

COMPañA DE LOS FERROCARRILES  
DE  
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE  
RED CATALANA

---

INSTRUCCIÓN  
SOBRE LA  
SIGNIFICACIÓN Y USO DE LOS DISCOS AVANZADOS



BARCELONA.—1921  
IMP. DE HENRICH Y C.<sup>a</sup> EN COMANDITA  
Calle de Corcega, 343

## INSTRUCCIÓN

SOBRE LA

### SIGNIFICACIÓN Y USO DE LOS DISCOS AVANZADOS

---

Artículo 1.º Los discos avanzados tienen por objeto la protección de las estaciones, apartaderos, bifurcaciones, cruces a nivel y demás puntos especiales de las líneas.

Art. 2.º Estos discos se hallan constituidos por una pantalla circular que puede girar alrededor de un eje vertical u horizontal cuyas caras están pintadas, una de rojo y otra de blanco.

Estas señales se situarán, por regla general, a la derecha de la vía, en el sentido de la marcha hacia la estación o punto protegido; y solamente por excepción se colocarán a la izquierda de la vía, en los casos en que las circunstancias locales impidan situarlos al lado derecho.

Art. 3.º Las indicaciones que pueden hacerse con estos discos avanzados para los trenes que se dirijan a las estaciones o puntos especiales protegidos por ellos, son las siguientes:

a) El disco avanzado se hallará **abierto**, indicando que la vía está libre, cuando **de día** se encuentre su pantalla colocada paralelamente a la vía,

ya sea en posición horizontal, ya vertical, viéndose por consiguiente de canto, y **de noche** presente una luz blanca.

b) El disco avanzado estará **cerrado** cuando **de día** se halle su pantalla en posición normal a la vía viéndose de frente por su cara roja, o presente **de noche** una luz roja; en ambos casos prescribe al maquinista la **reducción inmediata de velocidad**.

Art. 4.º Los discos avanzados deberán estar **normalmente** cerrados y sólo se abrirán, por regla general, a menos que exista obstáculo o razón para que este acto no se realice, **cinco minutos antes de la hora de la llegada de los trenes o máquinas** que se esperen, con arreglo a la de su correspondiente itinerario, o a la calculada teniendo en cuenta el tiempo de marcha que deban emplear en el trayecto, cuando se trate de trenes o máquinas que circulen sin itinerario fijo, o que se hayan visto obligados a alterarlo por una causa cualquiera.

En las líneas y secciones de vía única **queda terminantemente prohibido abrir más de uno solo de los discos avanzados que protejan cada estación, bifurcación o punto especial**.

Igual prescripción se observará en las secciones de vía doble con respecto a los discos que deban autorizar pasos o movimientos incompatibles.

Los discos avanzados aislados se cerrarán **siempre** en cuanto hayan sido rebasados por el último vehículo del tren. Cuando estén conjugados con otra señal, se procederá con arreglo a las instrucciones

que se determinen en la consigna especial correspondiente.

En caso de **cruzamiento de trenes**, se abrirá primeramente el disco del lado correspondiente al tren que deba llegar antes, y no se abrirá el del lado opuesto, para dar entrada al segundo (aun cuando vayan transcurriendo los cinco minutos de que se hace mención en este artículo), hasta tanto que el primero de dichos trenes se halle convenientemente situado en la vía o apartadero que le corresponda y esté además completamente parado. Si el supuesto primer tren no se presentase a la hora calculada, o por cualquier causa llegase con anterioridad el segundo tren esperado por la parte opuesta, se cerrará el disco abierto para dar entrada al primero y se abrirá el correspondiente al segundo, tan pronto se tenga la seguridad de que esté cerrado el primer disco.

Art. 5.º Cuando un maquinista divise un disco avanzado que se encuentre cerrado, **deberá emplear todos los medios de que disponga para hacerse inmediatamente, y por completo, dueño de la velocidad del tren**, avanzando después lentamente y con la mayor precaución, de modo que pueda detenerse delante de la primera señal de alto que encuentre, o de cualquier obstáculo que se ofrezca a la marcha del tren.

**En todo caso deberá detenerse el tren antes de llegar al punto protegido** (señal cuadrada, agujas, cruce a nivel, etc.), poniéndose de nuevo en marcha con toda precaución, siempre que no se halle a la vista ningún obstáculo o señal de alto.

Quando se trate de un disco avanzado de estación no se rebasará por ningún concepto el primer cambio o cruzamiento de vía de aquélla, hasta que lo autorice la señal de vía libre hecha por un agente autorizado de la estación. Si al llegar el tren al primer cambio o cruzamiento indicados, no se hallase en él ningún agente, el Conductor avanzará hasta la estación para enterarse de la causa de estar el disco cerrado.

Art. 6.º Los faroles de los discos avanzados se encenderán de noche, durante las horas que se prescriban por el Servicio del Movimiento. También se encenderán de día, en caso de niebla densa.

Quando se encuentre un disco avanzado con su luz apagada, el maquinista procederá en la misma forma indicada en el artículo anterior para el caso de divisar un disco avanzado cerrado.

Art. 7.º La posición de un disco avanzado se reconocerá desde el punto protegido por el mismo; **de día**, por la posición de la pantalla, y **de noche**, por una luz blanca que presentará cuando se encuentre **cerrado** o por una luz amarilla cuando se halle **abierto**.

En los casos en que, por no ser visible el disco desde el punto protegido, se hayan colocado timbres repetidores, se harán funcionar éstos oportunamente para comprobar la posición del disco respectivo.

Art. 8.º Las indicaciones consignadas en el artículo anterior carecen de significación para los trenes o máquinas que **salgan** de las agujas o puntos protegidos por los discos avanzados. La única señal que puede hacerse para estos trenes o máquinas, es la de **parada inmediata**, cuando el disco sea **agi-**

**tado vivamente** abriéndolo y cerrándolo repetidas veces; y en este caso el maquinista, después de detener el tren con la mayor prontitud posible, esperará a que el personal de la estación dé a conocer la causa de la detención, y no continuará la marcha hasta que el Jefe de estación dé la orden para ello.

Art. 9.º En caso de inutilización de un disco avanzado, deberán hacerse con los banderines y faroles de mano las señales que aquél debería indicar.

Art. 10. **La maniobra, aseo y alumbrado de cada disco** estará a cargo del guardaagujas más inmediato al aparato o palanca de maniobra del mismo.

A falta de guardaagujas o cuando circunstancias especiales lo exijan, el Jefe de estación designará el empleado de la misma que deba encargarse de estas operaciones.

La maniobra de los discos se hará con el mayor cuidado, pasando la palanca de una posición a otra sin violencia, para evitar toda sacudida brusca que pueda perjudicar al aparato.

Los empleados que tengan a su cargo el cuidado de los discos vigilarán que nada entorpezca su maniobra; cuando ésta presente resistencia, reconocerán el alambre de transmisión en toda su longitud, quitándole los obstáculos que impidan su movimiento; examinarán si está torcido, si descansa bien en todas las poleas y si los piquetes o estacas que las sostienen están bien conservados, corrigiendo por medio del tensor y cadenita colocados cerca de la palanca de maniobra, las variaciones de longitud del hilo de transmisión, para que esta funcione siempre con la mayor regularidad. Darán, además, conocimiento de

todos los desperfectos (aun los más insignificantes que observen) al Jefe de la estación. **Harán, además, funcionar los expresados discos en el intervalo de los trenes,** a fin de cerciorarse, antes de la llegada de éstos, de que funcionan sin dificultad alguna.

**Los Jefes de estación deberán inspeccionar y vigilar personalmente todos los detalles del servicio de los discos,** no descansando en el celo de los guarda-agujas, pues todo descuido de estos últimos pudiera tener graves consecuencias.

Cuando las palancas se hallen simplemente concentradas o formando parte de instalaciones más perfeccionadas, para la maniobra de señales se modificarán en lo necesario las precedentes reglas de este artículo mediante las disposiciones especiales que en cada caso procedan.

Art. 11. Los Jefes de estación deberán dar cuenta inmediatamente al Capataz o agente de Vía y Obras encargado de la misma, así como también al Jefe de Sección correspondiente del mismo Servicio, por telegrama y carta, de las averías que ocurran en los discos avanzados impidiéndoles funcionar y que no sean susceptibles de ser reparadas por el personal de las estaciones.

La presente Instrucción anula y substituye la de fecha 1.º de Febrero de 1887.

Barcelona 8 de Mayo de 1914.

POR EL DIRECTOR GENERAL  
EL SUBDIRECTOR,

*E. Cardenal*