen en forma normal y siempre haciendo dos reducciones separadas.
4. Que los frenos se mantengan aplicados.
5. Que no haya fugas importantes en la cañería del TGT., las que en ningún caso podrán ser superiores a 7 lb/pulg<sup>2</sup> por minuto.
6. Que los frenos aflojen totalmente.

### **B. Durante la aplicación de los frenos observará:**

1. El tiempo que demora en escapar la presión del aire del Tubo General del Tren (T.G.T.), por la parte inferior de la llave del Maquinista en las locomotoras a vapor, eléctricas, diesel y automotores, italianos que arrastren coches, (En locomotoras D. 18.000, este escape se encuentra en la plataforma delantera derecha). Este tiempo debe ser proporcional al largo del tren o número de piezas.
2. En los automotores eléctricos Japoneses que arrastren coches acoplados; debido a que estos últimos; utilizan freno directo, el maquinista deberá comprobar en forma personal y directamente, la aplicación y afloje de los frenos de los coches.
3. En el caso de trenes remolcados, el maquinista de la locomotora puntera que convoya el tren, deberá comprobar personalmente que en la o las locomotoras de remolque se cumpla con los siguientes requisitos:
  - a) Que la llave de paso del T.G.T. o la llave de tres posiciones permanezca cerrada.
  - b) Que las manijas de las llaves automáticas e independiente, permanezcan en posición de marcha, y que los frenos de la o las locomotoras de remolque apliquen y aflojen igual que el resto del equipo del tren.

- c) El maquinista deberá comprobar a lo largo del tren, que las carreras del émbolo del cilindro del freno han sido ajustadas por el revisor, conforme a las normas establecidas según el tipo de coche o carro que arrastra su tren.
- d) Deberá comprobar que funciona normalmente el freno en todo el equipo, no siendo permitido salir de las estaciones de origen con carros o coches en traspaso.

3º En casos especialmente calificados, los trenes de carga, en su trayecto, podrán tomar equipo que presente fallas en su sistema de frenos, no pudiendo en ningún caso ser inferior al 90%, el número de carros con sistema de freno en funcionamiento normal, los que conforman el tren.

4º Todo tren de pasajero debe llevar en su totalidad los coches con su sistema de freno funcionando normalmente. Si por alguna circunstancia se descompusiera en el trayecto el freno de alguno, debe ser colocado en traspaso entre otros frenados. Si esto no es posible, el coche afectado será dejado en la estación.

### **Art. 101.- Control de velocidades.**

Las velocidades excesivas son peligrosas y dan origen a accidentes.

El conductor debe vigilar la velocidad del tren, tanto en plena vía como al entrar a los cambios de las estaciones, debiendo tener presente lo dispuesto en los Artículos 12 y 19.

Cuando el conductor observe velocidades excesivas, ya sea en plena vía o al llegar a una estación, debe hacer uso de la llave de emergencia, que para este objeto tienen los coches de pasajeros y casitas de trenes de carga, la cual debe accionarse gradualmente para evitar detenciones bruscas.

### **Art. 102.- Ubicación de los carros en depósito.**

El equipo detenido en las estaciones debe quedar a la mayor distancia posible de los cambios.

Para evitar su deslizamiento deben aplicarse las siguientes medidas de seguridad:

#### **1º En estaciones con línea horizontal.**

Si hay carros o coches separados, debe apretarse el freno de mano de cada uno de ellos.

Si el equipo está formando paquetes, se apretará el freno de mano del primero y último carro o coche.

#### **2º En estaciones con línea en pendiente.**

Debe apretarse el freno de mano de todos los coches o carros, estén separados o en paquetes y colocar cuñas en el mayor número posible:

#### **3º En las estaciones dotadas de desrieladores.**

Para evitar deslizamientos hacia plena vía, es obligatorio mantenerlos abiertos mientras no se efectúan maniobras por la línea de su ubicación. Es obligación de los Jefes de Estación, Mayordomo de Patio, Movilizadores y Cambiadores ejercer la mayor vigilancia para cuidar de la correcta posición de estos dispositivos. Asimismo, deberán conocer el perfil longitudinal de las vías de la estación, para aplicar las medidas de seguridad que corresponda.

### **Art. 103.- Si es necesario desacoplar la locomotora.**

Cuando la locomotora deba ser desenganchada de su tren en una estación o en plena vía, para evitar que el equipo se ponga en movimiento, se adoptarán las medidas señaladas en los números 1º y 2º del artículo anterior. Estas precauciones deben tomarse aun cuando se trate de trenes totalmente frenados, pues un escape de aire puede provocar el aflojamiento del freno.

### **Art. 104.- Prevención de no alcanzar espacio de aire con locomotoras eléctricas.**

En los sectores con tracción eléctrica, cada vez que el Despachador Eléctrico dé prevención para que las locomotoras y automotores no alcancen algún espacio de aire, deberán bloquearse las palancas de señales (Entrada, Salida o maniobras) que puedan autorizar movimientos hacia el espacio de aire afectado. Naturalmente, estos collares podrán quitarse en los momentos en que se movilice o maniobre con locomotoras diesel o vehículos con motores de explosión.

En el Registro de Movilización se anotará esta prevención tan pronto se reciba o cancele.

### **Art. 105.- Medidas de seguridad con trenes detenidos por falla de corriente.**

En los sectores electrificados, cuando un tren esté detenido en plena vía por falla de corriente, no podrán enviarse locomotoras de auxilio, sin estar de acuerdo, previamente, el Inspector de Turno con el Despachador Eléctrico y el Conductor.

Los movilizadores no darán avance a las locomotoras auxiliadoras, sin ponerse en contacto con el personal del tren.

Si se restablece la corriente después de que el conductor dio el aviso de la detención a una estación vecina, aún cuando las señales de adelante estén a libre, no dará la partida para reanudar viaje, mientras no se lo autorice el Movilizador que recibió el aviso.

### **Art. 106.- Fierros arrastrados**

El personal del tren deberá cuidar de que el equipo no arrastre ningún fierro, cadenas u otro objeto que pueda provocar accidentes.

### **Art. 107.- Prohibición de agregar excavadoras u otras máquinas análogas a trenes de carga.**

Queda prohibido agregar a trenes de carga las excavadoras de la vía u otras máquinas análogas. Estas deben ser movilizadas por los trenes lastreros y con precaución en su marcha.

### **Art. 108.- Seguridad de los carros con piedras u otros materiales para defensa de la vía.**

Los carros con piedras grandes u otros materiales que se transporte para defensas deben llevar tabloncillos o durmientes asegurados en sus cabeceras y bien estibados, a fin de evitar la caída de las piedras y las posibilidades de accidentes. Incumbe a cualquier Jefe de Estación del trayecto, y especialmente al de procedencia, vigilar el cumplimiento de esta disposición, no permitiendo la movilización del tren en caso contrario.

### **Art. 109.- Animales que se introducen en la vía.**

Los Maquinistas y conductores avisarán en la primera estación cuando observen la presencia de animales en la vía.

Es obligación del Jefe de Estación hacer retirar los animales que se hayan introducido a la vía e inmediaciones de la estación.

El personal de Vía tiene la obligación de conducir a la estación más próxima los animales que se introducen en la línea y entregarlos al Jefe de Estación.

### **Art. 110.- Carros con carga de fácil combustión e incendio de equipo.**

Los carros con carga de fácil combustión deben ser distanciados a lo menos por un carro de las locomotoras eléctricas o diesel.

Los carros estanques que transportan combustibles líquidos, en atención a que sus condiciones de seguridad no ofrecen peligro de incendio, pueden ser distanciados un carro de las locomotoras eléctricas y diesel. Cuando estos carros viajan llenos deben ir separados de la casita del tren a lo menos por un carro.

En un mismo tren no pueden ir carros cargados con inflamables (bencina, parafina, etc.), y carros con explosivos.

En caso de incendio del equipo de un tren, éste debe detenerse inmediatamente para tratar de apagarlo, y el conductor ordenará lo necesario, para aislar los carros o coches incendiados para que el fuego no se propague al resto del tren.

### **Art. 111.- Carros con explosivos y normas para su arrastre y movilización.**

Con él objeto de evitar accidentes, la movilización de equipo cargado con explosivos está sujeta a las siguientes disposiciones:

#### **1. Sectores en que se acepta el transporte de explosivos.**

En el Ferrocarril del Sur, sólo se aceptarán despachos de explosivos desde San Antonio hacia las estaciones de la línea central ubicadas al Sur de Paine, por el Ramal Talagante a Paine y de Nos a Alerce, excluidos los Ramales, excepto los de San Rosendo a Concepción y de Antilhue a Valdivia.

La Estación Alameda no puede recibir ni despachar explosivos; y, Puerto Montt no puede recibir explosivos (Artículo 36 letra k del Reglamento de Carga).

En el Ferrocarril Norte, se aceptará sólo entre las estaciones de Iquique y Rayado, excluyendo los Ramales.

No se aceptarán despachos de explosivos a las estaciones comprendidas en el sector Catapilco-Calera, Puerto Valparaíso-Alameda, Alameda-San Bernardo y Alameda-Talagante.

La Empresa, mediante simple orden de servicio, emanada de la Gerencia de Tráfico, puede restringir el transporte de explosivos en otros sectores.

## **2. Circular de carrera de trenes con explosivos**

Cuando una estación necesite despachar equipo cargado con explosivos, dará aviso a la Superintendencia la que a su vez impartirá una circular indicando el tren que lo arrastrará, su reparto y destino, además dará aviso a todos los Servicios de Explotación y Superintendencia por donde pasará ese equipo.

## **3. Protección y ubicación en trenes y estaciones del equipo cargado con explosivo.**

Se intercalarán entre la locomotora y el o los carros con explosivos, por lo menos dos vagones, cuando el tren vaya convoyado por locomotora Diesel y uno cuando se trate de tracción eléctrica y cinco vagones con locomotora a vapor.

Entre la casita del Conductor y el carro con explosivos más próximo, debe ir por lo menos un vagón de protección.

En los trenes cargados exclusivamente con explosivos (trenes polvoreros) o con salitre (salitreros), no regirán las normas de protección citadas anteriormente.

En un tren puede ir un máximo de cuatro vagones cargados con explosivos o artículos peligrosos.

Cuando por fallas mecánicas sea necesario dejar un vagón con explosivos en alguna estación que no sea la de su destino, el vagón debe quedar aislado y lo más distante posible de los edificios de la estación o del centro poblado inmediato a ella. En estos casos el Jefe de Estación dará aviso inmediato a la autoridad policial del lugar, para que ésta disponga la vigilancia especial que corresponda. Además, el Jefe de Estación avisará inmediatamente a la Superintendencia respectiva sobre lo ocurrido, para que ésta disponga las medidas más convenientes del caso.

En las estaciones con locomotoras de maniobras cuya capacidad, de arrastre no les permita hacer movimientos con los vagones exigidos como protección, las -maniobras las hará la locomotora del tren que deja o toma el equipo cargado con explosivos. Al dejar los vagones con explosivos en una estación, deberán ser colocados en vías no ocupadas por otros vagones a fin de evitar las topadas.

Mientras en una estación haya trenes o equipos con explosivos, las locomotoras a vapor o Diesel no podrán hacer maniobras por líneas contiguas:

## **4. Cruzamientos de trenes con equipo con explosivos.**

- a) En casos de cruzamientos de un tren de pasajeros con otro de carga que arrastra equipo con explosivos, éste será recibido a una vía no contigua a aquella en la que el tren de pasajeros está detenido o por la cuál pasará. En lo posible se evitará que los cruzamientos se hagan en estaciones que no cuenten con las vías necesarias.
- b) En los cruzamientos con otros trenes de carga se procederá en igual forma, pero se dará preferencia al tren que transporte materias inflamables o explosivas, tanto en la recepción como en el despacho, a fin de que éste permanezca en la estación el mínimo de tiempo posible.
- c) En los sectores con doble vía, el tren que transporte explosivos por ningún motivo debe cruzar con otro en plena vía.

No se despachará un vehículo detrás de un tren (en permisivo) cuando el tren transporte Cloro Líquido o materiales explosivos.

- d) El tren que transporte materias inflamables o explosivas detendrá su marcha por lo menos 100 metros antes de llegar a un lugar de la vía en que ardan matorrales, pastos secos, sementeras, o cuando se haya declarado cualquier incendio a menos de 200 metros de la vía. El Conductor del tren dará inmediato aviso a las estaciones vecinas y tomará las medidas de precaución y seguridad previstas para estos casos.

Para que los cruzamientos en que intervengan estos trenes se efectúen de acuerdo a las disposiciones anteriores, los Inspectores de Turno deben observar especial vigilancia sobre su movilización y cuidar que se haga en estaciones que cuenten con las vías para su estricto cumplimiento.

## **1º. CLORO LIQUIDO**

### **Art. 112. - Normas para la movilización de carros estanques cargados o vacíos destinados al transporte de Cloro Líquido y Acido Sulfúrico.**

El cloro líquido se encuentran clasificado como sustancia peligrosa y para su transporte por ferrocarril, se han dispuesto normas especiales, las cuales deben ser cumplidas rigurosamente por el personal encargado.

Para una mejor identificación de los estanques destinados a este transporte, se han pintado de color amarillo, los que llevan en sus costados el símbolo de "Riesgo inherente de muerte" (Dos tibias cruzadas con una calavera).

#### **A. CARGA Y DESCARGA**

1. Las operaciones de carga y descarga deben realizarse en desvíos particulares y bajo la exclusiva responsabilidad del productor y/o de los usuarios, según el caso, reservándose la Empresa el derecho a fiscalizar el cumplimiento de las Normas correspondientes.
2. Las operaciones mencionadas deben ser realizadas por personal especialmente instruido para el efecto y responsable del cumplimiento cuidadoso de las instrucciones.
3. Durante la operación de carga y descarga del carro, el freno de mano debe estar apretado y deben asegurarse las ruedas con calzas o cuñas.
4. Los desvíos para descargar y cargar el cloro líquido, deben ser de una sola salida y la vía debe ser horizontal. El desvío debe tener un cambio hacia desvío desrielador, a una distancia no superior a 20 metros del extremo del carro, cambio que debe permanecer abierto hasta el acoplamiento de la locomotora. Las llaves de los cambios deben estar en poder del empleado a cargo de la operación.
5. La recepción del carro cargado se efectuará en el desvío del Productor, quien al momento de ser retirado el estanque para acoplarlo al tren, emitirá un Certificado de Inspección del carro cargado. En este Certificado el productor acreditará que el carro-estanque y sus accesorios se encuentran en perfectas condiciones y aquél no presenta fugas. El ferrocarril, mediante el Inspector de Seguridad Industrial, fiscalizará, el cumplimiento de estas exigencias.

6. Recibido el carro estanque vacío y el Certificado de Inspección del Entrega, el Jefe de Estación o Mayordomo de Patios, verificará el sellado del domo, constatando que el estanque no presente golpes o averías, y autorizará su acople al tren para su envío.
7. Sólo en la oportunidad en que el Certificado de Inspección de Recepción del carro estanque vacío señale que existe alguna anomalía, el Jefe Estación pondrá Télex al Inspector de Turno de la Oficina Control de Tráfico y al Inspector de Seguridad Industrial.

## **B. ARMADO Y DESARME DE TRENES QUE TRANSPORTEN CARROS ESTANQUES.**

1. Las operaciones de armado y desarme de trenes que arrastran carros estanques de cloro cargados o vacíos, sólo podrán efectuarse con locomotoras eléctricas o diesel; vigilando que tanto las maniobras como los acoplamientos, se hagan con máxima precaución y a velocidad mínima "no superior a" 6 Km/hr.
2. Los carros estanques Cargados pueden ser llevados, o retirados del desvío del usuario o productor, acoplados a otros carros, siempre que la carga de éstos sea compatible con el transporte de cloro y sean arrastrados por el mismo tren.
3. Los carros estanques cargados con cloro líquido se movilizarán a la estación correspondiente, con una anticipación no superior a dos (2) horas de la salida del tren que los arrastrará.
4. Los carros estanques cargados una vez en la estación, serán acoplados de inmediato al tren que los arrastrará, el que deberá estar armado.
5. Los carros estanques tanto vacíos -como llenos, deberán ir punteros, vale decir, inmediatamente detrás de la locomotora del tren.
6. Una vez acoplados los carros estanques al tren, queda prohibida toda maniobra que los comprometa.
7. Los carros estanques cargados o vacíos, una vez llegados a la estación de destino, serán llevados de inmediato al desvío particular, con preferencia sobre todo tipo de maniobras.
8. Los carros estanques cargados o vacíos, no deben ser clasificados en los patios con lomo de clasificación, en ninguna circunstancia. Deben ser colocados directamente en el lugar adecuado por la locomotora de maniobras.
9. El carro-estanque vacío, previamente soplado, no presenta ningún riesgo de emanaciones de cloro, por lo que no existen posibilidades de accidentes producidos por los efectos tóxicos de dicho elemento; pero, debe tener un tratamiento cuidadoso en su transporte, impidiendo todo tipo de maniobras bruscas o violentas, tendiente a mantener el carro estanque en perfectas condiciones, de modo que no le impida soportar las presiones a que es sometido cuando está cargado.

## **C. CIRCULACIÓN DE TRENES DE CARGA QUE TRANSPORTEN CARROS ESTANQUES DE CLORO LIQUIDO.**

### **1. REVISIÓN DEL ESTADO MECÁNICO Y DE RODADO.**

Sin perjuicio de la obligación del usuario de entregar un formulario certificado el buen estado del estanque y sus válvulas, el Jefe de Revisión de Ferrocarriles deberá constatar personalmente el estado mecánico y el rodado del o de los carros y dar su conformidad antes de que sea cargado.

2. Cuando un tren de Carga directo deba transportar CARROS ESTANQUES DE CLORO LIQUIDO CARGADOS, el Inspector de Turno de la Oficina Control de Tráfico impartirá Circular del Tren a todo el sector de su trayecto, con una anticipación igual o superior a cinco (5) horas de la partida de éste, de acuerdo a las normas señaladas en el N° 2 del Art. 111. de este Reglamento.
3. Los carros estanques cargados o vacíos deben ser transportados exclusivamente en TRENES DE CARGA de categoría DIRECTOS O EXPRESOS. Por ningún motivo podrán agregarse a trenes de Pasajeros, Mixtos o de cualquier otro tipo de trenes de Carga.

El personal de tráfico que se designe al servicio de los trenes que transporten cloro líquido, debe ser especialmente adiestrado por Seguridad Industrial en las labores que deberán desempeñar.

4. El tren de Carga directo, que incluya carros estanques **CARGADOS CON CLORO LIQUIDO**, se movilizará sólo de día y con luz natural durante todo su trayecto. Si por algún imprevisto el tren no alcanza a realizar el trayecto en las condiciones anteriores, será responsabilidad del Coordinador de Seguridad Industrial de la Superintendencia respectiva, de común acuerdo con el Inspector de Turno de la Oficina Control de Tráfico, disponer que aquel continúe viaje o regrese a la estación de origen, si es el caso, extremando las medidas de precaución y vigilancia sobre los carros estanques con cloro, otorgándole preferencia **SOBRE TODO TREN**.
5. Los transportes de cloro cuyos destinos no sean Laja ni Carampangue, serán programados previamente por las Gerencias de Tráfico y Comercial y por el Departamento de Relaciones Industriales. En todo caso, los trenes que arrastren este equipo circularán sólo de día con luz natural y como Trenes Especiales.
6. En días en que las condiciones climáticas (neblina, temporales, etc.), u otros: sismos, inundaciones, accidentes, incendios, etc., que impliquen un riesgo, para la seguridad del convoy, especialmente para los carros estanques **CARGADOS**, solamente el Inspector de Turno de común acuerdo con el Coordinador de Seguridad Industrial, podrán autorizar por telegrama la salida del tren de la estación de partida o que éste continúe en su trayecto.

En casos de incendio cerca de la vía, el tren que transporte carros estanques cargados con cloro líquido, se detendrá 200 metros antes del lugar afectado. Si el Inspector de Seguridad Industrial estima que el calor puede afectar los carros estanques, cargados con cloro, notificará al Conductor del Tren para que éste dé aviso a las estaciones vecinas, tome las medidas de precaución que correspondan e informe al Inspector de Turno ya citado, quién determinará el procedimiento a seguir de común acuerdo con el Coordinador de Seguridad Industrial.

7. El tren de Carga directo que transporte **carros estanques cargados con cloro líquido**, se movilizará en lo posible sin detenciones y con preferencia sobre todo tren de Carga o Mixto.
8. El tren de Carga directo que transporte **CARROS-ESTANQUES CARGADOS**, deberá viajar siempre con **BLOCK ABSOLUTO** quedando prohibido todo tipo de permisos.
9. La velocidad de los trenes que arrastren carros estanques cargados no debe exceder de 40 Km./hora,
10. En los sectores de doble vía el tren que arrastre carros estanques cargados, por ningún motivo debe cruzar con otro en plena vía.
11. En sectores de doble vía señalizados eléctricos en el que existan Señales Intermediarias automáticas, cuando se movilice un tren de Carga que transporte carros estanques **cargados**, no podrá despacharse detrás ningún tren, locomotora o vehículo, hasta que el tren haya llegado a la próxima estación en servicio.
12. En caso de cruzamientos con otros trenes en estaciones, el que transporte carros estanques **cargados** no podrá ser recibido a una línea contigua a la que ocupa el otro tren.
13. El tren, que arrastre carros estanques **cargados** no se detendrá en estaciones contiguas a centros poblados ni patios de maniobras, salvo casos calificados y bajo la responsabilidad del Inspector de Turno; de Tráfico y del Coordinador de Seguridad - Industrial de la Superintendencia respectiva. En caso de detención obligada en alguna estación del trayecto, el Inspector de Seguridad Industrial que viaje a cargo, tendrá la obligación de revisar los carros estanques cargados a fin de detectar posibles fugas.
14. No podrá tomarse la locomotora de un tren de Carga directo que transporte carros estanques cargados con cloro líquido, para reemplazar la locomotora de otro tren de mayor categoría en caso de descompostura.
15. En caso de falla de locomotora de un tren directo, que arrastra carros estanques con cloro, el Inspector de Turno de la Oficina de Control de Tráfico, dispondrá de inmediato envío de otra que lo vaya a convoyar, estando facultado, en caso de urgencia, para disponer de la **locomotora de cualquier** tren que se encuentre en el sector.
16. Si por fallas mecánicas es necesario dejar un carro estanque cargado en alguna estación del trayecto que no sea la de su destino, éste debe quedar a cargo de un funcionario de Seguridad Industrial, quien dispondrá que el carro en cuestión, sea ubicado lo más distante y aislado posible del centro poblacional. Dicho funcionario, previa revisión y comprobación de que el estanque no presenta fugas de cloro, dejará constancia por escrito al Jefe de Estación de estas circunstancias. El Jefe de Estación, además de informar al Inspector de Turno, dará cuenta de inmediato a la autoridad policial del lugar, solicitando vigilancia especial, como asimismo informará al Cuerpo de Bomberos que corresponda a dicho sector, como medida de precaución.

## **D. MEDIDAS DE EMERGENCIA**

1. En cuanto exista sospecha de presencia de cloro en el aire, debido al olor fuertemente irritante, el Inspector de Seguridad deberá adoptar inmediatamente las medidas para ubicar el lugar de la fuga.
2. En tal caso, este funcionario y cualquier otra persona que deba concurrir al lugar de la fuga, deberá ir equipada con máscaras contra gases y los elementos necesarios para controlar la situación.
3. Ante una emergencia, el personal del tren trabajará en equipo, de acuerdo a las instrucciones del Inspector de Seguridad Industrial. Ningún integrante del equipo podrá trabajar solo.
4. Todas las demás personas deben ser alejadas a cien (100) metros por lo menos en dirección contraria al viento del área afectada, mientras la situación no se haya solucionado.
5. Si la fuga es de proporciones, todas las personas deben ser advertidas en el área.
6. Conviene mantener la zona ventilada y colocar en lugar prominente algún elemento que indique la dirección del viento.

El personal debe ubicarse de manera que el gas arrastrado por el viento no le afecte.

El gas cloro es 2.1/2 veces más pesado que el aire y por tal razón tiende a quedar cerca del suelo.

7. Si una fuga no puede ser reparada rápidamente, debe darse aviso de inmediato al productor (DIAMOND SHAMROCK CHILE) y consignatarios, quienes deben arbitrar las medidas correspondientes.

Asimismo, se notificará a Seguridad Industrial, Pescante de Siniestros y Bomberos, dando aviso además a Intendente, Gobernador, Defensa Civil, etc., para coordinar y efectuar las labores de prevención, protección y evacuación, si fuera necesario. La oficina de Control de Tráfico respectiva debe tener una Nómina de las Estaciones que cuentan con servicios de Carabineros y/o Bomberos.

8. Si se producen fugas de cloro durante la circulación del tren por áreas pobladas, conviene mantener el tren en marcha y llevar el carro estanque a plena vía para dispersar el gas y minimizar el riesgo para la población.
9. Una vez detenido el tren, el personal instalará Selector a una distancia igual o superior a cien (100) metros en dirección contraria al viento, y avisará a la Oficina Control de Tráfico respectiva para que se adopten las medidas pertinentes para una posible y expedita movilización de los carros estanques afectados y equipo del tren hacia el centro de descarga más cercano.
10. Si la fuga se detecta estando detenido el tren en una estación, el personal de Seguridad Industrial, se hará cargo de la situación y notificará al Jefe Estación de la magnitud de la emergencia, quien a su vez, dará aviso a la Oficina Control de Tráfico correspondiente para que, si es necesario, se suspenda el tráfico de trenes en el sector. Asimismo, el Jefe Estación, con el concurso de todo el personal ferroviario y el

auxilio de Carabineros y Bomberos, dispondrá se despeje la zona peligrosa o de posible contaminación.

11. Para la protección del personal, todo tren que transporte carros estanques de cloro líquido, llevará dos (2) cajas - una en la locomotora y otra en el carro casita - que contengan los elementos de protección necesarios y de trabajo.

En caso de fugas comprobadas, el personal que no tenga elementos de protección debe retirarse a más de cien (100) metros de distancia del área afectada y en sentido contrario al viento.

12. Para los mismos efectos, los Pescantes de Siniestros y Auxiliadores tendrán elementos de protección y primeros auxilios, quienes deberán estar debidamente capacitados para usarlos.

13. En caso de accidente con fuga de gas cloro comprobada, la Oficina Control de Tráfico respectiva deberá adoptar de inmediato las siguientes medidas:

- a) Hacer las notificaciones a las personas indicadas en el punto 7 que correspondan.
- b) Ordenará y/o solicitará la salida por medios terrestres de médicos y enfermeras 'Con los elementos de primeros auxilios.
- c) Ordenará la salida del Tren Auxiliador.

14. El Servicio de Seguridad Industrial de la Empresa, proveerá al personal de los trenes que transporten cloro líquido, de los elementos necesarios, a los cuales se ha hecho referencia en estas instrucciones.

15. El personal que deje de formar parte de la unidad del tren por un tiempo, superior a un (1) año, deberá ser reinstruido en el manejo y transporte del cloro líquido.

## **2º. ACIDO SULFÚRICO**

**Características generales:** Es un líquido aceitoso de color incoloro a lechoso; despiden emanaciones ácidas que son altamente tóxicas. Fuertemente corrosivo, esta acción se ve aumentada si se mezcla con agua.

### **A. CARGA Y DESCARGA**

1. Para su mejor identificación los estanques destinados al transporte de ácido sulfúrico han sido pintados de color "verde nilo".
2. El Jefe de Revisión deberá constatar personalmente el estado mecánico y de rodado del o de los carros estanques y dar visto bueno, antes que sean cargados o agregados vacíos al tren.
3. Durante la faena de carga y descarga, el equipo, debe permanecer con calza y su freno de mano apretado.

4. No debe fumar ni hacer fuego en las proximidades del carro cuando esté con la escotilla abierta; ello debido a que los estanques cargados o vacíos, acumulan hidrógeno, el que en contacto con chispas o llamas, puede provocar explosiones.

## **B. ARMADO Y DESARME DEL TREN**

1. Los carros estanques cargados o vacíos, podrán ser acoplados directamente a la locomotora, para ser retirados o ubicados en el desvío de los usuarios, sólo podrán efectuarse maniobras con este equipo con locomotoras eléctricas o diesel, evitando topadas bruscas.
2. Los carros estanques cargados o vacíos, no deben ser clasificados en lomo de gravedad, sino colocados por la locomotora de maniobras directamente en el lugar adecuado.
3. En los trenes que transporten carros estanques cargados con ácido sulfúrico, no deberán agregarse carros cargados con sustancias inflamables o explosivos (bencina, petróleo, kerosén, salitre, clorato de sodio, etc.), o carros estanques que transporten cloro líquido. Ante cualquier duda deberán hacerse las consultas pertinentes a Seguridad Industrial.
4. Para la protección y ubicación en los trenes, entre la locomotora y los carros estanques cargados o vacíos, deberá colocarse a lo menos un vagón de protección; como asimismo, deberá separarse por un carro la casita del Conductor.
5. Por ningún motivo, deberá autorizarse el acoplamiento de carros estanques cargados o vacíos, a trenes de Pasajeros o Mixtos.

## **C. CIRCULACIÓN DE TRENES QUE TRANSPORTEN CARROS ESTANQUES.**

1. El Inspector de Turno impartirá una circular a las estaciones del trayecto, indicando tren que arrastrará los carros estanques y estación de destino.
2. La velocidad de los trenes que arrastren carros estanques cargados, no debe exceder de los 60 Km/hr.
3. La tapa superior del estanque debe permanecer herméticamente cerrada, tanto durante el transporte cargado, como vacío, debiendo evitarse absolutamente el ingreso de agua al estanque cargado o vacío.
4. El tren que transporte carros estanques con ácido sulfúrico, detendrá su marcha por lo menos 100 metros antes de llegar a un lugar de la vía en que ardan matorrales, pasto seco, sementeras o cuando, se haya declarado cualquier incendio a menos de 200 metros de la vía. El Conductor del tren dará inmediato aviso a las estaciones vecinas y tomará las medidas de precaución y seguridad previstas para estos casos.
5. En caso de producirse incendios que comprometan los carros estanques con ácido sulfúrico, estos deben ser controlados usando solamente extintores a base de Polvo Químico Seco CO<sub>2</sub>. En ningún caso debe emplearse agua, debido a la reacción explosiva que se produce al utilizar este elemento en presencia de ácido sulfúrico.
6. Cuando por fallas mecánicas u otra causa sea necesario dejar un carro estanque cargado con ácido en alguna estación que no sea la de su destino, éste debe quedar aislado y lo más distante del edificio de la estación o de centros poblados. En estos casos, el Jefe de Estación dará aviso al Inspector de Turno, para que disponga las medidas precautorias del

caso, entre ellas, la custodia del carro por personal de Guardia Vigilancia y en ausencia de éste solicitará vigilancia policial.

7. En caso de detectarse filtraciones de ácido sulfúrico o derrames de este producto a causa de un accidente, antes de iniciar cualquier faena, debe neutralizarse el ácido sulfúrico con ceniza de soda o cal. A falta de estos elementos, debe cubrirse el ácido con arena. Cuando lo anterior no sea posible, deberá canalizarse el ácido fuera de la vía hacia una depresión del terreno, el que debe ser previamente desmalezado.

## **CAPITULO VII - DE LOS ACCIDENTES**

### **Art. 113.- Obstrucción de la vía.**

Si un Movilizador se da cuenta de que algo sucede en la vía, capaz de originar una obstrucción, debe informar inmediatamente al otro Movilizador y al Inspector de Turno de la situación producida y dar los pasos necesarios para dejar nuevamente la vía expedita. Todos los trenes deben ser detenidos y los Maquinistas recibir instrucciones escritas de proseguir con precaución, con indicación de la causa, hasta que la vía quede expedita.

Cuando el Movilizador se haya asegurado que la vía está expedita, debe dar aviso a la estación del otro extremo del block y la movilización ordinaria reanudarse.

### **Art. 114.- Medidas que debe tomar el Inspector de Turno.**

El Inspector de Turno que tenga conocimiento de un accidente y cuando haya sido informado de su magnitud, deberá notificar a los funcionarios que deben intervenir directamente en estos casos, tales como Jefe Servicio de Explotación del área, Despachador Eléctrico, Ing. Jefe Instalaciones Fijas de la Jurisdicción, Inspectores de Tráfico del sector, de Vía, Señales, Electrificación y Jefes de Casas de Máquinas, como asimismo, a todo otro funcionario cuyos servicios, a juicio suyo, sean necesarios. Hecho lo anterior informará al Superintendente, Gerente de Tráfico y Centro de Mensajes, acerca de las proporciones del accidente y de las primeras medidas tomadas.

Según la gravedad del accidente, el Superintendente, deberá ponerlo en conocimiento del Director, del Administrador Delegado y los Departamentos Jurídico y de Salud si correspondiere.

### **Art. 115.- Funcionarios que intervienen en un accidente.**

- a) En el lugar del accidente deberá actuar un funcionario responsable del restablecimiento normal del tráfico, el que deberá coordinar la acción de los servicios que concurran al accidente. Actuará en esta calidad el Jefe Servicio de Explotación del área y en ausencia de éste lo hará el Inspector de Tráfico del sector.
- b) El personal de Instalaciones Fijas, Vía, Líneas de Contacto, Señales, etc., de Pescante y Casa de Máquinas, tendrán a cargo la parte correspondiente de sus funciones específicas y deberán trabajar de acuerdo con el funcionario a cargo, para que en conjunto resuelvan las medidas de mayor urgencia que sean necesarias.
- c) El funcionario que se haya hecho cargo del accidente solicitará, si hay posibilidad, la suspensión momentánea de los trabajos, para dar avance a los trenes de pasajeros o de carga de primera necesidad, con el fin de evitarles mayores atrasos.

Deberá también calificar la magnitud del accidente en cuanto a daños y duración, coordinando con el Inspector de Turno, si la situación lo requiere, la posibilidad de efectuar trasbordo o la contratación de medios de transporte para el traslado de los pasajeros. Además, propondrá al Inspector de Turno otras medidas que estimare conveniente, tales como atrasar salida de trenes, detenerlos en estaciones del trayecto, supresión de trenes, etc. En todo caso, será el Superintendente o el Inspector de Turno en su representación, quién dará las instrucciones al respecto.

- d) El Inspector de Turno mantendrá la coordinación general del accidente y de las medidas anexas que correspondan, mientras no sea el propio Superintendente u otra Jefatura de Tráfico de superior jerarquía, quien asuma esa responsabilidad.

#### **Art. 116.- Tren accidentado.**

El Conductor y personal de un tren accidentado tienen la obligación de protegerlo inmediatamente de ocurrido el accidente. Si este sucede en un sector de doble vía, el Maquinista dispondrá de inmediato que su Ayudante proteja la otra línea a objeto de evitar que otro tren que por ella se acerque en sentido contrario pueda, a su vez, accidentarse al encontrar la vía obstruida por el primer accidente.

Después de establecidas todas las protecciones, el conductor procederá en la forma siguiente:

Tratará de comunicarse, por medio del selector, con el Inspector de Turno o alguna de las estaciones vecinas; si no le fuera posible hacerlo por este medio, buscará otra forma de comunicación y si es necesario enviará un mensajero a la estación más cercana.

Si la naturaleza del accidente se lo permite, podrá cortar la locomotora sola o con alguna fracción del tren acoplada a ésta y enviarla hasta la próxima estación a dar cuenta detallada de lo ocurrido. El tren o fracción que en este caso permanece en plena vía, debe estar protegido por ambos lados.

En los sectores con bastón, éste debe ser retenido en el lugar del accidente hasta que se despeje totalmente el block, conforme a lo dispuesto en la letra d) del artículo 41 de este Reglamento.

#### **Art. 117.- Movilización a y desde el accidente.**

Para la movilización a y desde el accidente, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

- a) Si ha sido posible instalar Selector en la parte afectada por un accidente, este lugar para a ser considerado como estación provisoria, que se denominará "Accidente KM . . . . ."
- b) A cargo del Selector deberá designarse a un empleado apto, quien será responsable de la correcta movilización entre las estaciones vecinas y el lugar del accidente.
- c) El Jefe Servicio Explotación o el Inspector de Tráfico a cargo del accidente dotará de los elementos de movilización necesarios, dará las instrucciones y velará por el buen desempeño de los movilizadores que intervienen. También calificará la preferencia de los trenes de trabajo, autocarriles, ambulancias, etc., que vayan o salgan del sitio afectado. A falta de este funcionario, podrán los Jefes de Estación, de acuerdo con el Inspector de Turno calificar esta norma de movilización y preferencia.
- d) Cumplido con lo señalado en las letras a), b) y c), no hay inconvenientes para hacer movilizaciones simultáneas desde las estaciones vecinas al lugar del accidente.
- e) Los movilizadores, para despachar trenes o vehículos al lugar del accidente, lo harán con **Formulario de Emergencia**, aún cuando en doble vía el tren salga por línea correspondiente.
- f) Queda prohibido hacer movilizaciones de ida y regreso, salvo el caso que aún no se hubiese instalado movilizador en el sitio del accidente. Cuando sea necesario movilizar desde el sitio del accidente hacia las estaciones vecinas, deberá el Movilizador hacerlo

con el Visto Bueno del Jefe Servicio Explotación o Inspector de Tráfico, ubicado en el terreno.

- g) Toda movilización que se haga en las condiciones autorizadas en las letras precedentes, deberá hacerse a marcha reducida y con las precauciones que el caso aconseje.
- h) En los sectores señalizados, los movilizadores bloquearán las palancas de salida hacia el block del accidente, aún cuando sea doble vía.
- i) Se llevará una numeración correlativa de las movilizaciones desde cada una de las estaciones vecinas al accidente: desde luego, podrá ir un solo vehículo o tren en cada caso y en el formulario se anotará el número de trenes o vehículos que se encuentren en el lugar afectado por el accidente.

#### **Art. 118.- Señales de protección**

En caso de accidente, deberán redoblarse las precauciones para la protección de los trenes, debiendo el personal proceder conforme está establecido en el Art. 90, de este Reglamento.

#### **Art. 119.- Precauciones en sectores con Líneas Aéreas.**

- a) Si se produjera un accidente de Líneas de Contacto en un sector con permisivo, los conductores al cerciorarse que los daños son de magnitud y pudieran ser de riesgo para el personal y/o vehículo que vaya detrás y si el tren puede continuar viaje, dejará un señalero para proteger el sector amagado.

En la estación próxima deberá dar los avisos correspondientes.

- b) Las prevenciones de bajar o subir pantógrafos en puntos determinados, deberán ser dadas por escrito a los maquinistas en **Formulario de Precaución**, él que debe ser firmado por el Maquinista.

## **CAPITULO VIII DISPOSICIONES ANEXAS**

### **I. INSTRUCCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE ORDENES DEL DESPACHADOR ELÉCTRICO (D.E.)**

#### **1.- Comunicaciones del Despachador Eléctrico.**

- 1.1. Toda instrucción que el Despachador Eléctrico imparta al personal de Tráfico debe darse en forma de telegrama numerado y su transmisión y recepción tendrá preferencia sobre las comunicaciones de otro carácter.
- 1.2. Las órdenes recibidas del Despachador Eléctrico, deberán cumplirse inmediatamente y en la mayor exactitud que indican. Tratándose de operaciones con seccionadores, el encargado de cumplir esa orden será el mismo funcionario que la recibió y no podrá delegar esta labor en otra persona.
- 1.3. Todo funcionario que reciba un telegrama del D.E. dejará constancia escrita de su texto y de la respuesta del caso.

#### **Ejemplo de Telegrama**

Curicó a San Bernardo:

D.E. N° 96. Abra Seccionadores (cuernos) 5 y 7 y cierre seccionador N° 9.

**MORENO**

#### **Respuesta:**

San Bernardo a Curicó:

Abiertos Seccionadores (cuernos) 5 y 7 y cerrado seccionador N° 9. Su D. E. N° 96

**CORNEJO.**

- 1.4. Al cumplir con la operación, se deberá tener especial cuidado de hacerlo en el mismo orden que lo dispuso el D.E. en su telegrama.

En el caso citado como ejemplo; se abrirá primero el seccionador N° 5 y luego el N° 7, para terminar cerrando el seccionador N° 9, no debiendo alterar el orden establecido en el telegrama.

#### **1.5. Importante:**

Dado el peligro que reviste operar equivocadamente los seccionadores de cuerno de 3.000 Volts. y separadores de cuchillo de 3.000 y 2.300 Volts., ya que el voltaje en ellos es mortal, el personal de tráfico (Movilizadores), deberá cumplir fielmente lo dispuesto por el Despachador Eléctrico en lo referente a:

- RECEPCIÓN DEL TELEGRAMA DE OPERACIÓN, ESTE DEBE SER CLARO EN SU TEXTO Y NO DEJAR DUDAS EN LO QUE INDICA.
- RESPETAR FIELMENTE EL ORDEN DE PRECEDENCIA INDICADO EN EL TELEGRAMA PARA EJECUTAR LA OPERACION.
- COMPROBAR VISUAL Y FEHACIENTEMENTE QUE LOS SECCIONADORES SE ABRIERON O SE CERRARON EN FORMA CORRECTA Y CORRESPONDEN A LOS INDICADOS EN LA ORDEN RECIBIDA.

- INFORMAR AL DESPACHADOR ELÉCTRICO POR TELEGRAMA SOBRE LAS OPERACIONES EFECTUADAS.

## **2.- ALTURAS MÁXIMAS DEL EQUIPO DESDE CABEZA DE RIEL EN SECTORES ELECTRIFICADOS DEL FC. SUR. PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES.**

<b>SECTOR</b>	<b>ALAMEDA – COLLIPULLI</b>	<b>TUNEL MATUCANA - PUERTO</b>
Sin Restricción	Hasta 4,50 m.	Hasta 4,40 m.
Autorización del D.E.	Entre 4,50 y 4,70 m	Entre 4,40 y 4,50 m
Aut. D.E. y Pilotaje L. de Contacto	Sobre 4,70 m.	Sobre 4,50 m.

Es indispensable la autorización previa de la Gerencia de Tráfico (Departamento Estaciones v Terminales), para el despacho de todo tipo de maquinarias y bultos especiales de acuerdo a lo establecido en el Art. 34 del Reglamento de Carga.

El afianzamiento de las cargas especiales debe ser autorizado, en todos los casos, por un Inspector de Tráfico.

## **INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA LA MOVILIZACION DEL TREN PRESIDENCIAL**

### **1.- Circular de carrera del Tren Presidencial.**

La carrera del tren presidencial se establecerá por una orden expresa del Gerente de Tráfico.

El Superintendente en que iniciará su carrera, impartirá una circular para todas las estaciones del recorrido indicando los siguientes datos:

- Estación de partida y de término.
- Hora de partida de la estación inicial del recorrido del tren, de pasada por las estaciones intermedias y de llegada a la estación de término.
- Nombre del Inspector de Tráfico y del Conductor que viajarán a cargo del tren.
- Composición del tren.

Esa circular deberá transmitirse a los Jefes de Estaciones, Jefes de Servicios Explotación, Inspectores de Tráfico, Ingeniero Instalaciones Fijas, Jefes de Casas de Máquinas, Inspectores de Señalización y, en general, a todo el personal que intervenga en el tránsito en el sector en que el tren presidencial hará su recorrido.

### **2. Tren explorador preferencia en la movilización y cruzamiento**

El tren presidencial será precedido por un tren explorador a lo largo de todo su recorrido, salvo orden expresa en contrario. El tren explorador marchará llevando sobre el presidencial una delantera no superior a dos estaciones.

Estos trenes tendrán preferencia sobre cualquier otro, a excepción de los auxiliares que se movilicen a despejar la línea para ellos mismos y, por consiguiente, todas las estaciones de su recorrido tendrán lista la Vía Libre con toda oportunidad.

Para cruzamiento con trenes de carga, es necesario que estos se encuentren detenidos en la estación del cruzamiento, por lo menos 10 minutos antes de la llegada del tren explorador y del presidencial.

### **3. Personal de estaciones y cruces debe permanecer en servicio.**

Todas las estaciones permanecerán en servicio hasta que el tren presidencial llegue a la estación siguiente y el Inspector de Turno autorice su despedida.

Los Jefes de Estaciones y Cambiadores concurrirán a cualquier hora que sea necesario para atender personalmente la movilización de ambos trenes (explorador y presidencial).

Los Jefes de Estaciones comprobarán personalmente la correcta posición de los cambios de la ruta que tendrán esos trenes y que las líneas por que pasarán estén totalmente despejadas. Los cambios deberán permanecer con llave y los Jefes de Estaciones fiscalizarán el estado de temperancia de los Cambiadores a su cargo.

En las estaciones con Jefe Nocturno titular, este empleado asumirá las obligaciones señaladas más arriba.

Igualmente, concurrirá a sus puestos para atender la pasada de esos trenes, cualquiera que sea la hora, todo el personal de Guarda cruces, quienes serán notificados oportunamente por los Inspectores de Vía cuando los cruces se encuentren a más de 600 metros de la estación. Los que están hasta a 600 metros de distancia de la estación serán notificados por el Jefe de Estación.

### **4. Líneas a que deben recibirse los trenes.**

Los trenes exploradores y presidencial serán recibidos por la línea recta. En las estaciones en que el presidencial se detenga será recibido en la línea que la Jefatura haya designado . En cualquier caso el tren explorador pasará por la línea a que se recibirá el presidencial, manteniendo siempre la distancia de dos estaciones.

### **5. Velocidad en cambios de entrada.**

La velocidad con que ambos trenes entrarán a la estaciones no podrá ser superior a 30 kilómetros por hora.

### **6. Pescantes, auxiliares y persona de Vía.**

El Superintendente dispondrá oportunamente las estaciones en que los pescantes y auxiliares permanecerán de guardia y en las que deben encontrarse con la necesaria anticipación y listos para movilizarse en caso de emergencia.

El personal de Vía estará listo donde se les fije ubicación para entrar en servicio en cualquier momento.

## **7. Facilidades a Carabineros.**

Si se estimare necesaria la vigilancia de Carabineros, se les otorgará toda clase de facilidades para su traslado a los puntos que deben vigilar y su regreso.

Estas facilidades pueden ser la otorgación de pases libres o proporcionarles los medios de movilización que se estime necesario para el cumplimiento de su misión.

## **8. Control de la marcha de los trenes**

Cada Superintendente designará un Inspector para que permanezca en la Oficina del Selector para que durante el tiempo de marcha de los trenes en la Zona, fiscalice la movilización y resuelva cualquiera dificultad que se presentare, cuidando que el tren presidencial no adelante su llegada a las estaciones en que se le consulta detenciones ni a la de término de su recorrido.

Todas las estaciones informará al Inspector de Tráfico indicado más arriba la hora de pasada de los trenes para que se mantenga el mejor control sobre su marcha.

## **9. Funcionarios que deben viajar en los trenes.**

A cargo del tren presidencial irá un Inspector de Tráfico con autoridad sobre todo el personal del tren.

También deben ir en ese tren un Inspector de Casa de Máquinas que viajará en la locomotora, y el Ingeniero de Instalaciones Fijas correspondientes, si la Jefatura así lo estima conveniente para la seguridad de la marcha. Además, viajarán en el tren un Revisor con todos sus elementos, un electricista, un practicante y un celador o reparador de señales llevando teléfono portátil.

El tren explorador también irá a cargo de un Inspector de Tráfico, acompañado por un Inspector de la Vía y otro de Casa de Máquinas en la locomotora. Igualmente, viajará en el tren un reparador de señales con los elementos necesarios para comunicaciones de emergencia.

Los Inspectores de Tráfico ya indicados acompañarán a los trenes sólo en el recorrido en la Superintendencia a que pertenezcan y al entrar a otra distinta se cambiarán por los correspondientes a esta Superintendencia. El resto del personal de Tráfico que viaje en los trenes deberá hacer el viaje completo.

Los Superintendentes se comunicarán entre sí el nombre del personal que acompañará a los trenes dentro de cada una o en todo su recorrido.

## **10. Vigencia de estas instrucciones.**

Cada vez que se movilice el tren presidencial bastará la circular a que se refiere el No 1 para que el personal ponga en vigencia todas las instrucciones anteriores sin necesidad de otras órdenes o avisos.

Ejemplo de circular de carrera del tren presidencial que se impartirá con la mayor anticipación posible, de iniciación del recorrido:

"De....."

J. E.

Mañana Jueves 18 saldrá de Alameda a las 17 horas tren presidencial, Conductor J. Lorca B. hasta Concepción.

Pasará por Rancagua 18.30, San Fernando llegará 19.30, y saldrá 19.40 horas. Pasará por Curicó 20.40. Llegará a Talca 21.40 y saldrá 21.50 horas.

Tren se compondrá de furgón, coche presidencial, dos dormitorios, un comedor y un primera. Irá a cargo Inspector A. Maturana C. hasta Chillán.

**Superintendente Explotación Centro**

Por su parte, el Superintendente Explotación Sur, impartirá otra circular análoga para el recorrido en su jurisdicción.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

### **ARTICULO ÚNICO**

Las tarjetas de movilización que hubieren sido otorgadas o renovadas durante el año 1986 y 1987, tendrán una vigencia de cuatro años contados desde la fecha que se indica en ella.

**ING. ROBERTO DARRIGRANDI CHADWICK  
DIRECTOR GENERAL  
FERROCARRILES DEL ESTADO  
SUPLENTE**

**SANTIAGO, 14 JULIO 1982.**

**VISTOS:**

Las facultades que nos confiere el D.F.L. N° 94, de 1960 y sus modificaciones posteriores, en relación con el D.S. N° 182, de 1978, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, y/

**CONSIDERANDO:**

Que es necesario reglamentar la organización y el funcionamiento de la Central de Control de Tráfico.

**DECRETO:**

**D. N° 30.1 /042./**

1º.- Apruébese el siguiente Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Central de Control de Tráfico el que entrará en vigencia una vez totalmente tramitado y desde esa fecha quedarán derogadas todas las normas internas de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que fueran incompatibles o se opusieren a éste.

**TOMO RAZÓN  
OSVALDO ITURRIAGA RUIZ  
CONTRALOR GRAL. DE LA  
REPÚBLICA - CHILE**

**16 - AGOSTO - 1982**

## **CAPITULO IX REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA CENTRAL DE CONTROL DE TRAFICO**

### **TITULO I DE LA FINALIDAD DEL REGLAMENTO Y LOS OBJETIVOS DE LA CENTRAL DE CONTROL DE TRAFICO.**

#### **ARTICULO 1º.-**

La Central de Control de Tráfico, en lo sucesivo "**LA CENTRAL**", será el organismo rector de las actividades operativas relacionadas con el desplazamiento de los trenes y su organización y funcionamiento se regirán por este Reglamento.

#### **ARTICULO 2º.-**

Para realizar su función rectora, la **CENTRAL** actúa en representación de la Gerencia de Tráfico, de la Superintendencia o de la Jefatura que corresponda en la zona.

### **TITULO II DE LAS FUNCIONES**

#### **ARTICULO 3º.**

Corresponderá a la CENTRAL las siguientes funciones y atribuciones:

1. Controlar y dirigir los movimientos de los trenes desde su estación de origen a la de destino.
2. Controlar el cumplimiento de los itinerarios confeccionados para los diferentes trenes.
3. Controlar y evaluar la hora de llegada y salida de los trenes en las estaciones.
4. Detectar, con la debida antelación, las circunstancias o hechos que puedan modificar los cruzamientos previamente programados, las combinaciones de recorridos diferentes y, en general las que puedan alterar el normal desarrollo del tránsito ferroviario, procurando optimizar el uso de recursos mediante la eliminación de los referidos factores negativos.
5. Evaluar, informar y actualizar las prevenciones establecidas por los Servicios de Vías y Electrificación, existentes en el área jurisdiccional respectiva y que limitan los tiempos de marcha.
6. Controlar los tiempos de marcha, exceso de velocidad y la aplicación de medidas preventivas.
7. Evaluación permanente del cumplimiento de las disposiciones del "Reglamento General de Movilización" (R.G.M.) y sus Anexos correspondientes.
8. Otorgar autorizaciones de movilizaciones de emergencia, ciñéndose para tales efectos a las disposiciones pertinentes del "Reglamento General de Movilización y sus Anexos".
9. Movilización de Tonelaje Detenido. En esta materia le corresponderá:

9.1. Elaborar el Resumen Diario de Tonelaje acumulado en el área jurisdiccional respectiva.

9.2. Asegurar el aprovechamiento de la capacidad de arrastre de los trenes de número y revisar la composición de los trenes (T. 75).

9.3. Organizar o coordinar (según corresponda) recorridos de Trenes Especiales.

10. Autorización de Cortadas, lo que involucrará:

10.1. Evaluar las causas para la cortada.

10.2. Controlar los tiempos autorizados para la cortada.

10.3. Controlar la aplicación de medidas de seguridad en el sitio de trabajo.

11. Accidentes.

En esta materia le competará:

11.1. Coordinación de la atención de la emergencia.

11.2. Evaluación de recursos, personal, equipo, capacidad estaciones, etc.

11.3. Medidas de protección (Art. 118 y 119 R.G.M.)

11.4. Reanudación del tráfico.

### **TITULO III** **DE LA ORGANIZACIÓN**

#### **ARTICULO 4°.-**

Para el cumplimiento de las funciones indicadas en el Título anterior y el logro de sus objetivos, la CENTRAL tendrá la siguiente organización:

1. Un Inspector de Turno.
2. Un Inspector de Turno Ayudante.
3. Controladores de Tráfico.

Las obligaciones,, de este personal serán las establecidas en los artículos siguientes.

#### **ARTICULO 5°.-**

El Inspector de Turno será nombrado por el Gerente de Tráfico 6 Superintendente según sea el caso.

## **ARTICULO 6º.-**

Para ocupar el cargo de Inspector de Turno se requerirá:

1. Tener un mínimo de 15 años de experiencia en tráfico ferroviario.
2. Haber obtenido la máxima calificación en los últimos 5 años y no registrar en su "Hoja de Servicio" sanciones por participación en situaciones que hayan afectado la seguridad del tráfico.
3. Tener un conocimiento cabal y práctico del "Reglamento General de Movilización y sus Anexos".
4. Estar en posesión de una Tarjeta de Competencia que lo habilite para desempeñarse como Inspector de Turno.

## **ARTICULO 7º.-**

Corresponderá al Inspector de Turno realizar los siguientes cometidos:

1. Fiscalizar la marcha de los trenes de pasajeros, de carga y vehículos en general.
2. Hacer cumplir los itinerarios y solicitar los informes correspondientes por los atrasos.
3. Supervisar el trabajo del Inspector de Turno Ayudante y de los Controladores de Tráfico, verificando que los "Gráficos de Trenes" reflejen la situación instantánea del tráfico.
4. Mantener permanente supervisión de la marcha de los trenes de pasajeros, disponiendo los cruzamientos adecuados a las modificaciones de las preferencias, al producirse alteraciones en sus itinerarios.
5. En casos calificados, autorizar detenciones de trenes no contempladas en itinerarios, debiendo notificar previamente, por telegrama, al Conductor y Maquinista.
6. Cuando las circunstancias lo requieran, organizar "Trenes Especiales" si los de pasajeros marchan con atrasos de consideración., o actuar en coordinación con la oficina a cuyo cargo esté el problema suscitado.
7. Organizar y coordinar "Trenes de Emergencia" en caso de catástrofe nacional (Únicamente Central de Control de Tráfico Alameda).
8. Tren Presidencial. Proceder de acuerdo a R.G.M. (Instrucciones especiales).
9. Disponer locomotoras para trenes cuyo equipo tractor ha sufrido fallas, retirando las de otros trenes, o enviando las de Patio asignadas a alguna estación cercana, solicitando en forma paralela a la Casa de Máquinas la sustitución de la que esté en falla.
10. Cuando el personal de la Oficina correspondiente no esté trabajando, deberá disponer lo necesario si se presentan problemas de aumento de coches a los trenes de pasajeros o de cambio de éstos por falla o mal estado.

Para facilitar esta gestión, deberá disponerse en la CENTRAL de una nómina de estaciones que mantienen equipo de pasajeros en depósito con indicación del tipo de coches.

11. Señales de protección en los trenes (Artículo 82 R.G.M.).  
Autorizar que un tren sin señales de protección, complete su carrera.
12. Registrar y revisar todas las composiciones de trenes, tanto de pasajeros como de carga (T. 17 y T. 75 respectivamente).
13. Supervisar las modificaciones eventuales instantáneas que la composición de los trenes pueda experimentar mientras se desplazan en su área jurisdiccional.
14. Movilizar Tonelaje Detenido.

Junto con verificar el correcto aprovechamiento de la capacidad de arrastre de los trenes de número, si las circunstancias lo exigen deberá disponer la carrera de "Trenes Especiales", de acuerdo con la "Oficina de Equipo" para movilizar el tonelaje detenido.

15. Solucionar los problemas de Tracción coordinando con "Casas de Máquinas".
16. Controlar el acoplamiento de las locomotoras a sus trenes respectivos, a fin de evitar atrasos.
17. Tener actualizadas las pautas de arrastre de las diferentes locomotoras, en los sectores de su jurisdicción.
18. Preocuparse de que la revisión de trenes sea oportuna, controlando la presentación del personal que debe atender los calefactores y aire acondicionado.
19. Disponer el aviso oportuno relativo al equipo caldeado a los Jefes de Revisión correspondientes.
20. Mantener información actualizada sobre la ubicación de los diferentes Pescantes y su potencia de trabajo para la atención de situaciones de emergencia, la asignación de locomotoras de Patio y en servicio y la disponibilidad de locomotoras en Casas de Máquinas.

#### 21. Atención de Cortadas:

21.1. Solicitar locomotoras Diesel a las "Casas de Máquinas" y activar su movilización, cuando haya cortadas de corriente.

21.2. Vigilar que la cortada no altere la normal circulación de los trenes de pasajeros.

21.3. Verificar que el sitio de trabajo esté protegido (banderista, torpedos, selector portátil conectado, etc.).

21.4. Verificar que el tiempo autorizado no sea sobrepasado.

21.5. Coordinar las acciones con Despachador Eléctrico, Vías y Obras y Señales según corresponda.

## 22. Atención de Accidente.

22.1. Identificación del funcionario que da el aviso de accidente.

22.2. Verificar el uso de medidas de protección en el lugar del accidente (Art. 118 y 119 R. G. M. ).

22.3. Establecer una estación movilizadora en el lugar del accidente, si procediere.

22.4. Evaluar los recursos cercanos al accidente.

22.5. Notificar a los funcionarios de los distintos servicios que deben intervenir (Art. 114 R. G. M.).

22.6. Informar al Superintendente, Gerente de Tráfico y Centro de Mensajes, acerca de las proporciones del accidente y de las primeras medidas tomadas.

22.7. Detener los trenes en las estaciones de mayores recursos a fin de evitar congestionar las ubicadas inmediatas al lugar del accidente.

22.8. Solicitar la concurrencia de Pescante.

22.9. Mantener permanente comunicación con el lugar del accidente, coordinando las acciones de forma de obtener el mejor aprovechamiento de los recursos.

22.10. Solicitar la información para evaluar las condiciones del terreno, a fin de verificar la posibilidad de efectuar trasbordo o la necesidad de contratar buses para evacuar los pasajeros.

Esta contratación deberá coordinarse con el Inspector de Tráfico del Sector.

22.11. Tratándose de trenes de carga que arrastren carros rejas con animales, deberá disponer que éstos sean bajados a corrales para su atención y retirar la carga perecible.

22.12. Telegrafiar indicando detalles de lo ocurrido (Art. 116 R.G.M.).

22.13. Normalización del Tráfico.

Levantamiento estación movilizadora, prevenciones, circular de vía expedita.

## 23. Autorizar movilizaciones de Emergencia (Art. 40 y 41 R.G.M.).

23.1. Determinar causas que la motivan.

23.2. Comprobar con ambos jefes de Estación o Movilizadores que el block respectivo esté libre, que la vía esté expedita, que todas las movilizaciones anteriores hayan sido canceladas, clarificar cuál fue la última movilización anterior en el block. Asimismo, deberán revisarse los gráficos correspondientes,

y, como medida precautoria, interrogar al Controlador de Tráfico acerca de las últimas movilizaciones efectuadas en el block y registradas en los gráficos.

23.3.- Llevar un "Libro Registro de Movilizaciones de Emergencia" (L.R.M.E.) en el cual junto con anotar el nombre de los movilizados que intervienen, se dará un número correlativo mensual a cada una de las movilizaciones concedidas.

24. Autorizar el cierre momentáneo del servicio de cabinas de movilización, como asimismo abrir el servicio en las horas programadas y no programadas.

25. Autorizar ausencias momentáneas del movilizador (Art. 65 R.G.M.).

26. Fiscalizar la oportuna transmisión de Circulares y Telegramas que lleguen a la Central.

27. Mantener una acción coordinadora con los diferentes servicios de modo de disponer de una nómina de los funcionarios que estén de guardia los fines de semana y festivos.

28. Controlar el cumplimiento de las normas sobre "Transporte Artículos Peligrosos" (Art. 111 y 112, R.G.M.) cloro, explosivos, etc..

29. Organizar la oficina de la CENTRAL:

29.1 Establecer turnos de trabajo.

29.2. Capacitar al personal de Controladores de Tráfico a fin de que pueda desempeñarse en cualquier mesa.

29.3. Asignar funciones al personal, conforme a su idoneidad profesional.

29.4. Mantener un libro de alistación.

29.5. Reemplazar a un funcionario en situación de emergencia.

29.6. Otorgar pases Serie A o pases Telegráficos.

29.7. Llevar un "Libro de Telegramas en donde se anotarán los recibidos, seleccionando los importantes y clasificándolos según su procedencia y destino.

29.8. Distribuir los telegramas bajo recibo y a quien corresponda.

29.9. Llevar un "Libro de Novedades" y de "Entrega de Servicio" en el cual deberá registrarse en cada oportunidad en que se haga traspaso del servicio (bajo firma) lo siguiente

29.9.1. Nómina de funcionarios que componen el turno.

29.9.2. Elementos de trabajo.

29.9.3. Novedades, hechos que hayan ocasionado alteraciones al tráfico.

29.9.4. Trabajos pendientes.

29.9.5. Accidentes.

29.9.6. Cortadas.

29.9.7. Circulares acerca de carrera de trenes especiales de importancia (X1, X2, X3, X4, etc.).

29.10. Confeccionar el Parte Diario (Formulario T. 15, T. 16).

Para tal efecto se usarán los telegramas recibidos que se relacionan con hechos que hayan alterado el tráfico, indicándose además el tiempo de su duración y las medidas adoptadas.

Se incluirán los tiempos de marcha, atrasos y sus causas, y tonelaje de los trenes de carga y pasajeros que se desplazaron durante la jornada en el área jurisdiccional.

29.11. Mantener un archivador de Ordenes y Disposiciones, permanentemente actualizado, en el que se recopilarán todas las órdenes, disposiciones e instrucciones de carácter permanente que se reciban.

Además, en dicho archivador deberá incorporarse información que eventualmente facilite la solución de problemas que puedan presentarse en la operación, tales como:

29.11.1. Tonelaje de arrastre por sectores.

29.11.2. Prevenciones permanentes que existen en la vía.

29.11.3. Gálibos de carga y de la vía en los diversos sectores, obras de arte (túneles, puentes).

29.11.4. Planos y esquemas de la vía y de línea aéreas en los diversos sectores. Altura del hilo de contacto respecto a la cabeza del riel.

29.11.5. Diagramas de vía de las estaciones con numeración de cambios y largos útiles de línea. Diagrama de distribución de líneas de comunicaciones en postación.

29.11.6. Locomotoras: características, pesos por eje, largo, número de ruedas, etc.

29.11.7. Características de los carros y coches: peso, largo, etc.

## **ARTICULO 8º.-**

El Inspector de Turno Ayudante será nombrado por la autoridad señalada en el Art. 2º, según corresponda.

## **ARTICULO 9º.-**

Para ocupar el cargo de Inspector de Turno Ayudante se requerirá:

1. Tener como mínimo 15 años de experiencia en Tráfico ferroviario y a lo menos 10 años de experiencia en operaciones de cabinas de Movilización.
2. Haber obtenido una calificación óptima en los últimos 4 años.
3. Tener un cabal conocimiento del "Reglamento General de Movilización y sus Anexos".
4. No registrar sanciones en su "Hoja de Servicio".
5. Estar en posesión de una "Tarjeta de Competencia" que lo habilite para desempeñarse como Inspector de Turno Ayudante.

## **ARTICULO 10º.-**

Corresponderá al Inspector de Turno Ayudante realizar los siguientes cometidos:

1. Recibir las solicitudes de Pases Telegráficos y registrarlas en el Libro respectivo para su fiscalización y control.
2. Recibir, clasificar y copiar todos los telegramas que se reciben a través de las diferentes mesas, teletipos y teléfonos internos.
3. Confeccionar los telegramas correspondientes a:
  - 3.1 Circulares.
  - 3.2 Prevenciones.
  - 3.3 Cortadas de líneas.
  - 3.4 Trabajos de Vialidad, Electrificación y Señales.
  - 3.5 Carrera o supresión (equipo malo) de trenes especiales y de número.
4. Atender consultas y proporcionar información acerca de la situación y atraso de los trenes de pasajeros.
5. Informar acerca de la composición y combinación de trenes de carga.
6. Confeccionar información acerca de la situación de tonelaje a las 8.00 y 18.00 horas.
7. Resolver consultas de carácter técnico formuladas por los Controladores de Tráfico.
8. Conforme a instrucciones del Inspector de Turno, realizar todas las labores de carácter administrativo tales como:
  - 8.1 Alistación.

8.2 Confección de Parte Diario.

8.3 Traspaso de las informaciones pertinentes al "Libro de Novedades" y al Libro de Telegramas".

8.4 Mantener actualizado "Archivador".

9. Sustituir a los Controladores de Tráfico en caso de:

9.1 Abandono momentáneo de la mesa, debidamente autorizados.

9.2 Fallas del personal.

9.3 Otras circunstancias de excepción.

10. Tomar la composición de Trenes, a través del sistema de teletipo o teléfono interno o selector.

#### **ARTICULO 11º.-**

El Controlador de Tráfico será nombrado por la autoridad mencionada en el Artículo 2º, según corresponda.

#### **ARTICULO 12º.-**

Para ocupar el puesto de Controlador de Tráfico se requerirá:

1. Tener un mínimo de 10 años de experiencia en operación de cabinas de movilización.
2. Haber obtenido una calificación óptima en los 4 años últimos.
3. No registrar sanciones en su "Hoja de Servicio".
4. Estar en posesión de una "Tarjeta de Competencia" que lo habilite para desempeñarse como Controlador de Tráfico.

#### **ARTICULO 13º.-**

Corresponderá al Controlador de Tráfico realizar los siguientes cometidos:

1. Controlar la carrera de los trenes desde su estación de origen hasta la de destino, o bien hasta los límites jurisdiccionales de la mesa.
2. Fiscalizar el cumplimiento de los itinerarios a través de llamados por selector a cada estación, a fin de verificar la hora de llegada, salida o pasada, informaciones que deberán ser registradas de inmediato en los gráficos.
3. Registrar la composición de los trenes, su tonelaje y el personal que lo sirve.
4. Informar al Inspector de Turno acerca de los trenes que van perdiendo su itinerario.

5. Informar al Inspector de Turno de toda alteración del tráfico.
6. Recibir y transmitir telegramas, circulares y ordenar detenciones autorizadas.
7. Transmitir prevenciones.
8. Otorgar pases telegráficos.
9. Registrar el tonelaje y la existencia de equipo en estaciones.
10. Coordinar la comunicación entre estaciones a fin de solucionar problemas de servicio.
11. Aplicar correctamente el código de colores en la confección de los Gráficos de Trenes, registrando las horas de modo que éstas correspondan a las indicadas en Libro T. 12.
12. Controlar los excesos de velocidad, comunicando de inmediato al Inspector de Turno las desviaciones observadas.

En los casos comprobados, deberá confeccionarse el telegrama respectivo; para incluirlo también en el "Parte Diario".

13. Verificar que los cruzamientos se efectúen en las estaciones predeterminadas.

En caso de atraso, determinar junto con el Inspector de Turno la estación más adecuada para efectuar el cruzamiento, haciendo una adecuada evaluación de los antecedentes de que se dispone (Largo del tren, largo útil de líneas, señalización, peso del equipo, etc.).

14. Disponer las cortadas y, con el Visto Bueno del Inspector de Turno, autorizar los trabajos de Vialidad, Señales, Electrificación, controlando el tiempo concedido a fin de no ocasionar trastornos al Tráfico.
15. Comunicar oportunamente a las estaciones las maniobras que tengan que ejecutar los trenes cuando éstos llevan coches o carros con destino a ellas.
16. Comunicarse con los puestos de Revisión para atender los trabajos de emergencia.

#### **TITULO IV** **DE LA TARJETA DE COMPETENCIA**

##### **ARTICULO 14º.-**

Los trabajadores que se desempeñen en la CENTRAL deberán reunir los requisitos de idoneidad que señala este Reglamento y estar en posesión de una "Tarjeta de Competencia", documento que se otorgará previa calificación de los conocimientos relativos a movilización y tráfico ferroviario (explotación); examen psicotécnico y físico y análisis de antecedentes personales, con especial énfasis en los aspectos de don de mando y espíritu de superación.

### **ARTICULO 15º.-**

La tarjeta deberá renovarse cada 2 años, previos los exámenes pertinentes.

### **TITULO V** **DE LA COMISIÓN CALIFICADORA**

### **ARTICULO 16º.-**

Para calificar los conocimientos de los trabajadores que postulan a los diferentes cargos de la Central de Control de Tráfico, se constituirá una Comisión formada por:

1. El Jefe Servicio Seguridad Industrial y Capacitación del Departamento de Relaciones Industriales.
2. Un representante del Departamento de Movilización.
3. Un representante nominado especialmente por el Gerente de Tráfico o quien lo reemplace.

### **ARTICULO 17º.-**

La Comisión indicada en el artículo anterior evacuará un informe dirigido a la autoridad mencionada en el Art. 2º según sea el caso, en el cual se consignará la calificación obtenida por el postulante, manifestándose además si éste, a juicio de la Comisión, cumple o no los requisitos para el cargo que postula.

Este documento llevará la firma de todos los integrantes de la Comisión.

### **ARTICULO 18º.-**

Aceptado el postulante, el Jefe de Servicio Seguridad Industrial y Capacitación emitirá la "Tarjeta de Competencia", la que deberá llevar el Visto Bueno del Gerente de Tráfico o Jefe Departamento de Movilización.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

### **ARTICULO ÚNICO**

Mientras no se apruebe un Reglamento de Calificaciones para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, los requisitos que este Reglamento exige para el desempeño de determinados cargos, en lo que a calificaciones se refiere, serán sustituidos por "informes anuales" emitidos por las Jefaturas correspondientes y en la forma que establezca el Administrador Delegado del Ferrocarril del Sur y Norte.

**ANOTESE, TOMESE RAZÓN, COMUNÍQUESE Y PUBLIQUESE.**

**JOSE MANUEL EDWARDS E.**  
Delegado Gobierno

**JORGE AUGUSTO CORREA G.**  
Director General  
Ferrocarriles del Estado

## **INDICE GENERAL**

<b>CAPITULO I DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS AL PERSONAL .....</b>	<b>14</b>
Art. 1.- Competencia del personal.....	14
<b>CAPITULO II. DE LA MOVILIZACION .....</b>	<b>15</b>
<b>A.- CLASIFICACION DE TRENES .....</b>	<b>15</b>
Art. 2.- Clases y grados de los trenes. ....	15
Art. 3.- Preferencia en casos de accidentes, descomposturas de Locomotoras o Fallas de cambios y señales. ....	16
Art. 4.- Modificación de preferencias.....	16
<b>B. MOVILIZACION DE TRENES ( 1).....</b>	<b>16</b>
Art. 5.- Funcionarios que intervienen en la movilización.....	16
Art. 6.- Circulares de carreras de trenes y vehículos.....	17
Art. 7.- Salida de trenes de una estación. ....	17
Art. 8.- Validez de la Vía Libre. ....	19
Art. 9.- Llegada de un tren a una estación (Como debe proceder el Maquinista o Chofer).....	19
Art. 10.- Recepción de Trenes en una estación. ....	20
Art. 11.- Ubicación de un Tren detenido en una estación.....	22
Art. 12.- Velocidad en los cambios de entrada. ....	22
Art. 13.- Cruzamientos trenes. ....	23
Art. 14.- Movilización Nocturna con servicio cerrado en sector Temuco - Puerto Montt - Calera, Iquique, y ramales no señalizados. ....	27
Art. 15.- Movilización Nocturna en Ramal a Cartagena con Cabinas intermedias con servicio cerrado. ....	29
Art.16.- Si no contesta la estación vecina o las comunicaciones están interrumpidas.....	30
Art. 17.- Casos de tormentas y neblina. ....	31
Art. 18.- Medidas de precaución en caso de catástrofes que pudieran afectar la circulación de trenes. ....	31
Art. 19.- Velocidades tiempos de marcha entre estaciones.....	32
Art. 20.- Tren que ha perdido su itinerario y recuperación de tiempo. ....	32
<b>C. MOVILIZACION EN DOBLE VIA .....</b>	<b>32</b>
Art. 21.- Trenes tomarán la izquierda.....	32
Art. 22.- Cambio de Línea.....	33
Art. 23.- Una vía interrumpida sin producirse cambio de línea. ....	33
Art. 24.- Reanudación del tránsito después de cambio de línea.....	34
<b>D. AUTOCARRILES, AUTOTORRES, MOTORRIELES Y CAMIÓN – CARRILES.....</b>	<b>34</b>
Art. 25.- Horas de circulación y precauciones en su marcha.....	34
Art. 26.- Medidas de seguridad. A quien incumbe tomarlas. ....	34
Art. 27.- Motorrieles .....	35
Art. 28.- Motorrieles por línea contraria.....	37
<b>E. PERMISIVOS .....</b>	<b>37</b>
Art. 29.- Permisivos, definición, objetivo y autorización.....	37
Art. 30.- Restricciones en el Permisivo. ....	40
<b>F.- Trenes de Trabajo y Trabajos en la Vía.....</b>	<b>41</b>
Art. 31.- Movilización de trenes de trabajo. ....	41

Art. 32.- Tiempo que pueden ocupar la línea y conocimiento de los Itinerarios.....	41
Art. 33.- Trenes que trabajan en plena vía.....	41
Art. 34.- Movilización de trenes y vehículos de trabajo y equipo mecanizado, en faenas de conservación y renovación de vía y electrificación.....	42
Art. 35.- Movilización hacia o desde desvíos en plena vía.....	44
Art. 36.- Trabajos en la Vía.....	48
Art. 37.- Prevenciones por trabajos o mal estado de la vía.....	49
Art. 38.- Puntos peligrosos de la vía.....	50
<b>G. MOVILIZACION DE TRENES O LOCOMOTORAS PARTICULARES .....</b>	<b>50</b>
Art. 39.- Disposiciones Especiales, Trenes y Locomotoras Particulares.....	50
<b>H. MOVILIZACION DE EMERGENCIA .....</b>	<b>51</b>
Art. 40.- Movilizaciones de emergencia.....	51
Art. 41.- Movilizaciones de Emergencia a plena vía.....	52
<b>I . FORMULARIOS .....</b>	<b>52</b>
Art. 42.- Formulario de Movilización y su uso.....	52
<b>J. DISPOSICIONES GENERALES DE MOVILIZACIÓN .....</b>	<b>58</b>
Art. 43.- Remolques.....	58
Art. 44.- Acoplamiento de trenes.....	59
Art. 46.- Locomotoras y coches en prueba acoplados a trenes.....	60
Art. 47.- Tren cortado y carros arrancados.....	60
Art. 48.- Trenes sin casita o trenes con coches o carros detrás de ella.....	60
Art. 49.- Tren sin señales de protección (discos laterales o faroles).....	61
Art. 50.- Tren que no cumple tiempo de marcha en el block.....	61
Art. 51.- Trenes de pasajeros deben recibirse en la recta.....	61
Art. 52.- Aviso de pasada de largo.....	62
Art. 53.- Número de carro en trenes de carga.....	62
Art. 54.- Definición de block.....	63
Art. 55.- Uso del aro.....	63
Art. 56.- Bastones y formularios en el aro.....	63
Art. 57.- Notificación de Fallas.....	64
Art. 58.- Observación de señales por el personal de trenes.....	64
Art. 59.- No colocar a peligro la Señal o semáforo de salida mientras el tren no la pase.....	65
Art. 60.- No permitir personas extrañas en locomotora.....	65
Art. 61.- Locomotoras sin personal detenidas en una estación o descomposturas de locomotoras.....	65
Art. 62.- Atribuciones y Obligaciones Del Jefe de estación.....	65
Art. 63.- Registro de Movilización Copia de circulares y manera de hacer las anotaciones.....	66
Art. 64.- Entrega de servicio.....	66
Art. 65.- Aviso antes de ausentarse momentáneamente.....	67
<b>CAPITULO III - DE LAS MANIOBRAS.....</b>	<b>68</b>
Art. 66.- Disposiciones Generales para Maniobras.....	68
Art. 67.- Autorización de maniobras en los diferentes sistemas de movilización.....	73
<b>CAPITULO IV.- DE LAS SEÑALES .....</b>	<b>78</b>
<b>A. DESCRIPCION Y SIGNIFICADO.....</b>	<b>78</b>
Art. 68 .- Clases de señales en uso.....	78
Art.69.- Colores y su significado.....	78

Art.70.- Preferencia de señales.....	79
<b>B.- SEÑALES DE MANO, DETONANTES, ETC. ....</b>	<b>79</b>
Art. 71.- Descripción de las señales de mano .....	79
Art.72.- Bandera o Luz Roja .....	79
Art.73.- Bandera o Luz verde .....	79
Art. 74.- Bandera o Luz amarilla .....	80
Art.75.- Bandera de protección (cuadros negros y amarillos).....	80
Art. 76.- Señales con torpedos o detonantes. Su significado. ....	81
Art. 77.- Señales hechas con los brazos.....	81
Art. 78.- Señales con el silbato de la Locomotora o bocina de vehículos. ....	82
Art. 79.- Uso de la campana de locomotoras y Automotores.....	82
Art. 80.- Señal de Emergencia. ....	83
Art. 81.- Anuncio de trenes con campanas o timbres.....	83
Art. 82.- Señales de protección en los trenes.....	83
Art. 83.- Útiles de señales en trenes y vehículos.....	85
Art. 84.- Señales en el furgón de equipajes. ....	85
Art. 85.- Llave de emergencia. ....	86
Art. 86.- Señales que usará el personal de vía. ....	86
Art. 87.- Señales en las cruzadas. ....	86
<b>CAPITULO V - DE LA PROTECCIÓN DE TRENES Y SITIO DE TRABAJO .....</b>	<b>87</b>
Art. 88.- Protección de trenes o vehículos detenidos en plena vía o entrada de estaciones .....	87
Art. 89. Protecciones para retroceder en plena vía .....	88
Art. 90.- Protección en accidente .....	88
Art. 91.- Protección durante faenas en la vía que interrumpan el tránsito. ....	88
Art. 92.- Protección durante faenas en la vía, sin interrupción del tránsito. ....	89
<b>CAPITULO VI - DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD.....</b>	<b>90</b>
Art. 93.- Seguridad de los cambios. ....	90
Art. 94.- Conservación de los Cambios y cambios mal ajustados. ....	90
Art. 95.- No enarenar los cambios .....	90
Art. 96. - Atropello de cambios.....	90
Art. 97.- Fiscalización de los cambiadores. ....	91
Art. 98.- Cambios en plena vía.....	91
Art. 99.- Medidas de seguridad para Armar trenes de Pasajeros o carga. ....	91
Art. 100. - Revisión del tren Obligaciones del Conductor y Maquinista. ....	92
Art. 101.- Control de velocidades. ....	94
Art. 102.- Ubicación de los carros en depósito. ....	94
Art. 103.- Si es necesario desacoplar la locomotora. ....	95
Art. 104.- Prevención de no alcanzar espacio de aire con locomotoras eléctricas. ....	95
Art. 105.- Medidas de seguridad con trenes detenidos por falla de corriente. ....	95
Art. 106.- Fierros arrastrados .....	95
Art. 107.- Prohibición de agregar excavadoras u otras máquinas análogas a trenes de carga.....	95
Art. 108.- Seguridad de los carros con piedras u otros materiales para defensa de la vía. ....	95
Art. 109.- Animales que se introducen en la vía. ....	96
Art. 110.- Carros con carga de fácil combustión e incendio de equipo. ....	96
Art. 111.- Carros con explosivos y normas para su arrastre y movilización.....	96
Art. 112. - Normas para la movilización de carros estanques cargados o vacíos destinados al transporte de Cloro Líquido y Acido Sulfúrico. ....	98
<b>CAPITULO VII - DE LOS ACCIDENTES.....</b>	<b>106</b>

Art. 113.- Obstrucción de la vía.....	106
Art. 114.- Medidas que debe tomar el Inspector de Turno. ....	106
Art. 115.- Funcionarios que intervienen en un accidente.....	106
Art. 116.- Tren accidentado. ....	107
Art. 117.- Movilización a y desde el accidente. ....	107
Art. 118.- Señales de protección.....	108
Art. 119.- Precauciones en sectores con Líneas Aéreas.....	108
<b>CAPITULO VIII DISPOSICIONES ANEXAS.....</b>	<b>109</b>
I. INSTRUCCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE ORDENES DEL DESPACHADOR ELÉCTRICO (D.E.).....	109
INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA LA MOVILIZACION DEL TREN PRESIDENCIAL.....	110
<b>CAPITULO IX REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA CENTRAL DE CONTROL DE TRAFICO .....</b>	<b>116</b>
DE LA FINALIDAD DEL REGLAMENTO Y LOS OBJETIVOS DE LA CENTRAL DE CONTROL DE TRAFICO.....	116
DE LAS FUNCIONES.....	116
DE LA ORGANIZACIÓN.....	117
DE LA TARJETA DE COMPETENCIA.....	125
DE LA COMISIÓN CALIFICADORA .....	126
INDICE GENERAL .....	128