COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES

DE

MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

RED CATALANA **MOVIMIENTO**

Estación de Barcelona-Término

INSTRUCCIÓN

PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE TRENES EN Y DE DICHA ESTACIÓN, Y PARA LA EFECTUACIÓN DE MANIOBRAS EN LA MISMA

BARCELONA.—1927
ARTES GRÁFICAS, S. A., SUCESORES DE HENRICH Y C.ª
Calle de Córcega, 348

BIBLIOTECA I DOCUMENTACIÓ
DC0010

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES
DE
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

RED CATALANA **MOVIMIENTO**

Estación de Barcelona-Término

INSTRUCCIÓN

PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE TRENES EN Y DE DICHA ESTACIÓN Y PARA LA EFECTUACIÓN DE MANIOBRAS EN LA MISMA

BARCELONA.—1927
ARTES GRÁFICAS, S. A., SUCESORES DE HENRICH Y C.ª
Calle de Córcega, 348

Estación de Barcelona-Término

INSTRUCCIÓN

PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE TRENES EN Y DE DICHA ESTACIÓN, Y PARA LA EFECTUACIÓN DE MANIOBRAS EN LA MISMA

VÍAS Y AGUJAS

Disposición y destino de las vías de la estación.

ARTÍCULO 1.° La disposición y destino de las vías de la estación de Barcelona-Término se señalan en el croquis anexo a la presente Instrucción.

Agujas.

ART. 2.° Todas las agujas de la estación se maniobran desde el Puesto Central de enclavamientos de la misma, excepto las números 122, 124, 126, 134, 136, 138, 140 y 17, situadas en la Sección de mercancías de salida (grupo de vías A); la núm. 142, situada en el grupo de vías B; las números 144, 146, 148, 150, 152, 154, 13, 11, 9, 7, 5, 3 y 1, emplazadas en el grupo de vías C, y las números 2, 4, 79, 6, 77, 22 bis y 71 bis, situadas en el extremo de la estación del lado de la bifurcación-Clot. Estas agujas corresponden a las vías representadas en el croquis con líneas de trazos.

Las agujas dependientes del Puesto Central pueden también, en caso necesario (avería en el motor, falta de corriente, etc.), ser maniobradas a mano por medio de un manubrio adaptable a su motor.

Posición normal de las agujas.

ART. 3.° La posición normal de las agujas es la en que establecen la continuidad de las vías en la forma indicada en el croquis anexo.

SEÑALES

Descripción de los tipos de señales empleados.

ART. 4.° SEÑALES DE ENTRADA. — Estas señales constan de dos brazos semafóricos, colocados uno encima del otro, y sostenidos por un mismo soporte tubular.

El brazo superior o principal es idéntico a los semáforos absolutos empleados para el block automático.

El brazo inferior o secundario es de igual forma que el anterior, pero más corto.

Ambos pueden tomar la posición *horizontal* y la *inclinada a* 45°.

SEÑALES BAJAS DE TRES POSICIONES. — Están constituídas estas señales por unos discos que tienen pintada en su cara activa una franja roja sobre fondo blanco, y se hallan colocadas cada una perpendicularmente a la vía a que corresponde. La expresada franja, que simula el ala de un semáforo, puede tomar, por el giro de la pantalla alrededor de un eje paralelo a la vía, las tres posiciones: *horizontal, inclinada a* 45° y *vertical*. A estas tres posiciones corresponden, de noche, las luces roja, verde y blanca, respectivamente.

SEÑALES BAJAS DE DOS POSICIONES. — Son idénticas a las anteriores, pero la franja roja sólo puede tomar la posición *horizontal* y la *inclinada a* 45°, a cuales posiciones corresponden de noche las luces roja y verde, respectivamente.

SEÑALES BAJAS DE RETROCESO. — Son también de dos posiciones, diferenciándose de las anteriores en que su posición, por los motivos que se explican en el art. 15, puede

reconocerse también por el reverso, a cuyo fin proyectan por este lado, tanto de día como de noche, luz violeta cuando están abiertas (posición a 45°) y ninguna luz cuando están cerradas.

Situación de las señales.

ART. 5.° Las señales establecidas se hallan todas a la derecha de la vía a que corresponden, según el sentido del movimiento que rigen. En el croquis anexo, en el que, para mayor claridad, se ha dibujado cada señal sobre la vía correspondiente, se ha indicado aquel sentido de movimiento por medio de una punta de flecha.

Posición normal de las señales.

ART. 6.° La posición normal de las señales es la de *cerradas*.

ART. 7.º SIGNIFICACIÓN Y PRESCRIPCIONES DE LAS SEÑALES

Designación de las señales	Clase de las señales	Significación y prescripciones de las señales
SEÑALES DE ENTRADA A LA ESTACIÓN		
Por el lado de Pueblo Nuevo y Bogatell (1)		
N — Brazo **a** (principal).	Semáforo de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierto a* 45º, indica que está dispuesta la entrada hacia alguna de las doce vías de andén (C1 a C12) *por ruta directa* y libre el itinerario hasta 30 metros del correspondiente parachoques. Este brazo autoriza la entrada *a la marcha normal*, y se cierra automáticamente al ser rebasada por el tren la señal N.
N — Brazo **b** (secundario).	Semáforo de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierto a* 45º denota que está dispuesta la entrada hacia alguna vía distinta de las de andén, o bien hacia alguna de éstas; pero, en este último caso, que el itinerario dado no es directo o que está ocupado en algún punto. Cuando la entrada se verifique con la autorización de este brazo *b*, deberá el tren marchar *con precaución*, de modo que pueda detenerse a tiempo si el itinerario dado no es el debido o si no se halla completamente expedito.
S. 4 - S. 6.	Semáforo doble.	El brazo S4 *inclinado a* 45º denota que se halla dispuesta la entrada a la estación desde la vía general ascendente de Mercancías, prescribiendo la marcha *con precaución*. El brazo S6 se refiere a los trenes que desde la propia vía ascendente de Mercancías se dirigen al apartadero de Barceloneta.
S. C. 8.	Señal cuadrada de alto absoluto.	Autoriza el retroceso, en maniobras, desde la vía descendente de Mercancías hacia Barcelona-Término o hacia el apartadero de Barceloneta, el primero por los cambios núms. 2, 15, 6 y 9.

Por el lado de la Bifurcación - Clot		
P — Brazo **a** (principal).	Semáforo de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierto a* 45º, denota que está dispuesta la entrada hacia alguna de las doce vías de andén (C1 a C12) *por ruta directa*, y libre el itinerario hasta 30 metros del correspondiente parachoques. Este brazo *a* autoriza la entrada *a la marcha normal*, y se cierra automáticamente al ser rebasada por el tren la señal P.
P — Brazo **b** (secundario).	Semáforo de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierto a* 45º, indica que está dispuesta la entrada hacia alguna vía distinta de las de andén, o bien hacia alguna de éstas, pero, en este último caso, por ruta indirecta o no completamente libre de vehículos a partir de la señal P. Cuando la entrada se verifique con la autorización de este brazo *b*, deberá el tren marchar *con precaución*, de modo que pueda detenerse a tiempo en el caso de haberse dado un itinerario equivocado o de no estar la vía completamente expedita.
SEÑALES DE SALIDA DE LAS VÍAS DE ANDÉN		
C1 a C12.	Señales bajas de 3 posiciones (0º-45º-90º).	*Abiertas a* 90º, estas señales autorizan la salida de la estación *a marcha normal*, por cumplirse las siguientes condiciones: 1.ª El itinerario dado conduce directamente (sin rodeo) a la vía de salida hacia la línea de Mataró o hacia la de Granollers. 2.ª Dicho itinerario se halla libre de vehículos entre la señal de que se trate y la primera de block (S1-S3, para la línea de Mataró, y B1 bis para la de Granollers). 3.ª La señal de block correspondiente, de las que acaban de citarse, está abierta. *Abiertas a* 45º indican que está formado algún itinerario que arranca de la vía a que la señal corresponde, pero que no se cumple alguna o varias de las anteriores condiciones. Para que un tren o máquina *pueda salir de la estación* desde cualquiera de las vías C1 a C12, hallándose la señal de salida abierta sólo a 45º, será

(1) Estas señales dependen del Puesto de enclavamientos de la doble bifurcación de Don Carlos.

Designación de las señales	Clase de las señales	Significación y prescripciones de las señales
		necesaria una autorización escrita de un Subjefe de la estación en la que conste el motivo de no abrirse aquélla completamente. Esta autorización no será precisa cuando se trate de maniobras interiores de la estación. Los movimientos autorizados con la señal a 45º se efectuarán en todos los casos a *velocidad lo bastante reducida* para poder detenerse el convoy en la porción de vía que descubra, caso de haberse dado un itinerario equivocado o de no estar la vía expedita. Estas señales pasan automáticamente de la posición de 90º a la de 45º al ser rebasada por el tren o máquina la junta aislada de carriles correspondiente.
SEÑALES DE SALIDA DE LAS VÍAS SECUNDARIAS		
A1 a A5. B1 a B6. C0 y C0 bis. D1 a D8. E1 a E6. F1 a F4. FM1 a FM4.	Señales bajas de 2 posiciones (0º-45º).	Cuando están *abiertas* (posición a 45º), estas señales indican que se halla dado alguno de los diferentes itinerarios que cada una gobierna, y debidamente protegido por la posición conveniente de agujas y señales. Los movimientos autorizados por estas señales deben siempre verificarse a *velocidad moderada*, a fin de que puedan detenerse a tiempo si el itinerario dado por el Puesto no fuese el pedido o no estuviese libre en algún punto.
SEÑALES DE RETROCESO PARA LAS MANIOBRAS		
M L R3 K J H G	Señales especiales bajas de 2 posiciones (0º-45º).	Cuando están *abiertas* (posición a 45º), estas señales denotan hallarse dispuesto alguno de los varios itinerarios que cada una gobierna, y debidamente protegido por la posición conveniente de agujas y señales. Los movimientos autorizados por estas señales se efectuarán a *velocidad moderada*, al objeto de que le sea posible al Maquinista detener la «maniobra» si el itinerario dado por el Puesto no fuese el solicitado o estuviese interceptado en algún punto.

SEÑALES DE LA RESERVA DE MÁQUINAS		
R2	Señal baja de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierta* (posición a 45º), esta señal indica que puede tener efecto la entrada en la Reserva de Máquinas por la vía especialmente destinada al servicio de la misma, si bien que a *velocidad moderada*.
R1	Señal baja de 2 posiciones (0º-45º).	*Abierta* (posición a 45º), esta señal denota hallarse dispuesto y debidamente protegido alguno de los varios itinerarios a que se refiere, y autoriza la salida, la cual deberá verificarse a *velocidad lo bastante reducida* para que pueda la máquina detenerse en la porción de vía que tenga a la vista, si el itinerario dado por el Puesto no es el requerido o se halla interceptado en algún punto.

NOTA IMPORTANTE. — Según queda detallado en el Cuadro anterior, los brazos principales *a* de las *señales N y P de entrada* a la estación, y la posición a 90º de las *señales de salida* de las vías de andén (C1 a C12), son *automáticos*, es decir, que funcionan como las señales de block en las vías generales, por lo que, estando abiertas dichas señales (las segundas en la posición indicada de 90º), dan la seguridad de que la vía está *libre de vehículos*, y permiten recorrerla *a la marcha normal*.

Las demás señales de la estación no son automáticas, no dando por lo tanto indicación alguna respecto al estado de ocupación de la vía. Corresponde al Encargado del Puesto el asegurarse, antes de abrir una cualquiera de ellas, de que el itinerario dado está libre. Como medida complementaria de seguridad, los movimientos autorizados por estas señales no automáticas se verificarán en todos los casos *a velocidad moderada*, y los Maquinistas y agentes de maniobras observarán atentamente la vía, en toda la porción que alcancen a descubrir, para poder detener a tiempo el movimiento, si algún obstáculo se opusiera a él.

Relaciones de dependencia entre algunas señales.

ART. 8.° En general, la apertura de una señal sólo autoriza el avance del tren, máquina o «maniobra» hasta la señal siguiente que se encuentre sobre el itinerario dispuesto y que se refiera al mismo sentido de circulación. Algunas de las señales establecidas se hallan sin embargo relacionadas en forma de que para la apertura de una precisa que esté abierta la siguiente del itinerario a recorrer. Siendo conveniente que los Maquinistas y el personal de maniobras sepan cuáles son las señales que se hallan en este caso, a fin de poder imprimir una mayor celeridad a los movimientos interiores de la estación, dentro de la marcha moderada con que deben siempre efectuarse, se indican a continuación las referidas relaciones de dependencia.

SEÑAL P. — Brazo *a*. — No puede abrirse este brazo si antes no se ha abierto la señal J o la K, según corresponda por el itinerario formado.

Brazo *b*. — Para poder abrir este brazo precisa que se halle abierta la señal que se encuentra sobre el itinerario dispuesto de las H, J y K.

SEÑALES F1, F2 Y F3. — La apertura de una cualquiera de estas señales exige la previa de la señal H.

SEÑAL F4. — No se puede abrir, para los grupos A, B, C y D, si previamente no se ha abierto H.

SEÑAL G. — Si el itinerario dado es hacia la vía F4, no se puede abrir esta señal si no se ha hecho antes lo propio con la F4.

SEÑAL R1. — Para las vías del grupo D por la señal H no se puede abrir R1 si previamente no se ha abierto H.

Formalidades para el rebase de una señal en posición de alto.

ART. 9.° Ninguna de las señales de la estación podrá ser rebasada estando en posición de alto (horizontal), a no ser que su apertura resulte imposible por causa de avería, en cuyo caso será factible el avance, si nada más se opone a él, mediante las siguientes formalidades:

SEÑALES DE ENTRADA A LA ESTACIÓN. — Autorización escrita de un Subjefe de la estación, o, en su defecto, del Encargado del Puesto de enclavamientos de que dependa la señal.

SEÑALES DE SALIDA DE LAS VÍAS DE ANDÉN Y DE LAS VÍAS SECUNDARIAS. — Si el tren, máquina o «maniobra» *ha de salir de la estación*, será necesaria una autorización escrita del Subjefe de la misma que deba expedirlo, quien, antes de concederla, se pondrá de acuerdo respecto al caso con el Encargado de la circulación en el Puesto Central de enclavamientos. Si, por el contrario, se trata sólo de una maniobra interior, bastará que el agente que haya de dirigirla solicite y obtenga por teléfono la autorización del expresado Puesto, debiendo después tomar sitio en la máquina mientras se efectúe el movimiento. En el caso de una máquina sola será también acompañada por un agente del Movimiento, a ser posible, y en caso contrario se le entregará al Maquinista una autorización escrita.

SEÑALES DE RETROCESO Y DE LA RESERVA DE MÁQUINAS. — Para poder rebasar las señales de retroceso y la R1 en posición de alto será precisa la autorización del Puesto de enclavamientos, que se solicitará por medio del teléfono, debiendo luego, al efectuarse el movimiento, ir en la máquina el agente de maniobras que la haya obtenido. El rebase de la señal R2 de entrada a la Reserva podrá efectuarse por orden escrita del guardaagujas de la misma, quien cuidará de recabar previamente la autorización del Puesto Central.

ART. 10. Cuando se verifique un movimiento a señal cerrada, deberá marcharse con la mayor precaución, observando atentamente la vía tanto el Maquinista como el agente que dirija las maniobras, cuando de éstas se trate.

ENCLAVAMIENTO DE RUTA

ART. 11. Al objeto de que sea materialmente imposible modificar un itinerario formado mientras esté siendo recorrido por un tren, se ha establecido un dispositivo en virtud del cual, en cuanto el primer eje del convoy rebasa la señal que autoriza a recorrer el itinerario, estando esta señal abierta, quedan encerrojadas todas las agujas que se encuentran sobre aquél, tanto las que se presentan de punta como las que deben tomarse de talón, y este encerrojamiento persiste, para cada aguja, hasta que el tren deja libre la sección aislada de vía en que la misma se halla.

Este dispositivo, que constituye el llamado «enclavamiento de ruta, con desenclavamiento por detrás del tren», ha dejado sin embargo de aplicarse, para facilitar la efectuación de maniobras, a las vías de los grupos A y B, hasta la aguja núm. 106 inclusive; a las vías del grupo E, hasta la aguja núm. 16 inclusive, y a las agujas núms. 8, 10 y 12 de las vías del grupo F. Tampoco comportan enclavamiento de ruta los movimientos hacia las vías del grupo D autorizados por la señal H, a partir de la aguja núm. 42; pero sí existe tal enclavamiento para los movimientos de sentido contrario, o sean los que se dirijen de cualquiera de las vías del grupo D hacia la vía F4.

Si por circunstancias especiales (itinerario equivocado u otras) resultase necesario en algún caso anular el enclavamiento de ruta, podrá hacerse, mediante unos desenclavadores especiales existentes en el Puesto Central de enclavamientos, pero precisará en cada caso una autorización expresa del Encargado de la circulación.

MANIOBRAS

ART. 12. *No podrá efectuarse ningún movimiento en la estación sin que lo autorice la apertura de la correspondiente señal,* si la misma funciona. Esta regla es absoluta, y sólo se exceptúan de ella los movimientos de que trata el artículo 18.

ART. 13. En ningún caso podrá la máquina, sola o con los vagones que remolque o empuje, ser puesta en movimiento sin que el agente que dirija las maniobras haga la señal correspondiente. Dicho agente, antes de ordenar el movimiento, se asegurará de que el itinerario dado por el Puesto, en la porción que alcance a divisar, es el requerido, y que la señal que autoriza a recorrerlo se halla abierta. Emprendido el movimiento, incumbirá al Maquinista, si la máquina marcha delante, o al agente de maniobras que acompañe al convoy, en caso contrario, el vigilar que el itinerario formado por el Puesto es el interesado. Si se hubiese dado un itinerario equivocado, deberá detenerse inmediatamente el convoy, evitando en lo posible que el primer eje del mismo llegue a pisar la sección aislada de vía correspondiente a la aguja mal dispuesta (1), procediendo que por el agente encargado de la dirección de la maniobra se repita el pedido de vía al Puesto de enclavamientos.

ART. 14. Para la efectuación de maniobras podrán utilizarse las vías M y G, especialmente destinadas a este objeto; la de la Reserva de máquinas (hasta la señal R2); la de salidas de Mataró (hasta la señal S1-S3); la de salidas de Granollers (hasta la señal B1 bis); la F4 (hasta la señal FM4), y la

(1) El incumplimiento de esta prescripción impediría que el Puesto de enclavamientos pudiese girar la expresada aguja para rectificar el itinerario.

de llegadas de Granollers (hasta el poste que lleva la indicación «Límite de maniobras»). Esta última vía sólo podrá utilizarse para verificar maniobras sobre las vías D1, D2, D3 y D4 por la diagonal 47-52, y sobre la vía C0 bis.

Las señales destinadas a autorizar los movimientos de retroceso en las vías que acaban de citarse (movimientos en sentido hacia la Avenida del Marqués de Argentera), son las que a continuación se indican:

Vía	Señal de retroceso
De maniobras M.	M
Salidas Mataró	L
Reserva de máquinas	R3
Salidas Granollers	K
Llegadas Granollers	J
F4	H
De maniobras G.	G

Art. 15. Iniciado un movimiento, deberá el mismo continuarse hasta que el convoy haya traspuesto por completo la señal de la vía a que se dirija destinada a autorizar los movimientos en sentido contrario, así como su correspondiente junta aislada. El objeto de esta prescripción es que quede el material convenientemente apartado, sin interceptar cambio de vía alguno, si ha de permanecer estacionado, o que pueda autorizarse mediante aquella señal el movimiento de sentido inverso, si debe retroceder.

Se exceptúan de esta regla los movimientos que en maniobras se verifiquen en sentido de las salidas de la estación. Tales movimientos podrán detenerse tan luego como la cola del convoy haya dejado libre la aguja por la que tenga que retroce-

derse, y su correspondiente sección aislada (1), aun cuando toda o parte de la «maniobra» se halle detrás de la señal de retroceso correspondiente, pues precisamente con este objeto se ha hecho que la posición de tales señales pueda reconocerse incluso por el reverso.

Constituyen asimismo excepción a la expresada regla determinados movimientos que en las maniobras por lanzamiento (de que tratan los artículos siguientes) debe verificar la máquina con los vagones a ella unidos para comunicar impulso a los lotes objeto de los lanzamientos.

Maniobras por lanzamiento.

Art. 16. Podrán efectuarse maniobras por lanzamiento sobre todos los grupos de vías de la estación, excepto sobre el grupo C (vías de andén).

Para las maniobras sobre los grupos A y B se utilizará como vía de lanzamiento la de maniobras M; para operar sobre el grupo D se hará uso, exclusivamente, de la vía F4, debiendo siempre trabajarse por el cambio núm. 42; asimismo se utilizará la vía F4 para maniobrar sobre el grupo E. Para operar sobre las vías del grupo F se utilizará la vía G de maniobras.

Art. 17. Cada vez que tengan que efectuarse maniobras por lanzamiento deberá el agente que haya de dirigirlas recabar la autorización del Puesto Central de enclavamientos. El encargado de éste, una vez concedida dicha autorización, se abstendrá de disponer la entrada de ningún tren, máquina ni «maniobra» hacia las vías afectadas por las maniobras, hasta que, después de haber ordenado la suspensión de las mismas, tenga la seguridad de que tanto el material como la máquina se hallan estacionados delante de una señal (es decir,

(1) La sección aislada de una aguja, por el lado de la punta, termina en la junta de carriles más próxima a ésta, o en la siguiente. Para saber a qué atenerse en cada caso, bastará observar la caja del motor de la aguja, en la cual se ha indicado, por medio de uno o dos círculos blancos, respectivamente, si es en la primera o en la segunda junta donde termina la sección aislada.

situados del lado de la cara activa de la misma), sin cuya autorización no podrán ya moverse.

Art. 18. Los lanzamientos en sentido hacia la Avenida del Marqués de Argentera se autorizarán, al igual que los demás movimientos, mediante las señales de retroceso.

Cuando, efectuado un lanzamiento, precise, para disponer la vía para el siguiente, que el convoy libere alguna aguja marchando en sentido contrario al de dichos lanzamientos, podrá verificarlo, siendo éstos los únicos movimientos que pueden efectuarse sin la autorización de ninguna señal.

Supongamos, por ejemplo, que, previa la apertura de la señal A1, se ha sacado de la vía A1 un lote de vagones, parte del cual debe llevarse a la vía A2 y el resto a la A5. Traspuesta la aguja núm. 106 y su sección aislada, se detendrá el convoy, y el agente que dirija la maniobra pedirá al Puesto de enclavamientos dé el itinerario hacia la vía A2. Cuando se abra la señal de retroceso M, y después de asegurarse el expresado agente de que las agujas están dispuestas para la vía A2, ordenará el primer lanzamiento. Si, una vez verificado éste, conviene que la máquina marche otra vez en dirección a la señal M para poder imprimir velocidad al segundo lote o para liberar la sección aislada de la aguja doble 108-110, lo efectuará, aunque no lo autorice ninguna señal; para practicar, en cambio, el segundo lanzamiento será preciso esperar a que la señal M, que habrá sido necesario cerrar para poder disponer el itinerario hacia la vía A5, se abra nuevamente.

Petición de las vías en las maniobras.

Art. 19. La petición de vía al Puesto Central de enclavamientos por los agentes de maniobras se hará de ordinario por medio de los teléfonos al efecto instalados en las entrevías, en los puntos que se señalan en el croquis anexo. También podrán utilizarse con el mismo objeto los teléfonos de los andenes, que comunican con el Encargado de la circulación, quien cuidará de transmitir al palanquista las órdenes que se le dirijan.

Puestos telefónicos de las entrevías.

Art. 20. Los puestos de las entrevías permiten comunicar directamente con el palanquista del Puesto Central de enclavamientos, hallándose instalados en ellos los siguientes aparatos:

1.° Un micrófono en relación con un altavoz situado en el Puesto de enclavamientos. Junto a este micrófono hay un pulsador y una lámpara testigo roja. El pulsador sirve para poner en circuito el aparato, y la lámpara para saber si está o no libre la comunicación, ya que cuando la línea está ocupada la lámpara se enciende, permaneciendo apagada en caso contrario.

2.° Una sirena que se hace funcionar desde el Puesto de enclavamientos.

3.° Un teléfono ordinario en relación también con el palanquista.

Art. 21. Para comunicar con el palanquista desde los Puestos de entrevías se hará ordinariamente uso del teléfono de altavoz, cuyo pulsador deberá *mantenerse apretado mientras se hable*. Las contestaciones y avisos de uso más frecuente que el palanquista haya de dar, las transmitirá por medio de la sirena, y las demás, sirviéndose del teléfono.

Con la sirena podrán darse las indicaciones que se expresan en el siguiente cuadro:

TOQUES	SIGNIFICACIÓN
-	Enterado y conforme.
- -	Repetir pedido vía.
———	El puesto va a hablar por medio del teléfono.
- - - - - -	Liberar sección aislada.
- - - - - - - - -	Apartarse de las vías generales.
- - - - - - - - - - -	Alarma.

ART. 22. En el caso eventual y poco probable de faltar la comunicación telefónica, se hará la petición de vía por medio del silbato de la locomotora, debiendo entonces el agente que dirija la maniobra indicar al Maquinista para cada movimiento la vía que ha de pedir para las operaciones que hayan de practicarse, y la señal que para ello deba hacer. Estas señales serán las que se especifican en el siguiente cuadro:

Señales acústicas para las maniobras

SEÑAL PREVENTIVA

SEÑALES DE PETICIÓN DE VÍA

Vía salidas Mataró
" " Granollers
" " llegadas
" " M de maniobras
" " G " "
" " de la Reserva de máquinas
Reserva de máquinas

Vía A1
" A2
" A3
" A4
" A5

Vía B1
" B2
" B3
" B4
" B5
" B6

Vía C0
C0 bis
" C1
" C2
" C3
" C4
" C5
" C6
" C7
" C8
" C9

Vía C10
" C11
" C12

Vía D1
" D2
" D3
" D4
" D5
" D6
" D7
" D8

Vía E1
" E2
" E3
" E4
" E5
" E6

Vía F1
" F2
" F3
" F4

SEÑAL DE TERMINACIÓN DE MANIOBRAS

Art. 22. En el caso eventual y poco probable de faltar la comunicación telefónica, se hará la petición de vía por medio del silbato de la locomotora, debiendo entonces el agente que dirija la maniobra indicar al Maquinista para cada movimiento la vía que ha de pedir para las operaciones que hayan de practicarse, y la señal que para ello deba hacer. Estas señales serán las que se especifican en el siguiente cuadro:

Señales acústicas para las maniobras

Señal preventiva	—
Señales de petición de vía	
Vía salidas Mataró	.
» Granollers	. .
» llegadas	.
» M de maniobras	. .
» G »	.
» de la Reserva de máquinas	. .
Reserva de máquinas	.
Vía A1	.
» A2	. .
» A3	. .
» A4	. .
» A5	. .
Vía B1	.
» B2	. .
» B3	. .
» B4	. .
» B5	. .
» B6	. .
Vía C0	.
» C0 bis	. .
» C1	. .
» C2	. .
» C3	. .
» C4	. .
» C5	. .
» C6	. .
» C7	. .
» C8	. .
» C9	. .
Vía C10	. .
» C11	. .
» C12	. .
Vía D1	. .
» D2	. .
» D3	. .
» D4	. .
» D5	. .
» D6	. .
» D7	. .
» D8	. .
Vía E1	. .
» E2	. .
» E3	. .
» E4	. .
» E5	. .
» E6	. .
Vía F1	. .
» F2	. .
» F3	. .
» F4	. .
Señal de terminación de maniobras	—

Desvío de las máquinas.

ART. 23. Los Maquinistas de los trenes llegados a la estación indicarán al agente desenganchador el destino ulterior de sus máquinas, y, en caso necesario, recibirán del mismo las instrucciones que convengan.

El Puesto Central de enclavamientos, cuando otra cosa no se le indique, dirigirá a la Reserva las máquinas de los expresados trenes, por lo cual, sólo en el caso de tener que pasar aquéllas al Depósito de Pueblo Nuevo, el desenganchador lo advertirá a dicho Puesto Central, para que el mismo disponga el correspondiente itinerario, llegado que sea el momento. Tanto en este caso (salida para el Depósito) como en el de tener que dirigirse a la Reserva, emprenderán las máquinas la marcha detrás del material que condujeron, si bien se detendrán ante la señal de salida de la vía en que se hallen, hasta que esta señal, después de haberse cerrado completamente, se abra de nuevo.

Todos los movimientos que no sean de paso directo desde la vía misma de llegada al Depósito o a la Reserva, se verificarán bajo la dirección y con el acompañamiento de un agente de la estación.

Entrada en la estación de las máquinas aisladas procedentes del Depósito de Pueblo Nuevo.

ART. 24. La estación de Barcelona-Bogatell, al pedir la vía para las máquinas aisladas que haya de expedir hacia Barcelona-Término, indicará si se trata de una sola o de varias acopladas, y asimismo el tren que cada una deba remolcar, al objeto de que el Encargado del Puesto de enclavamientos sepa el itinerario de entrada que debe disponer. Si la máquina ha de pasar a la Reserva, lo hará constar asimismo la estación de Bogatell.

En igual forma procederá la estación de Barcelona-Pueblo Nuevo si las máquinas, por una causa cualquiera, han de circular por la vía de Viajeros.

Paso de las máquinas aisladas de la Reserva de máquinas a la estación.

ART. 25. Las máquinas que hayan de pasar de la Reserva a la estación para remolcar los trenes de salida no podrán circular acopladas, más que en el caso de que se dirijan a una misma vía.

El Jefe de la expresada Reserva, al pedir al Puesto Central la vía para dichas máquinas, deberá indicar el tren a que cada una vaya destinada, a fin de que el agente del Puesto pueda disponer los itinerarios convenientes. Con objeto de evitar el que tengan que detenerse las máquinas en el trayecto, lo que podría dificultar los movimientos de la estación, el Puesto no abrirá la señal de salida de la Reserva hasta conocer dichos destinos.

ART. 26. Esta Instrucción anula la dictada con fecha 12 de junio de 1903 para desviar el material de los trenes llegados a la estación de Barcelona 2, G. V; la provisional de fecha 15 de enero de 1922 para la entrada y salida de trenes y máquinas en y de la propia estación por la parte de la Bifurcación-Clot, y para la entrada y salida en y de la Reserva de Máquinas; así como la Orden de Servicio núm. 21 (Serie A), de fecha 30 de septiembre de 1901, pero no deroga en lo más mínimo las prescripciones generales de los Reglamentos vigentes en la Red, ni puede modificar en nada las disposiciones y Reglamentos del Gobierno.

Barcelona, 1.º de mayo de 1927.

EL JEFE DEL MOVIMIENTO,

J. Aguilar.

CONFORME.
EL SUBDIRECTOR,

B. Beamonte.

Aprobada por la 2.ª División de Ferrocarriles con fecha 25 de enero de 1927.

ANEXO NÚM. 1

A LA «INSTRUCCIÓN PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE TRENES EN Y DE LA ESTACIÓN DE BARCELONA-TÉRMINO Y PARA LA EFECTUACIÓN DE MANIOBRAS EN LA MISMA», DE FECHA 1.º DE MAYO DE 1927

Para la protección del personal encargado de la conservación del material depositado en las vías de la estación de Barcelona-Término se dictan las siguientes reglas:

1.ª Las máquinas que se dirijan a las vías de andén para engancharse a su tren, se detendrán siempre antes de llegar al mismo. Su personal observará con toda atención si hay algún banderín de alto en el primer coche, y si no lo hay podrán juntarse al material en la forma acostumbrada.

2.ª El personal de maniobras dejará siempre el material que coloque en las vías de andén junto al parachoques.

3.ª El personal del Servicio Eléctrico y de Material Móvil tomará las medidas convenientes para reducir al mínimo los trabajos que deban hacerse en los coches mientras se hallan en los andenes, y en especial los que requieran que el personal permanezca debajo del material.

Dispondrán, en la medida de lo posible, que los trabajos que imprescindiblemente requieran que el personal se coloque debajo de los coches se efectúen aprovechando el momento más oportuno, esto es, teniendo en cuenta el servicio de la estación.

4.ª El personal de Material Móvil y del Servicio Eléctrico pedirá autorización al Puesto Central para cada vez que deba trabajar debajo del material depositado en las vías de andén. Para ello dicho personal indicará la duración apro-

ximada de los trabajos, y el Puesto Central los autorizará siempre que durante el intervalo previsto no deba hacer entrar ningún tren, material, ni máquina en la vía de andén donde vayan a efectuarse, e indicará si pueden comenzar el trabajo en seguida o han de esperar algún tiempo.

5.ª El personal del Servicio Eléctrico y Material Móvil avisará al Puesto Central el momento en que termine el trabajo que haya efectuado debajo de dicho material. En caso de que dicho trabajo requiera más tiempo del previsto por dicho personal, y del que ha sido autorizado por el Puesto, aquél lo comunicará anticipadamente a este último, el cual concederá una prórroga, o dispondrá que cesen los trabajos si así lo exige el servicio de la estación.

6.ª Los electricistas y agentes del Recorrido dispondrán de una señal estandarte de alto los primeros, y de dos los segundos (con farol rojo para la noche), que situarán en el centro de la vía en que trabajen y a la altura de la señal de salida de la misma, siempre que dicho personal deba colocarse debajo de los coches depositados en las vías de andén.

Dichas señales llevarán una cadena, con un petardo, el cual se colocará sobre la vía.

Además de lo anterior, se colocarán dos banderines de alto, uno en cada uno de los portabanderines del primer vehículo del material.

7.ª Cuando la señal estandarte de alto quede a una distancia del material inferior a 50 m., se destacará además un agente electricista o un agente del recorrido, según el caso, para prevenir al personal en caso de peligro.

8.ª Para proteger los trabajos que se efectúen en las vías de repuesto de la estación, continuará utilizándose la señal estandarte de alto ordinaria, quedando taxativamente prohibido el uso de petardos para el fin indicado, porque al no disponer en dichas vías de la distancia necesaria, la

explosión de los petardos se efectuaría con anticipación insuficiente para ponerse a salvo, en cuyo caso la alarma resultaría contraproducente.

Para los trabajos debajo del material que deban realizarse en estas vías, el personal tendrá siempre la precaución de colocarse entre carriles.

9.ª Para evitar que por descuido pueda dirigirse alguna maniobra a las vías de andén en las que, según la regla 4.ª, se ha autorizado el trabajo debajo del material, dichas vías se protegerán colocando las agujas que establecen y caracterizan la entrada a la vía o vías de que se trate, de modo que dicha entrada esté dispuesta para otras vías.

Para facilitar el cumplimiento de esta prescripción, en el Puesto de enclavamientos se indicará la palanca o palancas que caracterizan la entrada a cada vía de andén.

Y, como recordatorio de que la maniobra hacia tales vías ofrece peligro, el Puesto dispondrá de tres juegos de dos manguitos, número igual al de señales estandarte de alto, que usará para colocar en la palanca o palancas correspondientes.

Barcelona, 6 julio de 1931.

El Jefe del Movimiento,

J. Aguilar.

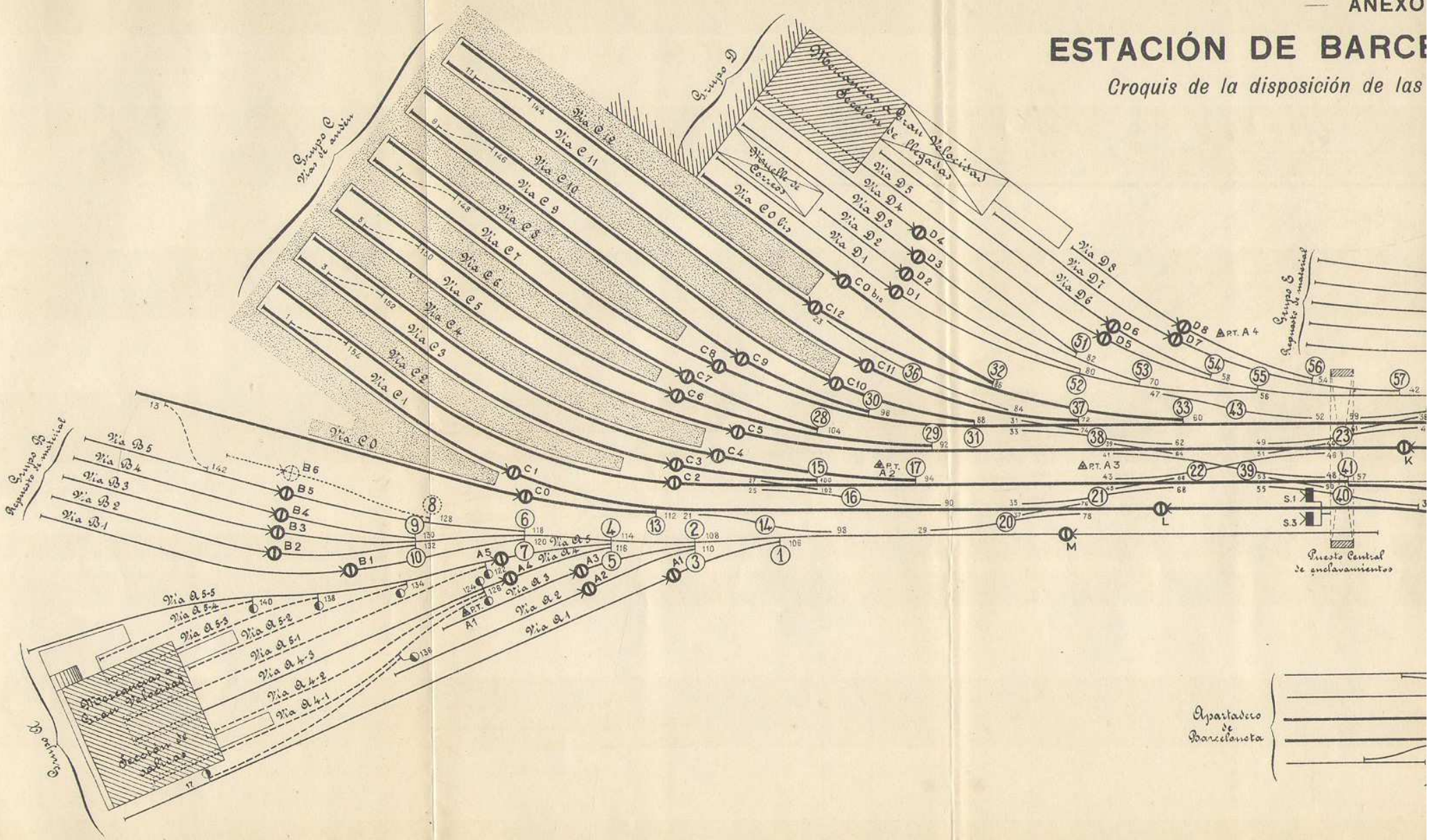
V.º B.º
El Subdirector,

B. Beamonte.

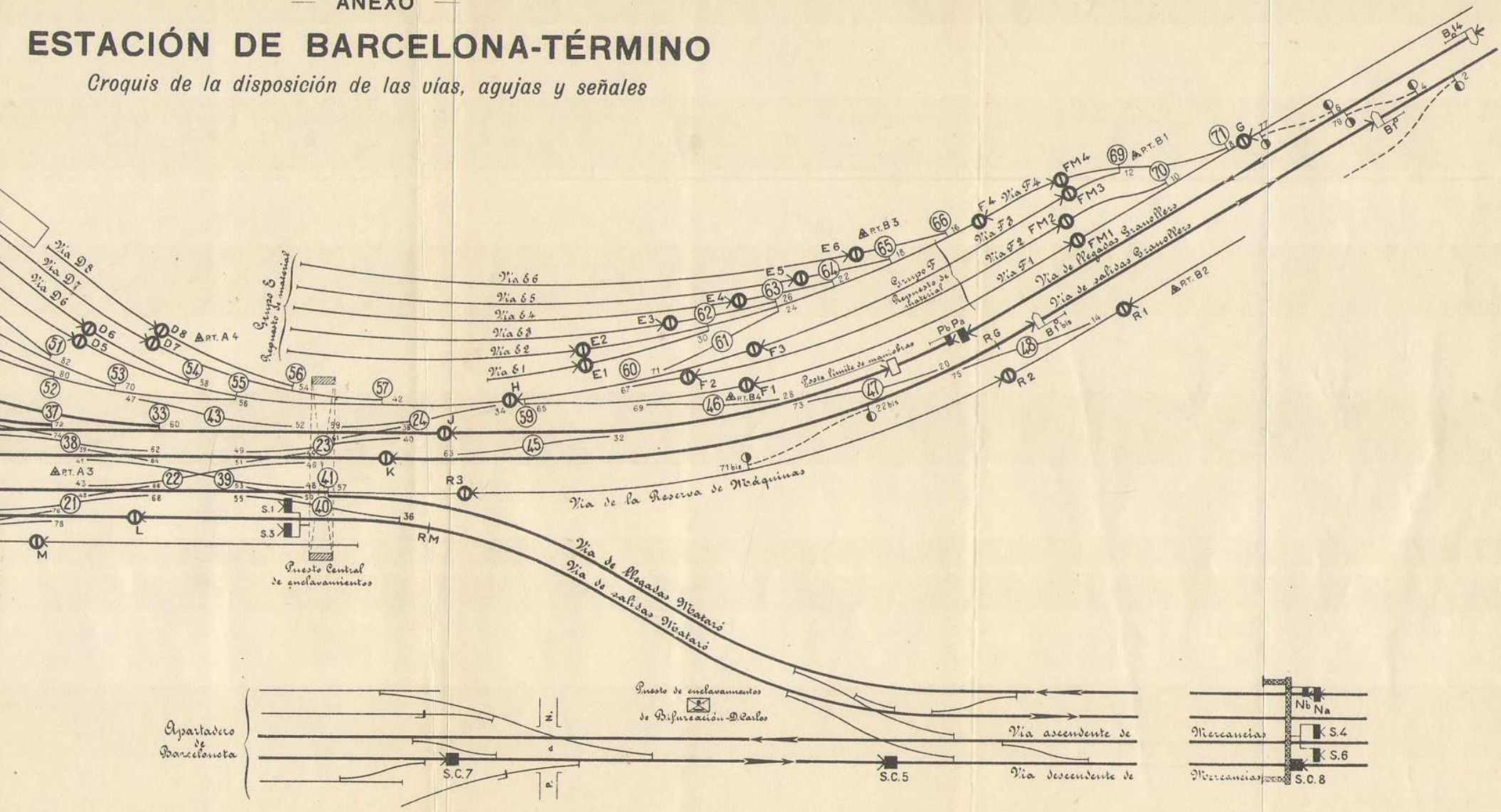
— ANEXO

ESTACIÓN DE BARCE

Croquis de la disposición de las



— ANEXO —

ESTACIÓN DE BARCELONA-TÉRMINO

Croquis de la disposición de las vías, agujas y señales