

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES S.E.

# ANEXO III

---

## REGLAMENTO OPERATIVO

  
JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

  
METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

05/04/2013

## INDICE

### TITULO I - SUSTENTO DEL R.O.

Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utiliza

✓ Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

### TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

✓ Capítulo 1.- Area en que se aplica el R.O.

Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones

Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones

5.1.- Gerencia de Tráfico

5.1.1.- Los Centros de Tráfico y de Control (C.T.C.)

5.1.2.- Los supervisores de servicio

5.1.2.1.- Supervisores de Cabezeras

5.1.2.2.- Supervisores de Líneas

5.2.-

Gerencia de Instalaciones Fijas

5.2.1.- La Guardia Instalaciones Fijas

5.2.2.- Equipos de Intervención - Función y misiones

5.2.3.- Los señalistas operadores (señaleros)

5.3.-

Gerencia de Material Rodante

5.3.1.- Las Guardias de Material Rodante

5.3.2.- Los equipos de intervención

5.4.-

Guardia de Emergencias (GE) y Servicio de Seguridad

5.4.1.- Guardia de Emergencias

5.4.2.- Equipos de intervenciones ES (Servicio de Seguridad)

Capítulo 6.- Modo de atención del servicio público

### TITULO III - NORMAS OPERATIVAS

Capítulo 1.- Del personal

1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad

1.1.1.- Idoneidad del personal

1.1.2.- Obligación de enseñar

1.1.3.- La conducción

1.1.3.1.- Autorización de conducir un tren

1.1.3.2.- Autorización de conducir un tren de servicio

1.1.3.3.- Prohibición de conducir un tren sin la habilitación correspondiente

1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio

JUAN P. LOPEZ  
1.1.3.5.- Reinstrucción individual por año  
1.1.3.6.- Supervisión de conductores, señalistas y guardas

- 1.2.- Equipamiento imprescindible para cada función
- 1.3.- Actos obligatorios de cada función al entrar o dejar el servicio
- 1.4.- Acciones debidas hacia los pasajeros según función
  - 1.4.1.- Discusiones o incidentes
  - 1.4.2.- Suministro de datos
  - 1.4.3.- Conversaciones particulares
  - 1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas
  - 1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad
  - 1.4.6.- Venta y/o pregon de mercaderías
  - 1.4.7.- Interrupciones - Información

  
**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

- 1.5.- Registro de domicilios
- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias
  - 1.6.1.- Horas extraordinarias
  - 1.6.2.- Descansos intermedios
- 1.7.- Relevos del personal
  - 1.7.1.- Empleado no relevado
  - 1.7.2.- Información al relevante

- 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa
- 1.9.- Acalamamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores
- 1.10.- Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto

- 1.11.- Vestimenta del personal
- 1.12.- Instrucciones de seguridad individuales
  - 1.12.1.- Circulación en las vías
  - 1.12.2.- Los equipos eléctricos
  - 1.12.3.- El desplazamiento de los agentes en las cocheras y los talleres
  - 1.12.4.- Desplazamiento al lado de un tren
  - 1.12.5.- Ascenso al techo de los coches
  - 1.12.6.- Circulación sobre la protección del tercer riel (línea B)
  - 1.12.7.- Corriente de corriente del tercer riel (línea B)
  - 1.12.8.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización

- 1.13.- Conocimiento de las disposiciones reglamentarias
- 1.14.- Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día
- 1.15.- Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias
- 1.16.- El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales
- 1.17.- Observancia de disposiciones
- 1.18.- Responsabilidad - Autoridad en el tren

- 1.20.- Cumplimiento de los horarios
- Capítulo 2.- De los medios a utilizar
  - 2.1.- Los aparatos de vía y la señalización
    - 2.1.1.- Los aparatos de vía
      - 2.1.1.1.- Los descarrilladores
      - 2.1.1.2.- Los cambios
        - 2.1.1.2.1.- Tipos de cambios
        - 2.1.1.2.2.- Posición de los cambios
    - 2.1.1.3.- Los dispositivos para el señalamiento
  - 2.1.2.- Señales principales
    - 2.1.2.1.- Marcas "Centro de vías"
    - 2.1.2.2.- Señales automáticas
      - 2.1.2.2.1.- Señales semiautomáticas
      - 2.1.2.2.2.- Señales semiautomáticas
    - 2.1.2.3.- Anteseñal o repetidora
    - 2.1.2.4.- Señales de precaución o complementarias
    - 2.1.2.5.- Señales de linterna
    - 2.1.2.6.- Señales con los brazos
      - 2.1.2.6.1.- Señalización de maniobras hechas con los brazos
      - 2.1.2.6.2.- Retransmisión de señales con los brazos
      - 2.1.2.6.3.- Conductores perdiendo de vista las señales de brazos
      - 2.1.2.6.4.- Señales contradictorias
  - 2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído
    - 2.1.2.7.1.- Señales con silbato o bocina
    - 2.1.2.7.2.- Códigos de chicharras
    - 2.1.2.7.3.- Señales con petardos (de uso solo en obras fuera de las horas de servicio normal)
  - 2.1.2.8.- Señal repetidora en andén
  - 2.1.2.9.- Significado de pared de túnel pintada a rayas negras y amarillas - Prohibido estacionarse
- 2.1.3.- La operación de las señales
  - 2.1.3.1.- El Señalista Operador
  - 2.1.3.2.- Controlar permanentemente el diagrama luminoso
  - 2.1.3.3.- Horario de los trenes
  - 2.1.3.4.- Salida de los trenes
  - 2.1.3.5.- Verificación del funcionamiento de los cambios y señales y del estado de los predios
    - 2.1.3.5.1.- Anormalidades - Denuncia inmediata
    - 2.1.3.5.2.- Ocupación imprevista de un sector
    - 2.1.3.5.3.- Planilla o libro de maniobras anormales
    - 2.1.3.5.4.- Prohibición de entregar el manejo de la mesa de mando a personas no autorizadas
  - 2.1.3.10.- Entrada a la cabina de señales de personas ajenas - Prohibición de señales
  - 2.1.3.11.- Conservación y control de los elementos existentes en la cabina de señales
    - 2.1.3.11.1.- Certificado de idoneidad
    - 2.1.3.11.2.- Abandono del puesto o reemplazo no autorizado
    - 2.1.3.11.3.- Relevos - Transmisión de novedades
    - 2.1.3.11.4.- Trabes de palancas o capuchones protectores de botones
    - 2.1.3.11.5.- Prohibición de anular una maniobra por contacto en el fiel o haciendo avanzar y retroceder un tren
    - 2.1.3.11.6.- Retiro sorpresivo de una señal verde
    - 2.1.3.11.7.- Dejar cabina en "tráfico automático"

JUAN P. B. B. LO

- 2.1.3.19.- Anulación de una maniobra
- 2.1.3.20.- Señal de "cambio" a 10 km/h"
- 2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica
  - 2.2.1.- Operación del puesto de manejo central
  - 2.2.2.- Operación sectorial de maniobras locales
  - 2.2.3.- Operación por medios especiales
  - 2.2.4.- Coordinación con acciones del mando de la señalización operada desde puesto central o sectorial
- 2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los trenes)
  - 2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio.
  - 2.3.2.- Certificado de desinfección
  - 2.3.3.- Normas generales de circulación en las vías principales de explotación
    - 2.3.3.1.- Ubicación del conductor durante la marcha
    - 2.3.3.2.- Condiciones para arrancar
    - 2.3.3.3.- Inicio de la marcha
    - 2.3.3.4.- Detención inmediata del tren.
    - 2.3.3.5.- Respeto de la velocidad
    - 2.3.3.6.- Prohibición de traccionar en las zonas sin tercer separadores de línea aérea
    - 2.3.3.7.- Prohibición de liberar el sistema de hombre muerto
    - 2.3.3.8.- Reducir la velocidad en las zonas de cambios
    - 2.3.3.9.- Alertar su presencia en las zonas de curva
    - 2.3.3.10.- Peligro inminente : detener el tren
    - 2.3.3.11.- Llavetas especiales
    - 2.3.3.12.- Iluminación de los coches
    - 2.3.3.13.- Encendido de las luces de cabecera y de cola
    - 2.3.3.14.- Ocupación de cada sección por un solo tren
    - 2.3.3.15.- Luz verde e indicadores de ruta - Atención permanente
    - 2.3.3.16.- Atropello de una señal en aspecto rojo - Obligación de informar
    - 2.3.3.17.- Ubicación del guarda en los trenes
    - 2.3.3.18.- Aplicación del freno de emergencia por parte del guarda
    - 2.3.3.19.- Descenso de los pasajeros dentro del túnel (evacuación)
  - 2.3.4.- Circulación en las vías principales de explotación
    - 2.3.4.1.- Autorización de circular en las vías principales
    - 2.3.4.2.- Indicadores de destino
    - 2.3.4.3.- Circulación con faros y luces de salones encendidas
    - 2.3.4.4.- Tren de servicio : obligación de comunicar al C.T.C.
    - 2.3.4.5.- Prohibición de circular por vía contraria
    - 2.3.4.6.- Ingreso del personal de la Empresa al túnel en horario de servicio de trenes
      - 2.3.4.6.1.- Condición obligatoria previo ingreso programado al túnel
      - 2.3.4.6.2.- Tareas en el túnel sin restricción de circulación del servicios de trenes.
      - 2.3.4.6.3.- Tareas en el túnel en casos de emergencias.
      - 2.3.4.6.4.- Prohibición del cruce de vías por personal de estación
    - 2.3.4.7.- Personas ajenas a la Empresa en túnel
  - 2.3.5.- La salida y la entrada al taller o cochera
    - 2.3.5.1.- Comunicar la salida al C.T.C.
    - 2.3.5.2.- Hora de llegada de los conductores y de los guardas en la cabecera
    - 2.3.5.3.- Deficiencia en un tren
    - 2.3.5.4.- Ausencia de un conductor o guarda
    - 2.3.5.5.- Anomalia a la salida

METROVIAS S.A.  
ALBERTO ESPINOSA VERRA  
PRESIDENTE

- 2.3.5.6.- Primeras circulaciones
- 2.3.5.7.- Entrada en el taller o cochera
- 2.3.5.8.- Apagar el tren
- 2.3.5.9.- Misión del Conductor Especializado : revisión de elementos del tren
  - 2.3.5.9.1.- Puesta de un tren en servicio
  - 2.3.5.9.2.- Retiro de un tren del taller
  - 2.3.5.9.3.- Norma general
- 2.3.6.- Detención y salida de los trenes de pasajeros.
  - 2.3.6.1.- Detención en cada estación
  - 2.3.6.2.- Prohibición de detenerse entre dos estaciones
  - 2.3.6.3.- Reducir la velocidad en la entrada de estación
  - 2.3.6.4.- Lanzadera : entrada en estación en sentido contrario
  - 2.3.6.5.- Detención : vista completa del tren en los espejos retrovisores
  - 2.3.6.6.- Apertura de las puertas
  - 2.3.6.7.- Cierre de puertas y arranque del tren
  - 2.3.6.8.- Interrupciones - Rearaudición de la marcha
  - 2.3.6.9.- Detención del tren fuera de los límites de una estación
  - 2.3.6.10.- Ascenso y descenso de los trenes en movimiento
  - 2.3.6.11.- Parada de emergencia - Ayuda para el frenado del tren
  - 2.3.6.12.- Sección bloqueada
  - 2.3.6.13.- Señales con la luz de arranque o chicharra
  - 2.3.6.14.- Inconvenientes en la luz de arranque o chicharra
  - 2.3.6.15.- Señal de salida de un tren - Estado de las señales.
- 2.3.7.- La terminal
  - 2.3.7.1.- Llegada a la terminal
    - 2.3.7.1.1.- Maniobra 0 (pero)
    - 2.3.7.1.2.- Maniobra por cola :
  - 2.3.7.2.- Orden de salida de la cabecera
  - 2.3.7.3.- Orden de salida de cabecera provisoria
  - 2.3.7.4.- Orden de salida después de una reparación del tren
- 2.3.8.- Cabina de conducción del tren
  - 2.3.8.1.- Vigilar la cabina de conducción
  - 2.3.8.2.- Acceso a la cabina de conducción
  - 2.3.8.3.- Identificación de las personas
  - 2.3.8.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina
  - 2.3.8.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto
  - 2.3.8.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones
  - 2.3.8.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción
  - 2.3.8.8.- Verificaciones en la cabina
- 2.3.9.- Elementos para casos de emergencias
- 2.4.- Vehículos de servicio interno (Tren no asignado a un servicio de pasajeros)
  - 2.4.1.- Circulación en las vías principales
    - 2.4.1.1.- Llegada en estación
    - 2.4.1.2.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales
    - 2.4.1.3.- Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio público y de servicio interno.
  - 2.4.1.4.- Circulación y trabajos sobre la red de subterráneos fuera de las horas de servicio
- 2.4.2.- Maniobras
  - 2.4.2.1.- Definición de la maniobra
  - 2.4.2.2.- Autorización de maniobrar
  - 2.4.2.3.- Condiciones para efectuar una maniobra
  - 2.4.2.4.- Maniobras de trenes
  - 2.4.2.5.- Libramiento de las vías principales

- 2.4.2.6.- Acoples y desacoples
- 2.4.2.7.- Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra

Capítulo 3.- De la marcha de los trenes  
Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal

- 3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos
- 3.1.2.- Hora de presencia de los relevos
- 3.1.3.- Conductor o guarda no relevado
- 3.1.4.- Tren cancelado

3.2.- Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)

3.3.- Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento

3.4.- Régimen de velocidades según sistema de señalización y condiciones de anomalía o emergencias

3.5.- Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno

3.6.- Personal necesario en estaciones. Su función.

3.7.- Personal necesario a bordo de los trenes. Su función

3.8.- Provisiones para regular la evacuación de pasajeros según las circunstancias de anomalía o emergencia (Procedimiento en caso de evacuación en túnel)

- Caso 1°: el tren siguiente al que se verifica la falla está en la estación (delante de la señal de salida)
- Caso 2°: el tren siguiente está detenido en el mismo túnel que el tren con inconveniente (delante una señal)

3.9.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias

3.9.1.- Comunicaciones entre el conductor y el C.T.C.

3.9.2.- Comunicaciones entre el conductor y los pasajeros (trenes equipados con sistema de audio)

3.9.3.- Medios de comunicación con los equipos de intervenciones

3.9.4.- Tren detenido. Su conductor no puede comunicarse con el C.T.C.

3.9.4.1.- Misión de todo conductor, circulando en el otro sentido y observando que un tren se encuentra detenido en túnel en la otra vía

3.9.4.2.- Misión de todo conductor circulando con un tren posterior a un tren detenido, después de la autorización de avanzar una señal (automática o semiautomática) recibida del Supervisor de Servicio

3.9.5.- Normativas para el uso del teléfono portátil

3.10.- Concurrencia de personal especial a diversos sitios preestablecidos para casos de acciones necesarias por anomalías.

3.11.- Acciones conjuntas con organismos policiales o de bomberos en caso de accidente (plan de emergencia en caso de accidente o incidente mayor)

3.12.- Precauciones a tomar en caso de maniobras de la línea de alimentación eléctrica

3.12.1.- Listado del personal autorizado y procedimientos relativos a las maniobras eléctricas

3.11.2.- Cortes y reposiciones de contactos a horas convenientes de antemano

- 3.11.3.- La reposición de corriente se efectuará únicamente al agente autorizado que solicitó el corte
- 3.11.4.- Libro de Guardia de la subestación
- 3.11.5.- Agente autorizado impositibilizado de pedir la reposición de la corriente
- 3.11.6.- Apertura y reposición automática de un interruptor
- 3.11.7.- Apertura de un interruptor y permanencia del cortocircuito
- 3.11.8.- Solitud de corte de la corriente ante una emergencia
- 3.11.9.- Normas de seguridad para trabajar en las instalaciones
- 3.12.- Precauciones a tomar en el acople y/o desacople de vehículos
- 3.13.- Precauciones para la detención de vehículos
- Capítulo 4 - De la gestión de los incidentes
- 4.1.- Preambulo - Los incidentes : sus causas y los medios a utilizar
- 4.2.- Discernir las prioridades en intervenciones
- 4.3.- Los responsables de guardia
- 4.4.- El Jefe de Incidente de Tráfico
- 4.5.- Procedimientos a seguir por el conductor y el guarda
  - 4.5.1.- Conducir desde una cabina intermedia del tren
  - 4.5.2.- Servicio interrumpido : Acciones básicas
  - 4.5.3.- Inundación
  - 4.5.4.- Falla de suministro de energía
  - 4.5.5.- Seccionamiento (desacople) del tren
  - 4.5.6.- Suicidio o caída bajo un tren
  - 4.5.7.- Pasajero enfermo, herido o fallecido en un tren
  - 4.5.8.- Personal de tren enfermo o herido en servicio.
  - 4.5.9.- Choque o descarrilamiento
  - 4.5.10.- Incendio en las Instalaciones Fijas (perturbando el Tráfico)
  - 4.5.11.- Alerta de bomba
  - 4.5.12.- Incendio en un tren
- 4.6.- Procedimientos a seguir por el personal de estación
  - 4.6.1.- Procedimientos básicos
    - 4.6.1.1.- Intervención a pedido del C.T.C. o de la guardia Emergencia y Seguridad
    - 4.6.1.2.- Constatación directa del hecho o a pedido del personal de conducción
  - 4.6.2.- Pasajero enfermo, herido o fallecido
  - 4.6.3.- Altercado
  - 4.6.4.- Choque, descarrilamiento, tren descompuesto
  - 4.6.5.- Alerta de bomba
  - 4.6.6.- Incendio en estación o en un tren

#### TITULO IV - NORMAS GENERALES

##### Capítulo 1.- Patrón horario

##### Capítulo 2.- Comportamiento del personal en general y en su atención al público

- 2.1.- Presentación y aseo
  - 2.1.1.- Uniforme

7

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

- Credencial
- Horario
- Aseo general
- Prohibición de fumar, leer, comer o beber.
- Ordenes emanadas del superior
- Practicantes

- 2.2.- Conducta con el público
- 2.2.1.- Trato cortés
- 2.2.2.- Incidente con el cliente
- 2.2.3.- Identidad
- 2.2.4.- Interrogantes del público
- 2.2.5.- Conversaciones de carácter general.
- 2.2.6.- Prohibición de fumar
- 2.2.7.- No videntes con perros lazarillos
- 2.2.8.- Mujeres embarazadas, discapacitados y personas mayores de edad.

METROCOM S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

Capítulo 3.- Definiciones  
TÍTULO V.- NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS

## TITULO 1.- SUSTENTO DEL R.O.

### Capítulo 1.- Obligaciones del personal que lo utilice

- 1.- Tener válidas y vigentes, las autorizaciones específicas que dispongan las leyes para efectuar tareas comprendidas en el R.O.
  - 2.- Aprobar los cursos que sean necesarios para efectuar las tareas, según se disciende en el R.O.
  - 3.- Asegurarse de tener todos los elementos o informes que en el R.O. se indican como necesarios para cada tarea.
  - 4.- Mantener completo y en debido estado el ejemplar del R.O. que se le proveyera, actualizándolo como lo notifique la Empresa.
  - 5.- Estas instrucciones son de aplicación para todos los agentes de la Empresa que podrían intervenir o circular en la red de subterráneos.
- Cada modificación relativa a las presentes instrucciones será comunicada a cada persona vía aviso al personal, nota de servicio o cartelera en la jefatura de la(s) línea(s) involucrada(s). Estas modificaciones se publicarán durante 2 semanas en las carteleras de las jefaturas de línea; después se colocarán en una carpeta puesta a disposición del personal.
- Después de una ausencia, el agente deberá informarse a través de la jefatura de las modificaciones sobrevenidas entre su salida y su vuelta. Si las modificaciones son tales que le resultará imposible asimilárselas completamente, deberá informarle a la jefatura la que decidirá una instrucción en el lugar o una capacitación en la Escuela de Capacitación.

### Capítulo 2.- Deberes del Concesionario

- 1.- Atender en debida forma todas las disposiciones legales que rigen la concesión, asegurándose asimismo que su personal las conozca y las cumpla independientemente de lo que el R.O. indica expresamente.
  - 2.- Hacer constar fehacientemente en cada ejemplar del R.O. que entregue a su personal o terceros, que el mismo es copia fiel del original aprobado por la autoridad competente, obligándose a no introducir agregados o modificaciones que no sean autorizados expresamente por la misma autoridad.
  - 3.- Proveer a su personal de los ejemplares del R.O. que necesite para su labor y mantenerlo informado de sus actualizaciones, vigilando que los ejemplares se utilicen siempre en su versión vigente.
  - 4.- Colocar carteleras, en los lugares de trabajo, incluyendo en forma escuela las precauciones a tener en cuenta por el personal en su tarea rutinaria para prevenir cualquier tipo de accidente o incidente en la operación del servicio. Asimismo, deberá detallarse el procedimiento a seguir, por el personal, en caso de incidente, emergencia o catástrofe.
  - 5.- Vigilar que su personal sea idóneo en su función específica y en el conocimiento del R.O., constatando que mantiene siempre vigente las condiciones que lo hacen apto para la función encomendada.
  - 6.- No modificar las instalaciones consideradas en el R.O. sin la previa autorización de la Autoridad de Aplicación y el debido conocimiento de su personal en lo específico.
  - 7.- No emitir órdenes contrarias al R.O., ni exigir tareas en condiciones insuficientes respecto de las normas específicas o equipamiento necesario.
- En lugares visibles a los pasajeros, tanto en el interior de los coches, plataformas como en los vestíbulos de las estaciones, colocar paneles en los que se expliquen las normas de seguridad con las que están equipados los coches y las estaciones, la conducta a seguir en caso de emergencia, el puesto o ubicación de botiquines de primeros auxilios y toda aquella otra información de utilidad en caso de emergencia o accidentes.

## TITULO II - ESTRUCTURA OPERATIVA

**Objetivo :** organizar el sistema de transporte de manera de garantizar la permanencia del servicio al cliente, en seguridad y en todas las circunstancias.

### Capítulo 1.- Área en que se aplica el R.O.

El área de aplicación del presente Reglamento Operativo son las cinco líneas (A-B-C-D y E) que corresponden a la red de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires.

### Capítulo 2.- Identificación de los lugares en que se realizan operaciones

La red actual de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires posee cinco líneas:

**Línea A:** Su extensión es de 6,789 km., y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Rivadavia y de Mayo, con una dirección geográfica Este - Oeste. Posee 14 estaciones y sus terminales son: Plaza de Mayo, estación de andén central con zona de cambios delante de la misma y carente de zona de maniobras detrás. La otra terminal es Primera Junta, estación de cuatro andenes con zonas de cambios delante y detrás de la misma.

Algunas particularidades de la línea A son las siguientes:

En el extremo oeste, detrás de la estación Primera Junta, existe una rampa de entrada - salida a la línea que permite vincular la misma con el Taller Polvorín (Emilio Mitre y Directorio) a través de un "tubo" de vía sencilla a nivel de aproximadamente 1,500 km. de desarrollo. La estación Alberdi tiene solamente andén habilitado al servicio de pasajeros para los trenes cuyo destino es Primera Junta.

Por el contrario, la estación Pasco tiene solamente habilitado al servicio de pasajeros el andén donde se detienen los trenes cuyo destino es la estación Plaza de Mayo.

En la estación Lima, existe una combinación peatonal con la línea C.

En la estación Perú, existe una combinación peatonal con las líneas D y E.

En la estación Plaza de Mayo, vía Norte, permite comunicarse con la línea D a través de un túnel de vía única, utilizado para el intercambio de material rodante (sin servicio de pasajeros).

En la estación Plaza Miserere existe un vínculo con el Ferrocarril Sarrieno.

**Línea B:** Su extensión es de 8,374 km., y su recorrido se desarrolla por debajo de la avenida Corrientes, con una dirección geográfica Este - Noroeste. Posee 13 estaciones y sus terminales son: L. N. Alem, estación de andén central con zona de cambios delante de la misma y carente de zona de maniobras detrás. La otra terminal es Federico Lacroze, estación de dos andenes laterales con zonas de cambios delante y detrás de la misma.

Algunas particularidades de la línea B son las siguientes:

En el extremo de la línea, detrás de la estación Lacroze, existe una rampa que vincula la misma con el Ferrocarril Urquiza, a través de la vía Sur.

En la estación Carlos Pellegrini, existe una combinación peatonal con las líneas C y D.

Esta línea no tiene túnel de vínculo con ninguna otra línea subterránea. Entre las estaciones Lacroze y Dorrego, se encuentra el Taller Ramcaqua con 10 vías paralelas a las dos principales, con vínculo en ambos puntos a través de la vía sur.

**ALBERTO M. VERA**  
**PRESIDENTE**

**PABLO PICCARDO**  
**PRESIDENTE**  
**S.B.A.S.E.**

**Línea C:** Su extensión es de 4,294 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las calles Bernardo de Itigoyen y Cerillo, con una dirección geográfica Norte - Sur. Posee 9 estaciones y sus terminales son: Constitución y Retiro, estaciones de andén central para el ingreso de los pasajeros y de dos andenes laterales de egreso, con zona de cambios delante de ambas y carente de zona de maniobras detrás.

Algunas particularidades de la línea C son las siguientes:

Es la única línea transversal de la red, razón por la cual posee los siguientes puntos de combinación:

Con línea E en la estación Independencia.

Con línea A en estación Avda de Mayo.

Con líneas B y D en estación Diagonal Norte.

Posee además dos túneles de enlace: entre Constitución y San José (nexo entre líneas C y E) de vía doble; y entre la línea C (Diagonal Norte - Avda de Mayo) y línea D (9 de Julio) de vía simple.

Con ingresos por la estación Retiro y entre San Martín y Lavalle, se encuentra la cochera San Martín, constituida por dos vías paralelas a las principales.

La estación Constitución sirve de transferencia con el Ferrocarril Roca, y la estación Retiro con los Ferrocarriles Mitre en todos sus ramales (J. L. Suarez, Tigre y Barro Colorado Mitre), Belgrano Norte y San Martín.

**Línea D:** Su extensión actual en explotación es de 7,400 km, y su recorrido se desarrolla en gran parte por debajo de las avenidas Diagonal Norte, Córdoba y Santa Fe, con una dirección geográfica Este - Norte.

Posee 13 estaciones y sus terminales son: Olivos y Catedral, estaciones de dos andenes laterales con zona de cambios delante y detrás de ambas.

Algunas particularidades de la línea D son las siguientes:

Posee un túnel de vía simple que comunica la estación Catedral con Plaza de Mayo de la línea A. Otro túnel de iguales características lo vincula con la línea C en 9 de Julio.

Posee combinación peatonal con líneas B y C en estación 9 de Julio.

Posee combinación peatonal con líneas A y E en estación Catedral.

Existe una cochera denominada Caninque, con dos vías paralelas a las principales con ingreso desde Plaza Italia y desde Scalabrini Ortiz.

La estación Plaza Italia sirve de transferencia con el Ferrocarril San Martín, y la estación Carranza con el Ferrocarril Mitre ramales a J. L. Suarez y Barro Colorado Mitre.

En la actualidad, se encuentra en plena construcción una extensión de la línea consistente en 3 km de túnel de vía doble, trayecto en que se sumarán 4 estaciones.

**Línea E:** Su extensión es de 9,550 km, y su recorrido se desarrolla por debajo de las avenidas Diagonal Sur, San Juan, Directorio y Eva Perón con una dirección geográfica Este - Suroeste. Posee 15 estaciones y sus terminales son: Bolívar y Plaza de los Virreyes, estaciones de andén central, con zona de cambios delante de ambas y, en el caso de Bolívar, una cochera de dos vías en la zona posterior a la estación.

Algunas particularidades de la línea E son las siguientes:

Posee combinación peatonal con líneas A y D en estación Bolívar.

Posee combinación peatonal con línea C en estación Independencia.

Posee además un túnel de enlace entre Constitución y San José (nexo entre líneas C y E) de vía doble.

En estación Plaza de los Virreyes existe una estación de transferencia con el Premetro línea E2.

### Capítulo 3.- Identificación de los vehículos que se utilizan

En todas las líneas subterráneas se utilizan trenes compuestos por coches eléctricos para satisfacer el transporte de pasajeros.

Respecto de los vehículos que se utilizan para el transporte de materiales, herramientas y/o equipamiento para realizar el mantenimiento y equipos especiales, pueden citarse los que siguen:

Máquina niveladora, alineadora y bateadora de vías.  
Unimog dual (ruedas neumáticas y ferroviarias).  
Zarras y vagones playos.  
Locomotor diesel - eléctrico.  
Autovías con motores de combustión interno.  
Talvas balasteras.

### Capítulo 4.- Identificación de los medios necesarios para el movimiento de vehículos

Para realizar el movimiento de los vehículos, se dispone de los siguientes medios:

#### Alimentación eléctrica:

Los trenes compuestos por coches eléctricos son alimentados por energía eléctrica en corriente continua (C.C.), la que varía su valor nominal según la línea, a saber:

Línea A: 1100 v, mediante línea de contacto aérea tipo tranvía.

Línea B: 600 v, mediante tercer riel con contacto superior.

Líneas C, D y E: 1500 v, mediante línea de contacto aérea tipo catenaria semirígida.

#### Vías:

En toda la red se dispone de una trocha de vía standard (medida, 1450 mm)

#### Señalamiento y comunicaciones:

En toda la red se dispone de señalamiento automático de dos aspectos, con equipamiento de paratrén fijo (en vía) y a bordo.

En toda la red se dispone de dos tipos de telefonía, a saber:

telefonía automática, consistente en una red que vincula todo el ámbito de la empresa.  
telefonía auxiliar de señales, se trata de un sistema automático punto a punto que vincula cada señal semiautomática con el puesto de mando que la opera; existe además una red telefónica (dentro de este rubro) con terminal ubicado cada señal automática que permite el vínculo entre el conductor y el puesto de mando respectivo mediante el uso de los teléfonos portátiles.

### Capítulo 5.- Determinación del personal necesario para las operaciones

#### 5.1.- Gerencia de Tráfico

##### 5.1.1.- Los Centros de Tráfico y de Control (C.T.C.)

Cada agente deberá comunicar al C.T.C., cualquier incidente o acontecimiento correspondiente al servicio de tráfico. El C.T.C. es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas al tráfico de cada línea.

Su función es organizar los diferentes medios de intervención y de regulación con el fin de mantener un sistema de transporte óptimo en seguridad y en cualquier circunstancia. Autoridad del supervisor C.T.C.: El C.T.C. es una delegación de la Gerencia de Tráfico y las órdenes que da son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e normas vigentes.

Nota: cuando un incidente no entra dentro del cuadro habitual de esos procedimientos e instrucciones, es el responsable de Tráfico de guardia quien tomará las decisiones en lugar de la Gerencia.

METROVIA  
ALBERTO E.  
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICHARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

#### **5.1.2.- Los supervisores de servicio**

Desarrollan sus misiones habituales y ejecutan las misiones dadas por el C.T.C. conforme a los procedimientos vigentes.

#### **5.1.2.1.- Supervisores de Cabeceras**

El supervisor de cabecera deberá cumplir las tareas tal como están previstas en las normas operativas (servicio normal : dar las ordenes de salida conforme al horario preestablecido, contacto con el personal de trenes y los pasajeros, verificar el respeto del horario, el comportamiento de los conductores y guardas y los movimientos de pasajeros, cumplir los pedidos puntuales emitidos por la jefatura, verificación del ingreso de los trenes a servicio en condiciones máximas de seguridad, hacer cumplir por parte del personal a su cargo de todas las normativas referentes a la Seguridad Operativa y al Reglamento Operativo; en caso de servicio perturbado : a orden del C.T.C., información a los conductores, guardas y pasajeros, intervención en el lugar del incidente o en el punto de servicio corto, reposición al horario después de la resolución del incidente).

#### **5.1.2.2.- Supervisores de Líneas**

El supervisor de línea deberá cumplir las tareas tal como están previstas en las normas operativas (hora pico : permanece en las estaciones con movimientos de viáticos importantes y hora valle : supervisión de un tramo de la red según una hoja de ruta).

#### **5.2.- Gerencia de Instalaciones Fijas**

#### **5.2.1.- La Guardia Instalaciones Fijas**

Los C.T.C. comunicarán a las Guardias de Instalaciones Fijas los incidentes que necesiten una intervención de los equipos de Instalaciones Fijas. La guardia es el paso obligado de todas las comunicaciones entre los C.T.C. o Guardia de Emergencias y los diversos medios propios de las Instalaciones Fijas. Su función es organizar los diferentes medios de Instalaciones Fijas para intervención en emergencias con el fin de mantener el Material Fijo, en seguridad y en cualquier circunstancia.

**Autoridad de la Guardia de Instalaciones Fijas :** La Guardia de Instalaciones Fijas es una delegación de la Gerencia de Instalaciones Fijas y las ordenes que da son ejecutables por todos, siempre que respete los procedimientos e instrucciones vigentes.

#### **5.2.2.- Equipos de Intervención**

##### **Función y misiones**

Los equipos de intervención estarán capacitados en las técnicas de reparación y equipados con el material suficiente para enfrentar cualquier situación.

Funcionan en las mismas horas de la guardia. Sus misiones son mantenimiento y reparaciones, intervenciones de emergencias.

Cada cuadrilla estará compuesta por personal especializado bajo las órdenes de un supervisor.

#### **5.2.3.- Los señalistas operadores (señaleros)**

Los señaleros trabajan en coordinación con los supervisores del C.T.C. Su misión es la gestión de los T.C.O. (tablero de control óptico) y cabinas de señales.

**5.3.- Gerencia de Material Rodante**

**5.3.1.- Las Guardias de Material Rodante**

Los C.T.C. comunicarán a las Guardias de Material Rodante los incidentes que necesiten una intervención de sus equipos. Las guardias son el paso obligado de todas las comunicaciones entre los C.T.C. y los diversos medios propios del Material Rodante, según la(s) línea(s) implicada(s).  
La función es organizar los diferentes medios de Material Rodante para intervención en emergencias al fin de mantener el Material Rodante, en seguridad y en cualquier circunstancia.

**Autoridad de las Guardias Material Rodante :** Las Guardias Material Rodante son una delegación de la Gerencia de Material Rodante y las órdenes que dan son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e instrucciones vigentes.

**5.3.2.- Los equipos de intervención**

Los equipos de intervención están capacitados en las técnicas de reparación y equipados con el material suficiente para enfrentar cualquier situación.

Funcionan en las mismas horas de la guardia. Sus misiones son el mantenimiento y reparación de los coches e intervenciones de emergencias.

**5.4.- Guardia de Emergencias (GE) y Servicio de Seguridad**

**5.4.1.- Guardia de Emergencias**

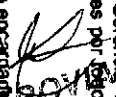
La Guardia de Emergencias se mantiene al escucha telefónica las 24 horas y es la encargada de las siguientes misiones: centralizar los llamados relativos a la seguridad y/o a las operaciones, enviar los equipos de Seguridad para su intervención, propagar los mensajes por altoparlantes, ordenar a los agentes de estación y la información directa a los pasajeros.

Los C.T.C., guardias M.R. o M.F., y cada agente de la Empresa comunicarán a la guardia GE, cualquier incidente o acontecimiento que comprometa la seguridad o las operaciones, los avisos por altoparlantes o la evacuación de estación. La guardia GE es el paso obligado de todas las comunicaciones relativas a la seguridad y/o al. Su función es organizar los diferentes medios de intervención con el fin de mantener una seguridad óptima en cualquier circunstancia.

**Autoridad de la guardia GE :** La guardia GE es una delegación de la Gerencia de Tráfico y las órdenes que da, en materia de seguridad, son ejecutables por todos, siempre que respeten los procedimientos e instrucciones vigentes.

**5.4.2.- Equipos de intervenciones ES (Servicio de Seguridad)**

Además de la vigilancia de las instalaciones fijas y de los coches, están encargados para la gestión de incidentes, y cuando se justifique, a pedido de la guardia GE, de las siguientes misiones : evacuar en caso de suicidio, caída delante un tren, incendio en una estación o un tren, manifestación, otro a pedido de la guardia ES, alerta de bomba; búsquedas en colaboración con las fuerzas del orden y la brigada Anti-explosivos, alertados entre agentes (de la Empresa) y/o pasajeros, agente o pasajero enfermo, hondo o fallado, lucha contra el incendio, aspectos de seguridad que impliquen la integridad física de personal propio y/o tercero.

  
ALBERTO PICCARDO  
PRESIDENTE

  
JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

### Capítulo 6.- modo de atención del servicio público

El Concesionario deberá mantener informado al público usuario sobre las prestaciones normales del servicio y también sobre imprevistos o modificaciones que alteren esas prestaciones.

En todas las estaciones deberán exhibirse los destinos de los trenes en cada sentido de circulación. En todas ellas deberá también colocarse letreros orientadores del movimiento de pasajeros para realizar combinaciones con otras líneas del sistema de subterráneos. Asimismo, en los pasillos de salida de las mismas deberá indicarse las calles, lugares de interés y trenes a los que es posible acceder. También se deberá exhibir un mapa de la red de subterráneos y diagramas de las respectivas líneas en las estaciones y coches correspondientes. Se deberá dar especial trato a la información a suministrar a los clientes en casos de ocurrencia de alteraciones en el servicio, tales como retrasos, interrupciones, cancelaciones y/o accidentes.

## TÍTULO III - NORMAS OPERATIVAS

### Capítulo 1.- Del personal

#### **1.1.- Capacidad imprescindible para cada actividad**

##### **1.1.1.- Idoneidad del personal**

Todo el personal debe ser idóneo para sus funciones, poniendo en ellas el mayor interés y diligencia, a fin de obtener la seguridad, eficiencia y calidad necesarias.

##### **1.1.2.- Obligación de enseñar**

Todo empleado que tenga a otros a su cargo, debe compensarse de la capacidad de sus subalternos, teniendo la obligación de enseñarle lo que no supiesen e informar a la Superfuerza sobre el progreso de los mismos o sobre los que no demuestran la debida competencia.

#### **1.1.3.- La conducción**

##### **1.1.3.1.- Autorización de conducir un tren**

Ninguna persona puede conducir un tren sin autorización de la Gerencia de Tráfico. Esta autorización se otorga después de un examen psicológico y un examen técnico que debe estar aprobado por quien designe la Autoridad de Aplicación.

##### **1.1.3.2.- Autorización de conducir un tren de servicio**

La conducción de trenes de servicio necesita una autorización suplementaria a la otorgada por la Autoridad de Aplicación.

##### **1.1.3.3.- Prohibición de conducir un tren sin la habilitación correspondiente**

Está terminantemente prohibido conducir un tipo de vehículo para el cual no se tiene una autorización, o de circular en una línea no conocida.

Es obligación del conductor llevar consigo el certificado habilitante, y exhibirlo en caso que le sea requerido.

##### **1.1.3.4.- Conducción para los supervisores de servicio**

Los supervisores de servicio deben efectuar, cada mes, un mínimo de dos horas de conducción, para mantener actualizada su capacitación.

##### **1.1.3.5.- Reinstrucción mínima por año**

Un mínimo de dos días de reinstrucción por año se otorga a cada conductor. Cuando hay cambio en el sistema operativo se procederá a instruir al personal.

**1.1.3.6.- Supervisión de los conductores, señalistas y guardas**

La supervisión de los conductores, señalistas y guardas es realizada por la Gerencia de Tráfico teniendo en cuenta los aspectos mínimos siguientes:

- la Gerencia de Tráfico a través de la supervisión efectuará pruebas periódicas de receptividad de las instrucciones realizadas y puede, en todo momento, solicitar una reinstrucción o, por cualquier razón que lo justifique, retirar la autorización para actuar en su cargo de manera provisoria o definitiva
- el Control Médico puede, también, retirar la autorización
- la ausencia o la falta de receptividad en la reinstrucción tiene por efecto, el retiro de la autorización. La Escuela de Capacitación avisa de esto a la Gerencia de Tráfico, con copia a la Gerencia de Recursos Humanos.

**1.2.- Equipamiento imprescindible para cada función**

Es obligación de la Empresa hacer entrega a todo el personal, de los elementos necesarios para el correcto cumplimiento y desempeño de sus funciones. El material deberá ser entregado en perfecto estado y atendiendo a las medidas dictadas por la autoridad correspondiente en cuanto a su calidad. Al inicio del servicio, el personal del tren debe presentarse con linterna, silbato y llaves especiales que corresponden a su tarea.

Es obligación de todo el personal de la Empresa, la utilización del material provisto por esta, sin excepciones. Asimismo, deberá mantener el material en perfecto estado de conservación, haciéndose personalmente responsable por su deterioro o pérdida, salvo los que deriven del buen uso y/o del transcurso del tiempo. Queda terminantemente prohibida la utilización de los materiales y/o elementos provistos por la Empresa a su personal, fuera de las instalaciones fijas y/o rodantes de la misma o para uso personal y/o para terceros.

**1.3.- Actos obligatorios de cada función al tomar o dejar el servicio**

Será obligación de todo el personal, presentarse a tomar servicio y el retirarse del mismo, en el horario y bajo las necesidades alineantes de la Empresa. Las disposiciones para cada función en particular, se encuentran detalladas en el capítulo correspondiente del presente Reglamento Operativo. En atención a las especiales características del transporte de pasajeros por trenes subterráneos (Servicio de Tráfico), se deja específicamente prohibido al personal que cumple tareas operativas, el liberarse de sus funciones sin que, se haya procedido al relevo correspondiente, salvo que medie la autorización del personal correspondiente expedida por la medicina letrada.

**1.4.- Acciones debidas hacia los pasajeros según función**

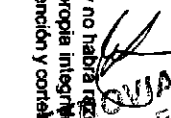
Todo empleado tiene el deber de velar por la seguridad del público, y no habrá razón valiedera que se anteponga a este principio, salvo en peligro de su propia integridad física. El personal, cualquiera sea su jerarquía, observará la mayor atención y cordialidad con el público en todos los actos de servicio.

**1.4.1.- Discusiones o incidentes**

Se procurará evitar toda clase de discusiones e incidentes con el cliente. Cuando pese a la buena voluntad del empleado, se produzcan, se procurará tomar entre el pasajero los testigos necesarios y se elevará el informe pertinente. En casos extremos en que el hecho se torne inmanejable, se dará intervención a la Policía.

**1.4.2.-**

Suministro de datos: Cuando algún pasajero lo solicite, es obligación del personal suministrar su número de legajo.

  
ALBERTO E. PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

- 1.4.3.- Conversaciones particulares**  
Está terminantemente prohibido, estando en servicio, entablar conversaciones de carácter particular con los pasajeros.
- 1.4.4.- Personas ebrias o desaseadas**  
No se permitirá viajar a ninguna persona en estado de ebriedad o extremadamente desaseadas.
- 1.4.5.- Ejercicio de la mendicidad**  
Bajo ningún concepto se permitirá ejercer la mendicidad en estaciones y trenes.
- 1.4.6.- Venta y/o pregón de mercaderías**  
No se permitirá pregonar y/o vender mercaderías en los trenes, salvo a las personas debidamente autorizadas. Esta prohibición alcanza también a los vendedores de diarios.
- 1.4.7.- Interrupciones - Información**  
El personal informará cortésmente a los pasajeros las causas de cualquier interrupción.
- 1.5.- Registro de domicilios**  
Cada sector administrativo debe llevar un registro con los domicilios de su personal. Por lo tanto, todo cambio de domicilio debe ser notificado por cada empleado a su jefe inmediato, sin demora.
- 1.6.- Trabajo en horas extraordinarias**
- 1.6.1.- Horas extraordinarias**  
Cuando las exigencias del servicio lo requieran, todo empleado tiene la obligación de trabajar en horas extraordinarias, de acuerdo con las reglamentaciones del trabajo vigentes, sin perjuicio de lo normado en materia de seguridad de la conducción en subterráneos.
- 1.6.2.- Descansos intermedios**  
El personal de conducción deberá tener contemplado dentro de su horario de trabajo por lo menos un descanso no menor de 20 minutos, el que no podrán ser otorgados dentro de la primera o última hora de servicio.
- 1.7.- Relevos del personal**
- 1.7.1.- Empleado no relevado**  
Cuando un empleado termine sus horas de servicio y corresponda ser relevado por otro, si éste no llegara debe avisar a su superior inmediato y mientras no reciba órdenes contrarias seguirá atendiendo el servicio.
- 1.7.2.- Información al relevante**  
Antes de retirarse debe informar a su relevante de toda novedad que hubiera relacionada con su trabajo.
- 1.8.- Ausencia por enfermedad u otra causa**  
Cuando, por enfermedad u otra causa, un empleado se encuentre imposibilitado para tomar servicio, deberá avisar conforme al instructivo correspondiente para permitir que se hagan los arreglos pertinentes para reemplazarlo.

1.9.-

**Acataamiento debido por el personal a las órdenes de sus superiores**  
El personal deberá acatar de inmediato las órdenes que reciba de sus superiores, pudiendo plantear el caso por vía jerárquica si considera que dichas órdenes no se ajustan a la reglamentación.

1.10.-

**Ebriedad, entorpecimiento del servicio o abandono del puesto**  
El personal que abandone su puesto, se halle ebrio durante el servicio o pretenda tomario en estado de ebriedad, o el que desempeñe sus funciones en forma anormal, quedará sujeto a las penalidades establecidas por las leyes vigentes, sin perjuicio de las sanciones administrativas que hubiere lugar.

Ningún empleado debe entregar servicio al que lo releve si notará que éste no se halla en condiciones de desempeñar sus funciones normalmente. Deberá comunicar esta situación de inmediato a su superior.

El personal afectado a la circulación de los trenes no debe ausentarse de su puesto de trabajo sin previo permiso del superior inmediato. En caso de verse obligado a ello por enfermedad grave o fuerza mayor, deberá dar aviso en el acto, disponiéndose que un empleado competente lo releve.

Está prohibido fumar y leer en horas de servicio, salvo en horarios de descanso programados y en los lugares destinados a tal fin.

1.11.-

**Vestimenta del personal**

El personal que, por la índole de sus funciones, tenga que estar en contacto con el público, deberá vestir correctamente, cuidando su estética y aseo personal. Todo empleado a quien se provea de uniforme y/o distintivo o credencial, queda obligado a usarlos mientras esté en servicio. Queda prohibido hacer arreglos que desfiguren la hechura original de los mismos o vestir con parte del uniforme y otras prendas particulares. No está permitido el uso de zapatillas, sandalias o calzado de lona en las horas de servicio.

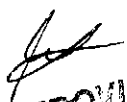
1.12.-

**Instrucciones de seguridad individuales**

1.12.1.-

**Circulación en las vías**

Está prohibido a los agentes bajar o circular en las vías principales de explotación, salvo caso de fuerza mayor. En caso de tener que hacerlo se deberá dar aviso al C.T.C. del lugar de ingreso y la razón. Al retirarse se deberá volver a llamar al C.T.C. para el nuevo aviso.

  
**METROVIAS**  
**ALBERTO E. VIERA**  
**PRESIDENTE**

  
**JUAN PABLO PICCARDO**  
**PRESIDENTE**  
**S.B.A.S.E.**

**1.12.2.- Los equipos eléctricos :**

En cada parte de la red y en cada momento del día, las instalaciones eléctricas, y particularmente el tercer riel (línea B), debe considerarse con tensión, salvo si lo contrario es claramente establecido.

El contacto, directo o indirecto, con un conductor o aparato eléctrico puede provocar la muerte por electrocución.

El peligro de muerte es mayor si el cuerpo toca los dos polos de distribución (por ejemplo el tercer riel y las vías de circulación o el suelo). El peligro es el mismo si se toca una masa metálica conectada con uno de estos polos (por ejemplo, los patines de un tren). La humedad de las manos o del suelo aumenta este riesgo.

Es sólo después del corte de corriente y la puesta a tierra (barras entre vías y tercer riel o pértiga entre línea aérea y vías) que se considerará la vía sin tensión.

En la línea B, todos los patines están interconectados eléctricamente. Todos los patines de un tren, también aquellos ubicados en el otro lado de tren respecto al tercer riel están con tensión cuando un patín está en contacto con el tercer riel.

Entonces está prohibido:

- tocar el tercer riel o los patines, pasar por encima del tercer riel o caminar sobre la table protectora
- utilizar un patín o las tapas del tercer riel como escalón
- establecer un contacto con el tercer riel, patín, línea aérea o aparato eléctrico, por medio de agua o lodo otro líquido o objeto
- colocar objetos sobre la tapa del tercer riel
- orientar un chorro de líquido hasta un conductor o aparato con tensión en la intención de apagar un fuego. La circulación de la corriente a través de los conductores eléctricos (cables o tercer riel) que podrían ser contactados por el líquido, deberá estar cortada antes de luchar contra el fuego.

**1.12.3.- El desplazamiento de los agentes en las cochetas y los talleres**

Los agentes deberán utilizar las pasarelas de servicio, por lo tanto, no pueden cruzar o caminar por las vías. Por otro lado, los desplazamientos en la zona de taller o de cochera deberán ser realizados con la mayor prudencia.

Los agentes estarán constantemente alertos a los movimientos de trenes, especialmente en las zonas de cambios donde es difícil saber cual será el recorrido.

**1.12.4.- Desplazamiento al lado de un tren**

Línea B : al fin de evitar un accidente resultado de una caída sobre un patín con tensión, los conductores deben antes de caminar al lado de un tren:

- frenar el tren
- cuidar de no acercarse a los patines (energizados)
- utilizar la linterna y evitar de correr.

**Passarela de servicio (terminales) :** cuando varias personas deben caminar simultáneamente en una pasarela de servicio, se necesita mantener una distancia mínima de 5 metros entre cada una, con el fin de evitar todo accidente.

**1.12.5.- Ascenso al techo de los coches**

Está terminantemente prohibido el ascenso a los techos de los coches, salvo al personal técnico especializado para realizar reparaciones, no sin antes cerciorarse del corte de la alimentación de la energía de tracción.

**1.12.6.- Corte de corriente del tercer riel (línea B)**

En caso de que por accidente grave en la vías de la línea "B" entraña peligro el tercer riel energizado, se procederá al corte del suministro a través de los interruptores existentes en los andenes, los que sectorizan el corte al tramo de tercer riel concordante con la plataforma en donde se encuentra el interruptor. Debe tenerse especial cuidado en las estaciones de andén central que interruptor accionar, y en caso de duda, accionar ambos.

1.12.7.- Arreglo de instalaciones eléctricas o de señalización: Al personal de Tráfico le está vedado efectuar arreglos en las instalaciones eléctricas o de señalización.

1.13.- **Conocimiento de las disposiciones reglamentarias**

Es obligación de todo empleado conocer las disposiciones de este Reglamento, sus Instrucciones Especiales y demás que se emitan, en forma de estar habilitado para cumplir correctamente las tareas inherentes al puesto que ocupa. Cualquier duda que tuviera acerca de su interpretación deberá aclararse consultando con el superior inmediato. El desconocimiento o mala interpretación de una disposición no será considerado como atenuante en caso de irregularidad. Los jefes tienen la obligación de cerciorarse que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos e instrucciones que les correspondan.

1.14.- **Obligación de mantener las disposiciones reglamentarias al día**

Es deber de todo empleado mantener al día todas las disposiciones reglamentarias, debiendo hacer en seguida cualquier ampliación o modificación que se les introduzca. Se cuidará de mantener este Reglamento y las Instrucciones Especiales en buen estado de conservación.

1.15.- **Cumplimiento de las disposiciones reglamentarias**

Ningún empleado, sea cual fuere su jerarquía, está facultado para violar las disposiciones contenidas en el presente Reglamento ni otras que se emitan, especialmente las referentes a la seguridad en la marcha de los trenes, salvo en caso de emergencia cuando resulte materialmente imposible aplicarlas, en cuyo caso deberá informarse detalladamente sobre el particular al Gerente del área.

1.16.- **El personal debe enterarse de las disposiciones y sistemas locales**

Todo empleado, al ser asignado a otro lugar de trabajo que el habitual, deberá averiguar si existen instrucciones especiales o si, por cualquier razón, hay que proceder de una forma distinta a la normal, y en caso afirmativo, familiarizarse con éstas a fin de estar en condiciones de aplicarlas o cumplirlas cuando se requiera. En estos casos, el supervisor del sector tiene la obligación de brindar toda la información requerida para posibilitar el buen desenvolvimiento del empleado.

1.17.- **Observancia de disposiciones**

Todo personal, cualquiera sea su nivel jerárquico, tiene la obligación de hacer cumplir por parte del público las disposiciones dictadas por las autoridades y la Empresa.

1.18.-

**Responsabilidad - Autoridad en el tren:** Si bien el conductor y el guarda son individualmente responsables de las medidas que adopten, el conductor es autoridad en el tren, y su opinión priva sobre la del guarda en caso de discrepancias.

1.19.- **Conducta con los demás empleados**

En sus conversaciones con los demás empleados el personal se abstendrá de emplear expresiones groseras o adoptar actitudes refelidas con las buenas costumbres. De igual manera, el personal se abstendrá de hacer comentarios indebidos acerca de los actos o determinaciones de la superintendencia.

1.20.- **Cumplimiento de los horarios**

Siempre que no medie orden expresa en contrario, el conductor deberá circular de acuerdo con los horarios establecidos, a los que se ajustará estrictamente a fin de obtener la mayor regularidad en el servicio. Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no autoriza a no respetar las señales y/o marcas que determinan las velocidades máximas permitidas en cada tramo y precauciones de vía que pudieran estar establecidas. En las cabeceras el conductor deberá arrancar tan pronto sea dada la orden de partida y para ello deberá estar preparado con la debida antelación.

**METROVIA S.A.**  
**ALBERTO E. VERRA**  
PRESIDENTE

**JUAN PABLO PICCARDO**  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

## Capítulo 2.- De los medios a utilizar

### 2.1.- Los aparatos de vía y la señalización

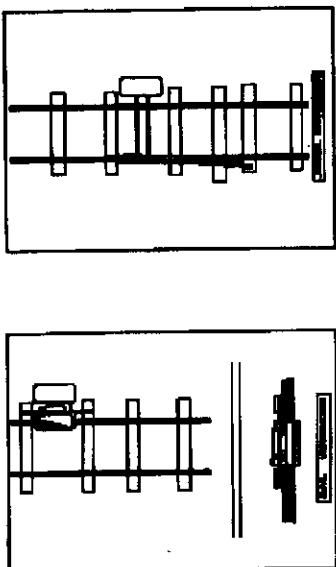
#### 2.1.1.- Los aparatos de vía

##### 2.1.1.1.- Los descarrilladores

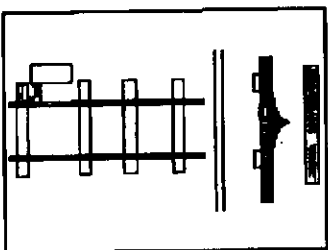
Los descarrilladores protegen las vías de tráfico ante eventuales desplazamientos de trenes estacionados en cochera o vías de enlace. Muchos de ellos funcionan al unísono con el cambio que protegen.

Los tipos trampa y aspo se encuentran en las distintas líneas de la red.

La línea A posee 5 descarrilladores del tipo trampa que funcionan a resorte y no eléctricamente como el resto. Están ubicados en la rampa PRIMERA JUNTA e impiden el deslizamiento de los trenes en sentido inverso en su ascenso hacia la superficie.



El tipo scarpe se encuentra en la estación CARRANZA, en la línea D. Este sistema no produce el descarrillamiento como lo anteriormente indicados, pero su función es proteger las vías de tráfico ante eventuales deslizamientos de trenes estacionados en cochera.



### 2.1.1.3.- Los dispositivos paratren

Los dispositivos paratren son de dos tipos :

- mecánicos (líneas A, C, D y E)
- magnéticos (líneas B)

Nota:

La función es común, es decir, parar un tren al transponer una señal a peligro o un limitador de velocidad, a una velocidad superior a la permitida.

### 2.1.2.- La señalización (Reglamento)

#### 2.1.2.1.- Marcas "Centro de vías"

De acuerdo a las características que ofrece el material rodante a utilizar, el trazado de las curvas en el circuito y la planimetría del terreno, se procede a diagramar las marcas "centro de vías" en los túneles.  
Para ello, se cuenta con los siguientes símbolos :

| MARCAS DE VÍAS                                                                      |                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 1 - SERIE - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA.    |
|  | 2 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |

| MARCAS DE VÍAS EN CURVAS                                                              |                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 3 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |
|  | 4 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |

| MARCAS DE VÍAS EN CURVAS                                                          |                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 5 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |
|  | 6 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |

| MARCAS DE VÍAS EN CURVAS                                                            |                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 7 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |
|  | 8 - MARCA 10 - DESMARCACIÓN LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO<br>LA VELOCIDAD DEL ADJUNTO ES SUPERIOR A LA PERMITIDA. |

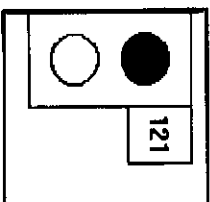
**SEPARADOR**  
Indica la posición del separador de secciones de alimentación eléctrica en la catenaria a en el tercer tramo

**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

**JUAN PABLO PICCARDO**  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

## 2.1.2.2.- Señales principales

### 2.1.2.2.1.- Señales automáticas



Pertenecen al grupo de señales principales.

Poseen :

- 2 lentes (verde y rojo).
- Un chapón blanco con un número que la identifica.
- Un dispositivo paratren.
- Un enchufe para teléfono de túnel.

Protegen secciones de vías. Su aspecto en situación normal (vía libre) es verde y cambia de aspecto (rojo) al paso del tren.

Se encuentran en túneles y en extremos de andén.

#### Norma (Señal automática)

- al observar una señal en aspecto rojo (= a peligro), o apagada, o cuando aparezca luz blanca, cuando tenga encendidas simultáneamente luces de distinto color, se detiene de inmediato la marcha del tren
- después de 1 minuto, sin cambio del aspecto rojo, se comunicará con el CTC o señalista operador de la zona implicada
- después identificación común, si no existe peligro, el C. T. C. o el señalista operador otorgará la autorización de transponer la señal
- se iniciará la marcha a paso de hombre (acoronará el paratren).
- después normalización del sistema, se continuará la marcha a paso de hombre hasta transponer 2 señales principales verdes.
- luego, se continuará la marcha a la velocidad normal de servicio.

Nota :

en caso de que por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación desde el lugar, procederá de acuerdo a la instrucción siguiente :

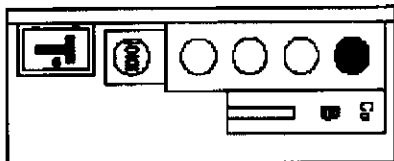
Tren detenido en estación : el Guarda comunicará la novedad al C. T. C.

vía un teléfono de boletería

Tren detenido entre 2 estaciones :

- detener de inmediato la marcha del tren
- esperar 1 minuto, reiniciar la marcha a paso de hombre, hasta transponer 2 señales principales en aspecto verde
- luego, continuar la marcha a la velocidad normal de servicio.

## 2.1.2.2.- Señales semiautomáticas



Pertenece al grupo de señales principales.

Poseen :

- más de 2 lentes
- un chapón blanco con un bastón rojo vertical, la abreviatura de la cabina que las comanda y una letra o un número que la identifica
- lente de 10 km/h
- dispositivo paratrén
- teléfono con línea punto a punto con la cabina que la comanda.
- en algunas zonas de terminales, letras luminosas indicando el itinerario a seguir (destino previsto)



Protegen secciones de cambios en estaciones terminales y estaciones intermedias utilizadas en la prestación de "servicios cortos".  
Su aspecto en situación básica es rojo, la cambio de aspecto (verde) el señalista operador.

**Norma (señal semiautomática):**

- al observar una señal en aspecto rojo (= a peligro), o apagada, o cuando aparezca luz blanca, cuando tenga encendidas simultáneamente luces de distinto color, se detiene de inmediato la marcha del tren
- después de 1 minuto, sin cambio del aspecto rojo, se comunicará con el CTC o señalista operador de la zona implicada
- después identificación común, si no existe peligro, el C.T.C. o el señalista operador otorgará la autorización de transportar la señal con la indicación "10km/h" perdida.
- se iniciará la marcha a paso de hombre (accionará el paratrén)
- después normalización del sistema de paratrén, se continúa la marcha a paso de hombre hasta transportar 2 señales principales verdes
- luego, se continuará la marcha a la velocidad normal de servicio.

**Nota :**  
en caso de que por cualquier anomalía verificable no se pueda realizar la comunicación desde el lugar, procederá de acuerdo a la instrucción siguiente:

Tren detenido en estación : el Guarda comunicará la novedad al C.T.C. vía un teléfono de bdelería

Tren detenido entre 2 estaciones :

- avanzar sólo con la autorización de 10Km/h.
- En caso de permanecer roja y sin la autorización de 10 Km/h, no avanzar, solicitar la presencia del Señalista Principal el cual se presentará en persona y desde adelante del tren, luego de verificar el inconveniente él dará la orden de avanzar o no.

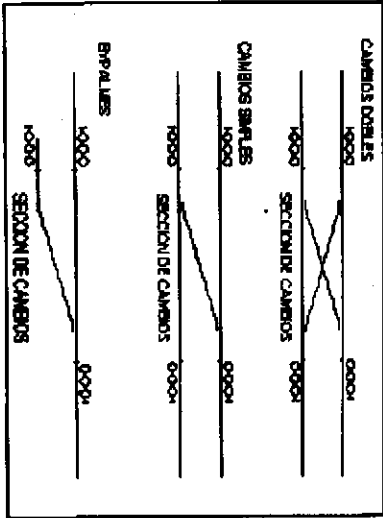
**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

2.1.1.2.- Los cambios

2.1.1.2.1.- Tipos de cambios

La red de subterráneos posee tres tipos de cambios en vías principales o de tráfico, a saber :



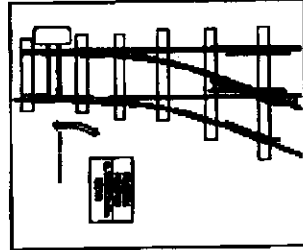
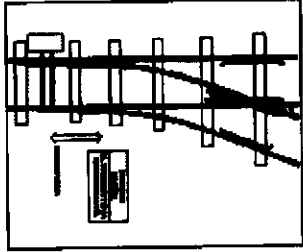
Nota :

Las secciones de cambios están protegidas por señales semiautomáticas (ver a continuación).  
En todos los casos, al solicitar un itinerario o realizar una maniobra, en primer término se efectúan los cambios y luego se otorga la señal. En consecuencia, se dará por finalizado el pedido de itinerario o realizada la maniobra cuando se otorgue la señal.

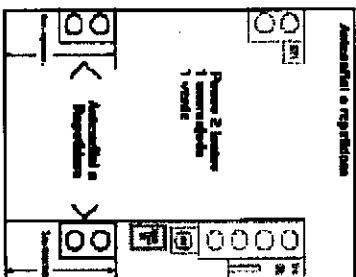
2.1.1.2.2.- Posición de los cambios

Los cambios adoptan dos posiciones:

REVERSO



2.1.2.3.- Anteseñal o repetidora



Reple con la suficiente antelación, el aspecto de la próxima señal principal.

Está ubicada a 1m. aprox. del piso. Las encontramos en zonas de curvas o pendientes.

Anteseñal o repetidora: Verde  
Próxima señal principal: Verde

Anteseñal o repetidora: Naranja  
Próxima señal principal: Rojo

2.1.2.4.- Señales de precaución o complementarias

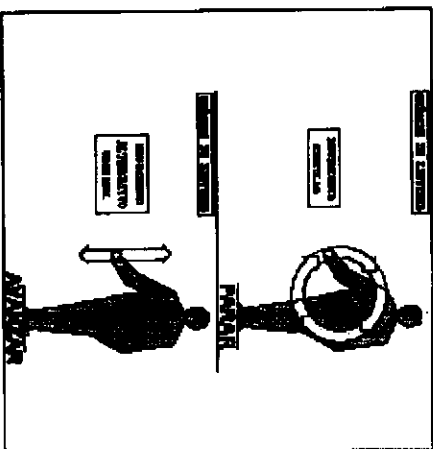
Estas señales son colocadas en los lugares donde se necesita una circulación a velocidad reducida por razón de obras puntuales o de peligro. Tienen una (10 km/h) o dos (25 km/h) lentes de color amarillo ubicadas en el piso.

Una (1) luz amarillo o anaranjada colocada junto a las vías indica que al tren debe reducir la velocidad a 10 km/h. como máximo, salvo indicaciones especiales en contrario.

Si observan dos (2) luces amarilla o anaranjada encendida circulará por la zona a 25 km/h. como máximo.

Una luz verde indica el final del tramo en que debe circular despacio y de no encontrar la misma se tomará como referencia la primer señal principal en aspecto verde.

2.1.2.5.- Señales de linterna



Las señales de linterna deben efectuarse con amplitud, aún para interpretadas a distancia.

**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

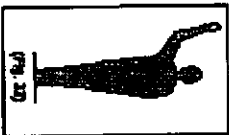
JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

**2.1.2.6.- Señales con los brazos**

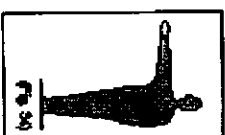
En casos de necesidad, y donde fuera posible su visualización, podrán hacerse las siguientes señales con los brazos :



Ambos brazos levantados en alto significa PELIGRO



Un solo brazo levantado en alto significa PRECAUCIÓN



Un solo brazo extendido horizontalmente por un empleado uniformado o reconocido significa VÍA LIBRE

2.1.2.6.1.- Señalización de maniobras hechas con los brazos :

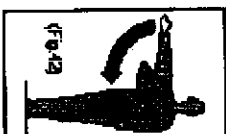
En caso de necesidad de efectuar señales para maniobras, se deberán tener en cuenta dos premisas imprescindibles :

- a) que las señales sean hechas en forma que resulten perfectamente visibles para el conductor que debe obedecerlas y de manera que no pueda tomarlas como para sí, otro a quien no van dirigidas
- b) cada conductor, por su parte, deberá tener mucho cuidado en asegurarse que las señales exhibidas sean realmente dirigidas hacia él.

Las señales de brazo para utilizarse en maniobras serán las siguientes :



Un brazo movido del pecho para afuera, formando un ángulo recto con el resto del cuerpo indica : ALÉJASE de la persona que hace la señal



Un brazo extendido horizontalmente formando un ángulo recto con el resto del cuerpo y movido hacia el pecho indica : ACÉRQUESE a la persona que hace la señal



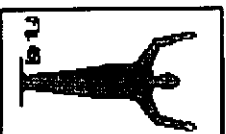
Ambos brazos balanceados hacia adelante y atrás, indica: CONTINÚE el movimiento iniciado

**METROVIAS**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

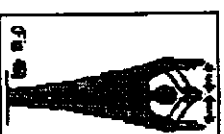
JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.



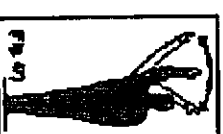
Ambos brazos extendidos horizontalmente a la altura de los hombros y movidos de arriba para abajo, (movimiento similar al "sileo") indica: PREPÁRESE A PARAR



Ambos brazos levantados en alto, indica: PÁRESE



Estando la formación parada, las dos manos levantadas en alto y juntas y separadas varias veces, indica: JUNTE ACOPLES



Un brazo en alto y movido de derecha a izquierda, indica al señalista operador que mueva el cambio cerca del cual está la persona que hace la señal

2.1.2.6.2.- Recepción de señales con los brazos

Cuando no sea posible que el conductor de un tren alcance a distinguir perfectamente las señales realizadas con los brazos que se le exhiben desde un punto determinado, deberán estacionarse tantos empleados como sea necesario, escalonados, para actuar de intermedios en la transmisión de señales entre la persona que las inicia y el conductor.

Cualquier persona en esta cadena de transmisión que no pudiera interpretar o distinguir las señales que le realiza su agente emisor, deberá realizar inmediatamente la señal de brazos que indica "PARE".

2.1.2.6.3.- Conductores perdiendo de vista las señales de brazos

Si un conductor, por cualquier causa dejara de ver las señales de brazo que se le venían exhibiendo, deberá parar en el acto.

2.1.2.6.4.- Señales contradictorias

Cuando un conductor recibe señales contradictorias de dos o más personas a la vez, debe acatar la más restrictiva de ellas.

En caso de duda deberá detener el tren de inmediato y pedir una aclaración.

Las señales de brazo prevalecen sobre las fijas y los conductores las deben acatar en ese orden. Las mismas deben ser hechas en forma que resulten perfectamente visibles, el conductor deberá asegurarse que las señales exhibidas son realmente dirigidas a él. Ante cualquier duda, el conductor requerirá aclaración vía telefónica al C.T.C.

  
**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

2.1.2.7.- Señales perceptibles por el oído

A esta clase de señales corresponden aquellas que se efectúan por medio de silbatos, bocinas, chicharras, campanas, campanillas y petardos.

2.1.2.7.1.- Señales con silbato o bocina

Las señales con silbato o bocina que deben emplear los conductores, está determinado por un código, el cual en su uso a través de toques cortos y largos, para las distintas circunstancias en que se adopten.

Toque corto : un segundo, toque largo: tres segundos.

| Tren parado                                                                                                                                                                                                       |                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Antes de ponerse en movimiento para realizar una maniobra                                                                                                                                                         | Uno corto ( - )                             |
| Para indicar que el tren está detenido en señales semiautomáticas                                                                                                                                                 | Un largo ( _ )                              |
| Para llamar al guarda                                                                                                                                                                                             | Un largo y un corto ( _ - )                 |
| Tren en movimiento                                                                                                                                                                                                |                                             |
| Para indicar al personal de trenes en vías adyacentes, que la vía sobre la cual está circulando esta obstruida y que debe parar                                                                                   | Tres cortos, repetidos varias veces ( --- ) |
| Como llamado de atención cuando se vean personas en la vía; al aproximarse a curvas; como tren directo al pasar por estación donde no se detiene; en caso de lanzadera al ingreso a estación en sentido contrario | Un largo ( _ )                              |
| Para indicar al guarda que existe peligro y que debe valerse de todos los medios a su alcance para detener la marcha lo más pronto posible                                                                        | Dos cortos repetidos varias veces ( --- )   |
| Está prohibido el uso de silbato o bocina para la transmisión de otras señales que las reglamentarias                                                                                                             |                                             |

2.1.2.7.2.- Códigos de chicharras

| Del guarda al conductor                       |          |
|-----------------------------------------------|----------|
| Puede iniciar la marcha                       | 1 toque  |
| Puede iniciar la marcha con precaución        | 2 toques |
| Peligro. Pare el tren inmediatamente          | 3 toques |
| Del conductor al guarda                       |          |
| Déme la señal para iniciar o seguir la marcha | 2 toques |

2.1.2.7.3.- Señales con petardos (de uso solo en obras fuera de las horas de servicio normal)

Los petardos son señales perceptibles por el oído cuya finalidad es llamar la atención del conductor cuando sea necesario advertirle de la necesidad de detenerse, debido a una obstrucción, desperfecto o reparación en la vía.

**Colocación de los petardos**

Los petardos deben colocarse sobre un riel de la vía afectada, apretando bien sus abrazaderas. Se deben colocar en número de dos (2), de la siguiente forma:  
- **el primer petardo:** se colocará a una distancia de 200 metros del punto a proteger y podrá disponerse a mayor o menor distancia si los factores topográficos (curvas, pendientes, tramos terminales) lo aconsejan.  
- **el segundo:** la colocación de este petardo se hará a una distancia de 40 metros del primero, separados entre sí.

**Proceder de los conductores cuando explotan petardos en la vía.**

En la circulación con un tren, si se produjera la explosión de petardo(s), el conductor deberá detenerse de inmediato la marcha, se procederá a llamar al C.T.C., cuanto antes.

**Señal repetidora en andén**

En algunas estaciones, cuando la señal de salida no es visible desde el andén, hay en este último - para orientación del guarda - una señal repetidora. Esta señal indica :  
Luz verde: Vía libre. Puede ordenarse la salida del tren.

**Apagada:** El tren no puede avanzar. No debe darse orden de partida.

**Significado de pared de túnel pintada a rayas negras y amarillas - Prohibido estacionarse**

Cuando se circula caminando por los túneles y se visualiza sectores de pared pintada a bastones negros y amarillos, esto indica que en ese sector no está permitido estacionarse debido a que se corre riesgo de ser golpeado por el tren, efecto de barrido de las cajas (zona de ensanchamiento del galibo dinámico).

2.1.3.- La operación de las señales

2.1.3.1.- El Señalista Operador

El Señalista Operador o Señalero es la persona encargada de operar las mesas de mando de las distintas cabinas de señales. La regularidad y eficiencia del servicio, la seguridad del pasaje y la conservación de los bienes de la Empresa, dependen en muy buena medida del cumplimiento cabal y estricto de las presentes normativas. Es su obligación, por lo tanto, estar permanentemente familiarizado con ellas y aplicarlas con la responsabilidad y disciplina que exige la delicada función que desempeña.

2.1.3.2.- Controlar permanentemente el diagrama luminoso

El señalista operador deberá estar continuamente atento a las indicaciones del diagrama luminoso a los efectos de no demorar innecesariamente las maniobras, tomar conocimiento rápidamente de diferentes situaciones anómalas que pudieran acontecer y mantener la regularidad del servicio. El control permanente del seguimiento de los trenes es por otra parte esencial para la seguridad del servicio.

2.1.3.3.- Horario de los trenes

Es obligación del señalista operador estar perfectamente compensado del horario básico de los trenes, así como de las variaciones que eventualmente disponga el Supervisor de Servicio. El cumplimiento de los horarios es fundamental para la correcta circulación, por lo que el señalista operador deberá prestar permanente atención para obtener su estricta observancia.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERA  
PRESIDENTE  
2.1.2.7.3.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

**2.1.3.4.- Salida de los trenes**

Donde no existiese Supervisor de Servicio, el señalista operador tendrá a su cargo dar la salida a los trenes de acuerdo con el horario establecido, accionando a tal efecto la correspondiente indicación de salida.  
De toda alteración en la llegada o salida de los trenes deberá dar cuenta al Supervisor de Servicio de inmediato.

**2.1.3.5.- Verificación del funcionamiento de los cambios y señales y del estado de los precintos**

Antes de iniciarse el servicio de trenes, el señalista operador a cargo de la cabina deberá comprobar el perfecto estado de funcionamiento de los cambios y señales. Además, en las cabinas donde existan, deberá comprobar que los precintos de seguridad se encuentren intactos. Caso contrario deberá dar inmediato aviso al Supervisor de Servicio.

**2.1.3.6.- Anormalidades - Denuncia inmediata**

Toda anomalía detectada por el señalista operador ya sea en cambios, señales, trenes detenidos sin justificación, etc. deberá ser notificada de inmediato al Supervisor de Servicio. Sin perjuicio de lo anterior, si la anomalía es detectada en algún dispositivo o conjunto correspondiente al sistema de señales, deberá dar aviso primeramente al Señalista Principal de su sector, con quien cooperará hasta la normalización de la situación. Observará además en estos casos las instrucciones que aquel imparta. En todos los casos de anomalías, deberá asentarlos en el "Libro de Novedades" de la cabina.

**2.1.3.7.- Ocupación imprevista de un sector**

Si se observase en el diagrama la ocupación imprevista de un sector, no se accionarán los cambios próximos, debiéndose dar intervención al Señalista Principal del sector y al Supervisor de Servicio.

**2.1.3.8.- Planilla o libro de maniobras anormales**

El señalista operador está obligado a dejar constancia, en las planillas o libros establecidos al efecto, de cada una de las maniobras anormales efectuadas.

**2.1.3.9.-**

**Prohibición de entregar el manejo de la mesa de mando a personas no autorizadas.** El señalista operador no entregará el manejo de la mesa de mando a personas que no estén debidamente autorizadas para ello.

**2.1.3.10.- Entrada a la cabina de señales de personas ajenas - Prohibición**

Está terminantemente prohibida la entrada a una cabina de señales a toda persona ajena a la misma, salvo que sea por razones de servicio o que porten expresa autorización.

**2.1.3.11.-**

**Conservación y control de los elementos existentes en la cabina de señales**  
Todos los elementos existentes en la cabina de señales (matatuegos, ventiladores, faroles, teléfonos, etc.) deben ser tratados cuidadosamente. A efectos de deslindar responsabilidades, el señalista operador verificará la existencia y buen estado de dichos elementos al hacerse cargo de la cabina. Es obligación también al hacerse cargo de la cabina, el asegurarse del buen funcionamiento de las líneas telefónicas y de los relojes.

**2.1.3.12.- Certificado de idoneidad**

Es condición indispensable para operar las cabinas de señales contar con el certificado de idoneidad pertinente. Además, el operador deberá portar durante su servicio el certificado de idoneidad.

2.1.3.13.- Abandono del puesto o reemplazo no autorizado

Sin previa autorización superior, ningún señalero podrá ausentarse de su puesto ni hacerse reemplazar por otra persona.

2.1.3.14.- Relevos - Transmisión de novedades

Al ser relevado, el señalero deberá informar al que lo releve sobre cualquier novedad observada en el funcionamiento del sistema o en el movimiento de los trenes.

2.1.3.15.- Trabas de palancas o capuchones protectores de botones

Cuando por cualquier circunstancia sea necesario mantener inmovilizada una palanca de cambios o de señal, se procederá a colocar a la misma la correspondiente traba para evitar que sea inadvertidamente accionada. En caso de tratarse de mesas de mando accionada por botones o pulsadores, se deberá colocar los capuchones protectores para evitar que sean accionados involuntariamente.

2.1.3.16.- Prohibición de anular una maniobra por contacto en el riel o haciendo avanzar y retroceder un tren.

Efectuada una maniobra y ya dado el itinerario, está absolutamente prohibido al señalero anular una maniobra por contacto en el riel o haciendo avanzar y retroceder un tren.

2.1.3.17.- Retiro sorpresivo de una señal verde:

Teniendo en cuenta los serios perjuicios de todo orden que puede traer aparejada la aparición sorpresiva de una señal con aspecto rojo, el señalero debe actuar con el mayor celo a efectos de no verse obligado a anular una maniobra ("levantar" una señal) sino en casos de extrema necesidad.

2.1.3.18.- Dejar cabina en "tráfico automático":

En aquellas cabinas que son utilizadas circunstancialmente, al término de las actividades el señalero deberá dejar la cabina en "tráfico automático".

2.1.3.19.- Anulación de una maniobra

En los casos de extrema necesidad, deberá obrarse de la siguiente manera:

Si la sección anterior está ocupada:

Previo aviso al conductor para que no avance, se completará el levantamiento de la señal y se dará nuevo itinerario según la normativa correspondiente.

Si la sección anterior está desocupada:

Antes de realizar el levantamiento de la señal y dar nuevo itinerario, el señalero debe asegurarse que el tren no esté tan próximo que la alteración de itinerario pueda traer consecuencias, luego dará nuevo itinerario según la normativa correspondiente.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

#### 2.1.3.20.- Señal de "orden a 10 km/h."

Cuando alguna señal semiautomática se encuentre descompuesta o la sección que proteja aparezca indebidamente ocupada (ya sea por falla circunstancial en circuitos eléctricos, fisura de riel, etc.), se podrá suplir la imposibilidad de pasar la señal a posición de vía libre (luz verde) mediante la utilización de la señal de orden a 10km/h. También cuando una sección se encuentre parcialmente ocupada por un tren y sea preciso hacer avanzar otra unidad por razones de servicio, como por ejemplo, el acople en línea de un tren descompuesto, el señalero podrá utilizar la señal de orden a 10km/h.

Cuando la señal de orden a 10km/h deba darse para avanzar un tren en una sección parcialmente ocupada, la operación podrá efectuarse con la autorización del Supervisor de Servicio.

En los demás casos, deberá también requerirse, antes de romper el precinto, la conformidad del señalista principal. Los precintos deberán ser repuestos de inmediato para el deslinde de responsabilidades en casos de accidentes.

Cuando el señalero reciba del Supervisor de Servicio Indicación de hacer avanzar un tren a 10km/h, en una sección que aparezca ocupada en el diagrama, deberá advertir de esa circunstancia al superior, en previsión de un posible error en la emisión de la orden.

### 2.2.- Sistema de maniobra de energía eléctrica

#### 2.2.1.- Operación del puesto de mando central

En operaciones normales, cuando se produzca una degradación del sistema de alimentación eléctrica de tracción, el operador del Puesto de Mando Central se hallará solamente habilitado a restituir el suministro energético utilizando todas las alternativas disponibles con los dispositivos de seguridad conectados. Cuando se consideren otras alternativas, las mismas serán solamente autorizadas por la jefatura del Depto Alimentación Eléctrica.

#### 2.2.2.- Operación sectorial de mandos locales

Para la operación manual de subestaciones eléctricas que se hallan telecomandadas, se deberá contar con la presencia de un supervisor del Depto. Alimentación Eléctrica y previa comunicación al operador para registrar en forma fehaciente las maniobras y situaciones.

#### 2.2.3.- Operación por medios especiales

Cuando un dispositivo telecomandable se encuentre en falla o con comando local, esta situación deberá ser adecuadamente notificada al operador y al jefe de operaciones del Depto Alimentación Eléctrica quien efectuará el seguimiento correspondiente para asegurarse la efectiva normalización.

#### 2.2.4.- Coordinación con acciones del mando de la señalización operada desde puesto central o sectorial

Cualquier maniobra de transferencia de carga entre subestaciones eléctricas deberá ser autorizada por la jefatura del Depto. Alimentación Eléctrica con el fin de mantener los costos energéticos de la Empresa dentro de las pautas presupuestarias.

La operación de equipos o elementos de maniobras que son imprescindibles para el servicio y que se hallen en condiciones degradadas en sus seguridades, será autorizada exclusivamente por la Gerencia de Seguridad Operativa en forma fehaciente.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

2.3.- Vehículos de transporte público (Circulación de los trenes)

2.3.1.- Certificado de Aptitud Técnica. Requisito para poner un coche en servicio. Todo material rodante en servicio deberá estar provisto del Certificado de Aptitud Técnica firmado por un profesional de la Ingeniería, matriculado en el Consejo Profesional, representante del Concesionario.

2.3.2.- Certificado de desinfección. Todo material rodante en servicio deberá estar provisto de un Certificado de Desinfección, el que será colocado en lugar visible.

2.3.3.- Normas generales de circulación en las vías principales de explotación

2.3.3.1.- Ubicación del conductor durante la marcha. Durante la conducción, el conductor deberá permanecer en la cabina delantera según el sentido de marcha.

2.3.3.2.- Condiciones para arrancar. El tren puede sólo arrancar cuando todas las verificaciones y pruebas son realizadas por el conductor, con la orden del guarda y con la señal a vía libre. (Ver punto 2.3.6.7., 2.3.6.13 a 2.3.6.15)

2.3.3.3.- Inicio de la marcha. El conductor, al inicio de la marcha, marcará corriente de tracción, le brindará, al sistema de coches que opere, el desarrollo necesario en servicio normal.

2.3.3.4.- Detención inmediata del tren. El conductor debe detener su tren lo más rápido posible :  
- cuando la señalización lo impone  
- ante un peligro inminente.

2.3.3.5.- Respeto de la velocidad. El conductor debe respetar la velocidad impuesta por las señales, marcas, instrucciones, órdenes y precauciones diversas. Existen dispositivos de control de velocidad en diferentes tramos de la red de subterráneos; si no se respeta la limitación de velocidad, el sistema de paratren detendrá la formación en emergencia.

2.3.3.6.- Prohibición de traccionar en las zonas sin tarcer riel o con separadores de línea aérea. Está prohibido traccionar en las zonas sin tercer riel o con separadores de línea aérea.

2.3.3.7.- Prohibición de liberar el sistema de hombre muerto. Está prohibido liberar el sistema de hombre muerto antes de la detención completa del tren.

2.3.3.8.- Reducir la velocidad en las zonas de cambios. El conductor debe reducir la velocidad de marcha al traspasar una sección de cambios: 25 km/h.

2.3.3.9.- Alertar su presencia en las zonas de curva. En zonas de curvas, el conductor alertará su presencia efectuando un toque de bocina.

2.3.3.10.- Peligro inminente : detener el tren. Ante peligro inminente, el conductor no dudará o vacilará en aplicar la mayor potencia de frenado o simultaneidad de frenos de acuerdo al sistema que opere.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

**2.3.3.11.- Llaves especiales**

El conductor deberá llevar consigo, durante su servicio, las llaves especiales para el desempeño de sus tareas.  
Al abandonar el tren, ya sea circunstancialmente o por haber terminado su servicio, el conductor retirará dichas llaves para evitar que personas ajenas puedan ponerlo en marcha.

**2.3.3.12.- Iluminación de los coches**

Mientras se encuentren en servicio los coches deberán estar completamente iluminados.

**2.3.3.13.- Encendido de las luces de cabecera y de cola**

Al iniciar el viaje en cada sentido el conductor deberá encender las luces reglamentarias de cabecera y de cola.

**2.3.3.14.- Ocupación de cada sección por un solo tren**

En cada sección no puede haber más de un tren. Salvo en los casos de emergencia previstos, un tren no debe marchar nunca por una sección ocupada por otro tren. En caso de observarse que la sección por la cual circula el tren está ocupada por otro, debe pararse de inmediato y no reanudar la marcha hasta que el tren que va adelante esté protegido por una señal principal en aspecto rojo.

**2.3.3.15.- Luz verde e indicadores de ruta - Atención permanente**

No es condición suficiente ver de lejos la luz verde de una señal. El conductor tiene la obligación de observar que dicha luz permanezca verde hasta el instante de transponerla con el tren. Igual atención prestará a los indicadores de ruta.

**2.3.3.16.- Atropello de una señal en aspecto rojo - Obligación de informar**

Es obligación del conductor no sólo dar aviso de lo ocurrido por la telefonía disponible al Supervisor de Servicio, sino también de elaborar un informe cuando finaliza su jornada laboral sin que medie solicitud expresa.

**2.3.3.17.- Ubicación del guarda en los trenes**

Es obligación de los guardas operar la apertura y cierre de puertas desde el puesto de comando ubicado detrás del último acople móvil.

**Nota:** mientras se opere con los coches "La Brugeoise" en la línea A, la ubicación del guarda será en el comando del primer coche según el sentido de marcha.

**2.3.3.18.- Aplicación del freno de emergencia por parte del guarda**

Es obligación del guarda realizar una aplicación del freno de emergencia a través del dispositivo existente en los salones de los coches, toda vez que :

- sea inminente una situación de accidente
- cuando corra riesgo una vida humana
- cuando, por indisposición del conductor, sea necesario la inmediata detención del tren.

2.3.3.19.- Desembarco de los pasajeros dentro del túnel (evacuación)

En caso que por necesidad deban descender los pasajeros dentro del túnel, el guarda será responsable de accionar de acuerdo con la siguiente normativa:

colocará primeramente las escaleras destinadas para la evacuación de los pasajeros. Lo hará del lado de la pared, salvo que no exista espacio para ello.

se asegurará de que no lleguen al lugar trenes por vía contraria, en caso de tener túnel de sección única.

acompañará a los pasajeros hasta la estación más próxima (de ser posible, caminar en el mismo sentido que llevaba el tren, asegurándose así no encontrarse con formaciones en movimiento), debiendo hacerlo por los caminos que hay para ese fin o, en caso de no existir, por aquellos lugares donde el pasajero no corra riesgo alguno. El guarda marchará en todos los casos delante de los pasajeros.

verificará asimismo que ningún pasajero haya quedado en el tren.

en caso que un pasajero se niegue a abandonar el tren, y siempre y cuando su integridad física no corra peligro, el guarda dará aviso al conductor de lo sucedido y continuará con la evacuación del resto del pasaje.

cuando se utilicen las escaleras para evacuación, será responsabilidad del guarda, antes de reanudar la marcha, de verificar que no quede ninguna escalera en el túnel.

en caso de producirse una evacuación y el guarda haya tenido que acompañar al pasaje hasta la estación, es obligación del conductor esperar el regreso del mismo, lo que le asegurará que no haya pasajeros en el túnel.

2.3.4.- Circulación en las vías principales de explotación

2.3.4.1.- Autorización de circular en las vías principales

Toda circulación o presencia de un tren, también fuera de las horas normales de explotación en las vías principales de la red de subterráneos, será sólo autorizada por el C.T.C. correspondiente.

2.3.4.2.- Indicadores de destino

Los conductores de los trenes de pasajeros utilizarán correctamente los indicadores de destino cuando estos dispositivos existan, verificando al letrero cada vez que salga de una terminal.

2.3.4.3.- Circulación con faros y luces de salones encendidas

La circulación de los trenes de pasajeros se hará con los faros delanteros (luz blanca), traseros (luz roja) y las luces de los salones encendidas.

La circulación de los trenes que no transporten pasajeros se hará con los faros delanteros (luz blanca) y traseros (luz roja) encendidos y las luces del salón del primer coche apagadas (salvo línea A).

2.3.4.4.- Trenes de servicio : obligación de comunicar al C.T.C.

Los conductores de los trenes de servicio comunicarán al C.T.C. :

- la hora de salida y de entrada en el taller o cochera
- el itinerario a efectuar.

2.3.4.5.- Prohibición de circular por vía contraria: Salvo que se reciban órdenes expresas, está terminantemente prohibido circular por vía contraria.

2.3.4.6.- Ingreso del personal de la Empresa al túnel en horario de servicio de trenes

El ingreso de personal al túnel en horario de servicio de trenes se hará solamente en casos de necesidad operativa.

  
**METROVIAS S.A.**  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

2.3.4.-

2.3.4.1.-

2.3.4.2.-

2.3.4.3.-

2.3.4.4.-

2.3.4.5.-

2.3.4.6.-

#### 2.3.4.6.1.- Condición obligatoria previo ingreso programado al túnel

Como condición obligatoria, previo ingreso al túnel el personal deberá:

- comunicar la novedad al Supervisor de Servicio de operación con una antelación no menor de 30 minutos y confirmar antes de bajar el Supervisor de Servicio recibido el aviso, procederá a notificar a todo el personal de conducción
- el Conductor al divisar personal en el túnel procederá de la siguiente manera:
  - disminuirá la velocidad
  - alertará la presencia con un toque de bocina o señales de luces
  - permanecerá alerta a recibir señales de linterna
  - circulará con precaución por la zona
  - reorientará a velocidad normal una vez transpuesto el lugar.
- toda persona que transite por los túneles de vías principales y enlaces entre líneas, deberá hacerlo con su linterna encendida y acompañado de otra persona
- es obligatorio el uso de la baliza destellante de cintura
- transitar solamente por los pasillos y circular, en lo posible, en sentido contrario al de la marcha del tren. Al percibir la aproximación de un tren dejarán de caminar y permanecerán parados hasta que la totalidad de la formación termine de pasar
- encender el circuito de emergencia de la iluminación del túnel.

#### 2.3.4.6.2.- Tareas en el túnel sin restricción de circulación del servicios de trenes.

Cuando dos personas se encuentren afectadas a tareas de inspección de mantenimiento preventivo, una de ellas se dedicará exclusivamente a vigilar y alertar al otro sobre la llegada del tren.

En el caso de tratarse de cuadrillas, una persona se afectará exclusivamente al control y protección de quienes trabajan ( El capataz puede realizar esta función).

#### 2.3.4.6.3.- Tareas en el túnel en casos de emergencias.

En primera instancia el personal actuará si es necesario solo, hasta que lleguen refuerzos, tratando de implementar las indicaciones establecidas en el punto 2.3.4.6.1. (prescindiendo de la anticipación de 30 minutos previsto), no descuidando su seguridad e integridad física, para lograr la más pronta normalización del servicio.

#### 2.3.4.6.4.- Prohibición del cruce de vías por personal de estación

Queda terminantemente prohibido al personal de las estaciones "El Cruce de Vías".

#### 2.3.4.7.- Personas ajenas a la Empresa en túnel

En cumplimiento de estrictas medidas de seguridad, proceder de la siguiente manera al observarse personas en el túnel. Al visualizar a las personas, el conductor disminuirá la velocidad y si fuese necesario detendrá la formación, alertará su presencia con toques de bocina y permanecerá alerta ante la posibilidad de recibir señales de linterna. Circulará con precaución por la zona y volverá a imprimir la velocidad normal de servicio al trasponer el lugar.

Al llegar al primer teléfono disponible, detendrá el tren e informará la novedad al Supervisor de Servicio indicando el lugar.

#### 2.3.5.- La salida y la entrada al taller o cochera

##### 2.3.5.1.- Comunicar la salida al C.T.C.

El taller comunicará, dentro de lo posible, una hora antes de la salida de un tren. Además comunicará también la composición de los trenes al salir a la línea.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

METROVIAS  
S.B.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

2.3.5.2.- Hora de llegada de los conductores y de los guardas en la cabecera.  
Los conductores y guardas deben presentarse al supervisor de servicio como mínimo 5 minutos antes la hora oficial del servicio asignado. El Supervisor de Servicio comunicará a ellos las particularidades eventuales.

2.3.5.3.- Deficiencia en un tren  
En caso de deficiencia de un tren, el conductor y el guarda titulares se quedarán cerca del Supervisor de Servicio de cabecera como refuerzo o ayuda eventual (a órdenes).

2.3.5.4.- Ausencia de un conductor o guarda  
Se deberá avisar de inmediato al Supervisor y/o al C.T.C. si un conductor o guarda está ausente.

2.3.5.5.- Anomalia a la salida  
El Conductor Especializado comunicará de inmediato, al C.T.C. y/o al supervisor ubicado en el taller, toda anomalia que puede perturbar la salida de los trenes.

2.3.5.6.- Primeras circulaciones  
Diariamente, como medida de seguridad, los conductores al recorrer las vías, con el primer tren circulando en cualquier tramo de vías principales, deberán observar mayor atención a la conducción, circulando a menor velocidad que la habitual, siempre y cuando no haya pasado por el sector un tren piloto (tren especial sin pasajeros destinado al reconocimiento de la línea después de finalizadas las tareas de mantenimiento o de obras antes de reiniciar el servicio).

Entrada en el taller o cochera  
El conductor circulará de acuerdo a las instrucciones del taller o cochera a la entrada y se dirigirá a la posición prevista para el estacionamiento.

2.3.5.8.- Apagar el tren  
El conductor apagará el tren conforme a las normas vigentes por cada tipo de coches.

2.3.5.9.- Misión del Conductor Especializado : revisión de elementos del tren

2.3.5.9.1.- Puesta de un tren en servicio  
todo tren que está en servicio debe tener confeccionada la planilla de revisión de elementos del tren, con la fecha y hora que corresponda el Supervisor será responsable de la circulación de los trenes que tengan irregularidades registradas en la planilla de revisión previa y de los inconvenientes que esto provoque  
quién efectúa la puesta en servicio de un tren, deberá realizar el control en un todo de acuerdo con la normativa detallada en la planilla  
el personal designado para esta tarea, tiene que llegar al tren que pondrá en servicio con quince (15) minutos de anticipación como mínimo, portando herramientas correspondientes y el teléfono portátil.  
el personal que efectúa la revisión previa será responsable de las anomalías que pudiera tener el tren y que no estén registradas en la planilla correspondiente.

#### 2.3.5.9.2.- Retiro de un tren del taller

- todo tren que se retira del taller debe tener confeccionada la planilla quien retire un coche, unidad o formación debe realizar el control en un todo de acuerdo con la normativa detallada en la planilla
- cumplida la revisión, quien retire, firmará la planilla y requerirá la firma del responsable de Material Rodante en el lugar asignado al Supervisor.
- Finalmente entregará la planilla al Supervisor de Servicio
- si encontrara una irregularidad, solicitará una nueva intervención del personal de Material Rodante a efectos de normalizar la situación. En este caso el coche, unidad o formación continúa bajo jurisdicción de Material Rodante quien informará cuando se lo dé por apto.

#### 2.3.5.9.3.- Norma general

La planilla de revisión se confeccionará sólo en original  
Al final del día todas las planillas debidamente conformadas por el Supervisor de Servicio serán entregadas al Jefe de línea, para su control y archivo.

#### 2.3.6.- Detención y salida de los trenes de pasajeros.

##### 2.3.6.1.- Detención en cada estación

Los trenes prestando un servicio de pasajeros se detendrán en cada estación, salvo cuando marchan como "tren directo".

##### 2.3.6.2.- Prohibición de detenerse entre dos estaciones

La detención entre dos estaciones está prohibida salvo cuando es ordenada por una señal a peligro o en caso de fuerza mayor.

##### 2.3.6.3.- Reducir la velocidad en la entrada de estación

La velocidad de ingreso a una estación deberá ser reducida, particularmente en los casos siguientes :

- estación de combinación en las horas picos : 20 km/h.
- en cada estación después de una interrupción del servicio (en caso de saturación de los andenes) : 20 km/h.
- estación sin luz : paso de hombre.

##### 2.3.6.4.- Lanzadera : entrada en estación en sentido contrario

En caso de lanzadera, con señal habilitante, cuando el conductor ingresa en el sentido contrario a la marcha normal, deberá tocar bocina antes de entrar a la estación y repetir este toque si lo estima necesario.

##### 2.3.6.5.- Detención : vista completa del tren en los espejos retrovisores

El tren será detenido respetando las marcas de "detención en las vías" y de manera que el Conductor tenga la vista completa del tren en los espejos retrovisores.

##### 2.3.6.6.- Apertura de las puertas

Las puertas deben ser abiertas solo después que el tren está parado. Esta tarea será realizada por el guarda.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

- 2.3.6.7.- Cierre de puertas y arranque del tren
- activar el movimiento del público mediante un toque de chicharra o silbato
  - observar la señal verde
  - una vez que todos los pasajeros hayan descendido o ascendido, cerrar las puertas
  - el guarda mantendrá abierta la puerta del coche donde está trabajando y luego de observar que todas las puertas se han cerrado, dará la señal de salida
  - antes de arrancar, el conductor deberá verificar el cierre completo de las puertas observando:
  - el espejo del andén
  - desde la ventana del puesto de conducción si la vista del espejo es insuficiente.
  - de ninguna manera confiándose solamente en la indicación de la luz de cierre de puertas.

2.3.6.8.- Interrupciones - Reanudación de la marcha

En caso de que un tren se detenga dentro del túnel por alguna interrupción, antes de reanudar la marcha el personal del tren deberá cerciorarse de que :

- ningún pasajero ha descendido del tren
- en caso de que lo hubieran hecho, hayan vuelto a ascender o todo el pasaje haya arribado a la estación en el caso de una evacuación.

2.3.6.9.- Detención del tren fuera de los límites de una estación

Si el tren no puede detenerse dentro de los límites de una estación y parte del mismo queda fuera del andén, el personal del tren tratará de impedir por todos los medios la apertura de las puertas antes de ubicar el tren en su lugar reglamentario.

En caso necesario, alertará de viva voz al pasaje para evitar accidentes.

**METROVIA S.A.**  
**ALBERTO E. VERRA**  
PRESIDENTE

- 2.3.6.10.- Ascenso y descenso de los trenes en movimiento
- No está permitido al personal subir ni bajar de los trenes en movimiento.

- 2.3.6.11.- Parada de emergencia - Ayuda para el frenado del tren
- Si se produce una frenada imprevista, ya sea por haberse aplicado desde el interior de un coche el freno de emergencia o por haber actuado el dispositivo paratrén, el conductor tiene que facilitar el frenado llevando la manija de freno a emergencia. Está terminantemente prohibido retardar la acción del dispositivo paratrén mediante la colocación del control de freno en "aflojamiento".

- 2.3.6.12.- Sección bloqueada
- En los casos en que un tren, por no haber podido ser detenido en una estación, sobrepase la señal de salida que se encontrara en aspecto verde, produciendo un bloqueo de sección con el consecuente paso al aspecto rojo de la misma, el conductor procederá de la siguiente forma:
- ubicará el tren dentro de los límites del andén de la estación para permitir el descenso y ascenso de pasajeros
  - según sea la línea o el tipo de material rodante, levantará el sistema de paratrén según la instrucción de Servicio pertinente.
  - dará aviso al Supervisor de Servicio a través de la telefonía disponible
  - reanudará la marcha en forma normal.
- Cabe dejar expresamente advertido que en el supuesto caso de que todo el tren haya sobrepasado la sección, no podrá retrocederse bajo ningún concepto, debiendo continuar la marcha hasta la próxima estación, desde donde deberá dar aviso al Supervisor de Servicio.

## TITULO V - NORMATIVAS BÁSICAS A CUMPLIR POR LOS PASAJEROS

Las siguientes normas, que deberán estar a la vista del público en estaciones y coches, de cumplimiento obligatorio en la red de Subterráneos, deben ser respetadas por los señores pasajeros con el objeto de poder brindar de un eficiente y seguro servicio.

- El personal de Metrovías deberá hacerlos cumplir en todo momento.
  - Por estrictas razones de seguridad personal, tome de la mano a los niños en andenes y escaleras.
  - Está prohibido correr en zona de andenes y escaleras.
  - Se recomienda prudencia en el uso de escaleras fijas y rodantes. Levante los pies al salir de las escaleras rodantes.
  - No estacionarse sobre la franja amarilla de borde de andén.
  - Está prohibido el cruce de las vías y transitar por las mismas.
  - Arrojar los residuos en los cestos destinados a tal fin.
  - No está permitido fumar en coches, andenes y túnel.
  - Se debe permitir el descenso de pasajeros antes de ascender a los coches.
  - No ascender ni descender de los coches una vez iniciado el cierre de las puertas.
  - Recordar que el toque de silbato o chicharra indica el inminente cierre de las puertas.
  - Está prohibido impedir, total o parcialmente, el cierre de las puertas.
  - No apoyarse en las puertas de los coches.
  - No asomarse, no apoyarse ni sacar los brazos por las ventanillas.
  - Está prohibido consumir comestibles y bebidas en el tren.
  - En todos los coches existen asientos reservados para señoras embarazadas y discapacitados, personas que tienen prioridad en su uso.
  - Está prohibido viajar con animales, salvo el caso de no videntes con perros lazarillos, los que tendrán el bozal colocado.
  - El uso indebido del dispositivo de freno de emergencia de los salones de los coches está penado por la ley.
  - Está prohibido viajar con bicicletas.
  - No se admitirá la entrada de personas portadoras de bultos u otros elementos que puedan causar molestia a los demás pasajeros.
  - No se admitirá la entrada de aquellas personas que pretendan hacerlo con materiales inflamables o explosivos, como así tampoco con mercaderías que despidan malos olores.

Un libro de quejas, a la disposición del público, existe en boletería principal de cada estación.  
Además, todo pasajero podrá realizar sus quejas, reclamos o sugerencias en el Centro de Atención al Pasajero (C.A.P.), en forma personal, por correo o telefónicamente.  
A tal efecto, la Empresa comunicará en forma fehaciente (cartelaría, campañas publicitarias, mensajes por los sistemas de difusión audiovisuales disponibles, etc.), la metodología para realizar una queja, los lugares destinados a tal fin y los teléfonos respectivos.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

2.3.6.13.- Señales con la luz de arranque o chicharra

Las señales con la chicharra o la luz de arranque que debe realizar el guarda destinadas al conductor, se harán de la siguiente forma:

- a) Arranque normal: Se operará de la manera adecuada según el material rodante sobre el que se está trabajando, de manera que la chicharra toque brevemente o que la luz de arranque aparezca en la cabina de conducción una vez y desaparezca casi de inmediato. En caso de que el conductor demore en arrancar, el guarda repetirá la señal a los pocos segundos.
- b) Arranque con precauciones: Se operará de la manera adecuada según sobre que tipo de material rodante se está trabajando, de manera que la chicharra suene continuamente o que luz de arranque perdure encendida continuamente. Esta situación perdurará hasta que el guarda considere que el tren pueda circular a marcha normal.  
Se procederá de esta manera también en los casos cuando una gran afluencia de público o cualquier otra circunstancia impida observar si todas las puertas del tren han cerrado debidamente.
- c) Peligro: Esta operación será para indicar al conductor que debe detener inmediatamente el tren. Se operará de la manera adecuada según sobre que tipo de material rodante se está trabajando, de forma que la señal de arranque (luz y/o chicharra) se accionen repetidas veces en la cabina de conducción.  
La señal de peligro se dará de esta forma toda vez que no pueda hacerse con el silbato.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VARRA  
PRESIDENTE

2.3.6.14.- Inconvenientes en la luz de arranque o chicharra  
En caso de que falle la luz de arranque o chicharra, el guarda cambiará de coche. Si no obtiene resultado, continuará trabajando con el silbato.

2.3.6.15.- Señal de salida de un tren - Estado de las señales.  
Un tren no deberá partir si la señal de salida no tiene aspecto verde o, en caso de señales semiautomáticas en aspecto rojo si no tienen la señal de órdenes de 10 km/h encendida.

En algunas estaciones, cuando la señal de salida no es visible desde el andén, hay en este último - para orientación del guarda - una señal repelidora de la señal de salida con los mismos aspectos (Verde : vía libre - Apagada : a peligro)

2.3.7.- La terminal

2.3.7.1.- Llegada a la terminal

- 2.3.7.1.1.- Maniobra 0 (cero)
- el conductor frena el tren y retira las herramientas
  - cierra puertas y ventanas de la cabina de conducción
  - verifica al trasladarse hacia el otro puesto que no exista ninguna anomalía en los salones
  - prepara el puesto de conducción para una salida inmediata
  - si debiera ausentarse momentáneamente de su puesto de conducción: guardará las herramientas , ó pedirá un reemplazo por el tiempo necesario.

**2.3.7.1.2.- Maniobra por cola :**

- el conductor verificará el correcto cierre de las puertas de los coches
- iniciará la marcha hasta la zona de maniobras
- llegando a la posición de cambio de puesto, el conductor frena el tren y retira las herramientas
- cierra puertas y ventanas de la cabina de conducción
- verifica al trasladarse hacia el otro puesto que no exista ninguna anomalía en los salones
- prepara el puesto de conducción y si la señalización lo permite, se dirige de inmediato hasta el andén de salida.

**2.3.7.2.- Orden de salida de la cabecera**

El personal del tren recibirá la orden de salida de la cabecera emanada del Supervisor de Servicio (timbre de salida, silbato, a viva voz).

Nota : el Supervisor de Servicio toca el timbre de salida 20 segundos antes de la hora oficial de salida, avisando a los pasajeros de la inminencia de la salida.

**2.3.7.3.- Orden de salida de cabecera provisoria**

El personal del tren recibe la orden de salida de cabecera provisoria (servicio corto) emanada del Supervisor de Servicio (silbato, a viva voz).

**2.3.7.4.- Orden de salida después de una reparación del tren**

El mecánico que se hace cargo de la formación es el único autorizado para impartir orden de salida en presencia física del conductor.

**2.3.8.- Cabina de conducción del tren**

**2.3.8.1.- Vigilar la cabina de conducción**

La cabina de conducción del tren no puede ser abandonada durante el servicio salvo:

- en caso de necesidad y después de haber frenado el tren y retirado las herramientas

- en el momento del cambio de puesto de conducción
- para verificar el tren antes de su ingreso al taller o cochera.

**2.3.8.2.- Acceso a la cabina de conducción**

Queda terminantemente prohibido viajar en la cabina de conducción al personal y funcionarios de cualquier jerarquía, si no poseen un documento oficial que los habilite para ello.

**2.3.8.3.- Identificación de las personas**

El conductor podrá solicitar la identificación de toda persona a la que no conozca personalmente.

**2.3.8.4.- Máximo de personas autorizadas en la cabina**

El máximo de personas que pueden viajar simultáneamente en la cabina de conducción son tres, incluido el conductor, y todas debidamente autorizadas.

**2.3.8.5.- Prioridad para viajar en cabina en caso de desperfecto**

En caso de desperfectos, tiene prioridad para viajar el personal técnico de la especialidad cuando sea necesario [siempre en caso de desperfectos] que viajen mas personas y, si entre ellas, se encuentra el Entrenador de Escuela o Instructor de Conductores, éste se hará cargo del manejo y el conductor saldrá de la cabina.

**2.3.8.6.- Responsable de la aplicación de estas instrucciones:** El jefe de más alto nivel presente en la cabina es responsable de la aplicación de estas instrucciones.

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

2.3.8.7.- Personas autorizadas a viajar en cabina de conducción  
Está estrictamente restringido viajar en la cabina de conducción de los coches en servicio, acompañando al Conductor. Solamente se podrá hacer por razones de servicio que hagan imprescindibles acceder a dicha cabina y conformándose a las instrucciones de servicio vigentes. Será considerada falta grave el incumplimiento de estas instrucciones de servicio, total o parcialmente.

2.3.8.8.- Verificaciones en la cabina  
El conductor cuidará que las cabinas de conducción del tren estén en orden, que todos los accesorios queden en el lugar asignado y que las puertas de cada cabina queden cerradas como así también las ventanillas, cuando se retire de la misma.  
Está terminantemente prohibido conducir con la puerta de comunicación entre la cabina de conducción y el salón de pasajeros abierta.

2.3.9.- Elementos para casos de emergencias  
Todos los trenes que salgan a servicio deben estar provistos de los siguientes elementos para casos de emergencias:  
- Metafuegos (como mínimo 1 por coche)  
- Escaleras para evacuación del pasaje (una por coche)  
- Calzas (como mínimo 2 por coche)  
- Barra de corto circuito o pértiga según corresponda (2 por formación)  
- Barra de acople, en caso de diferentes tipos trenes circulando en la misma línea.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

Es obligatorio el conocimiento de la utilización de los mencionados elementos como así también su localización en el tren. La carencia de alguno de estos elementos debe ser notificada al Supervisor de Servicio inmediatamente, sin que esta carencia sea un impedimento para la salida del tren.

2.4.- Vehículos de servicio interno (Tren no asignado a un servicio de pasajeros)

2.4.1.- Circulación en las vías principales

2.4.1.1.- Llegada en estación  
Los conductores de los trenes no asignados a un servicio de pasajeros (tren de pruebas, capacitación, reservados, ...), llegarán a la estación a velocidad reducida (20 km/h), pero sin detenerse, tocarán la bocina y acelerarán cuando la señalización lo autoriza.

Nota : estos trenes circularán sin luces de salón del primer coche (salvo línea A).

2.4.1.2.- Comunicar la salida y la entrada en las vías principales  
Los conductores de trenes de servicios deben anunciar al C.T.C. la entrada y la salida de las vías principales.

**2.4.1.3.-** Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio público e interno.  
Queda establecido que durante el horario de servicio de trenes con pasajeros no estará permitida la circulación de otro tipo de vehículos o trenes, salvo en los casos que siguen:

**Trenes piloto o de pruebas:** Los trenes piloto o de pruebas circularán sólo con la autorización del CTC de lunes a viernes hasta las 7 hs y después de las 20 hs. Los sábados y domingos durante todo el día con la expresa autorización del CTC.

**Trenes de trabajo y/o autosías o vehículos especiales:** La circulación de trenes de trabajo y/o autosías o vehículos especiales es solamente autorizada fuera de las horas de explotación, salvo razón grave o de emergencia. En este caso, y solo con la debida autorización del CTC, el tren de obras no podrá salir sin estar acompañado de un mecánico o técnico capaz de solucionar todo problema que puede ocurrir durante la marcha en las vías principales.

**Nota:** En caso de tener que ingresar un tren que no circula habitualmente por la red de subterráneos, como por ejemplo un tren de trabajo especial no perteneciente al Concesionario para la ejecución de una determinada labor, el mismo deberá contar con la debida autorización por parte del personal idóneo del Área Material Rodante de la Empresa.

Es condición indispensable que los conductores de estos trenes, cumplan con la exigencia de contar con la credencial habilitante correspondiente.

En caso que el conductor no pertenezca a los plantales del Concesionario, además de la obligación de contar con la credencial citada que lo habilite a conducir trenes de ese tipo, deberá ser acompañado por un piloto, cuya misión será la de indicar al conductor las características de la infraestructura del sector a circular.

El conductor será el responsable de la formación, marcha y seguridad del equipo y/o máquina a su cargo.

#### **2.4.1.4.-** Circulación y trabajos sobre la red de subterráneos fuera de las horas de servicio

Numerosos equipos deben trabajar durante las horas de receso del servicio normal. Estos trabajos implican circulaciones de convoyes y obras fijas. Sin organización previa, esta dualidad puede llevar a:

- riesgos serios para la seguridad de las personas y de los bienes
  - atrasos o impedimentos, muy penalizador en materia de costos y eficiencia.
- Por lo tanto, todos los trabajos deberán ser objeto de una solicitud precisa a las Instalaciones Fijas y un control permanente en el comienzo de los C.T.C. de cada línea. Si no se respetan estas condiciones, los trabajos serán prohibidos.

##### **Nota : Seguridad de las obras fijas e itinerantes**

Inclusive si no se ha anunciado ninguna obstrucción en la fase de preparación, la posibilidad para una formación de circular en una zona de obra (fija o itinerante), se someterá siempre a la aprobación del responsable de la obra, garante de la seguridad de su obra.

El responsable de la obra (fija o itinerante) verificará si la señalización necesaria está correctamente indicada o que se tomen todas las medidas para la seguridad propia del personal (arneses, iluminación, conos de luz intermitente).

En ese caso, el C.T.C. funcionará como un puesto intermedio entre la formación (delante de una señal de peligro) y el responsable de obra.

El supervisor del C.T.C. solo dará vía libre o permitirá el pasaje con la autorización del jefe de la obra fija o itinerante.

##### **Instrucciones al conductor de formación**

Es imperativo que las formaciones respeten estrictamente la señalización de seguridad y las instrucciones vigentes. A todo responsable o conductor de formación que no respete la señalización, puede ser pasible a que se le retire la autorización de circular en la red de subterráneos.

2.4.2.- Maniobras

2.4.2.1.- Definición de la maniobra

- Una maniobra es :
- la circulación en las vías secundarias
  - el paso de una vía principal a otra vía principal
  - el paso de una vía secundaria a una vía principal y viceversa
  - la circulación en sentido contrario (lanzadera), con autorización del CTC.

2.4.2.2.- Autorización de maniobrar: El conductor efectuará las maniobras con autorización del C.T.C. o del Supervisor de Servicio.

2.4.2.3.- Condiciones para efectuar una maniobra

Cada maniobra se efectuará con la mayor prudencia y a velocidad reducida. Cuando se finaliza una maniobra, el responsable de esta maniobra (es decir el C.T.C. o señalista operador) repondrá los cambios en posición normal.

Nota : finalizada la maniobra, se dará aviso al Supervisor de Servicio.

2.4.2.4.- Maniobras de trenes

El Conductor Especializado efectuará todas las maniobras de trenes ordenadas por el Supervisor de Servicio, con quien deberá colaborar para el normal desenvolvimiento de la línea. Se abstendrá de realizar maniobras sin la orden del referido superior.

Antes de efectuar cualquier maniobra alertará con un toque de bocina o silbato del tren y la marcha se hará a velocidad reducida. Al maniobrar deberá poner especial atención a los efectos de evitar accidentes o desperfectos. Antes de avanzar una señal observará que la ruta a seguir esté de acuerdo con la orden recibida.

Si debiera efectuarse una maniobra "anormal" por orden superior o como recurso de última instancia, el conductor Especializado se ajustará a las instrucciones del Señalista Operador o del Señalista Principal.

2.4.2.5.- Libramiento de las vías principales

A fin de no entorpecer el desenvolvimiento de la línea, los coches desacoplados deberán ser retirados rápidamente de las vías principales.

2.4.2.6.- Acoples y desacoples

Después de cada acople y desacople el Conductor Especializado dará un toque corto de silbato o bocina para anunciar que la operación ha sido realizada.

2.4.2.7.- Personas autorizadas para viajar en los trenes de maniobra

En los trenes de maniobras están solamente autorizados para viajar el mecánico de coches y personal superior.

Capítulo 3.- De la marcha de los trenes

3.1.- Informaciones necesarias para iniciar la marcha y acciones que debe efectuar el personal

3.1.1.- Comunicar las anomalías a los relevos

El relevo de los conductores y guardas se debe hacer lo más rápido posible, pero deberá al mismo tiempo, permitir al conductor y al guarda relevado comunicar las anomalías eventuales.

3.1.2.- Hora de presencia de los relevos

El conductor y el guarda de relevo deben estar presentes 5 minutos antes la hora de relevo.

METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

- 3.1.3.- **Conductor o guarda no relevado**  
Si un conductor o guarda no son relevados y el Supervisor de Servicio no dispone de personal a órdenes, el conductor o guarda a relevar deberán hacer un viaje ida y vuelta más.
- 3.1.4.- **Tren cancelado**  
El conductor y el guarda de un tren cancelado se ponen de inmediato a disposición del Supervisor.
- 3.2.- **Emisión de órdenes especiales (Avisos de emergencia - alternativas operativas)**  
Los Conductores Especializados, Conductores, Guardas y Acopladores deben obedecer las órdenes dadas por los C.T.C., Supervisores u otro jefe de la Gerencia de Tráfico, con el objeto de garantizar la ejecución de una medida en forma inmediata, segura y eficaz.  
En cada relevo, los agentes reemplazados informarán a los reemplazantes de las modificaciones eventuales relativas a la circulación de los trenes.
- 3.3.- **Responsabilidad y condiciones para la emisión de órdenes especiales. Debido acatamiento**  
Es obligación del personal superior y de supervisión emitir órdenes que no contradigan las normas operativas del presente Reglamento. En casos de extrema necesidad, y debiendo realizar ante su Superior la correspondiente justificación, el personal citado podrá a su entera responsabilidad dar órdenes especiales.  
En estos casos el personal receptor de las mismas debe acatarlas, salvo que la seguridad se vea gravemente amenazada.
- 3.4.- **Régimen de velocidades según sistema de señalización y condiciones de anomalía o emergencias**  
El régimen de velocidades del sistema en los diferentes tramos de la red está acotado de acuerdo a lo establecido por los siguientes factores:
- Señalamiento luminoso.
  - Limitadores de velocidad.
  - Marcas de vías (tableros y carteles).
  - Reglamentación particular para zonas singulares.
  - Ordenes directas impartidas por personal superior.
  - Instrucciones especiales para zonas singulares.
- 3.5.- **Compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno**  
La compatibilidad de la circulación de trenes de servicio y de servicio interno está dada por las exigencias contempladas en el punto 2.4.1.3. del presente Reglamento.
- 3.6.- **Personal necesario en estaciones. Su función.**  
**Agentes de control de evasión:** Es el personal encargado de controlar el ingreso de los clientes de la Empresa, cuidando el estricto cumplimiento de la compra e ingreso en molinete de la ficha de pasaje, como así también el control de las franquicias.  
Cumple asimismo funciones de personal primario de seguridad  
**Boletero:** Es el personal de contacto que tiene a su cargo el expendio de fichas de pasaje a los clientes de la Empresa.  
**Supervisor de Boleterías:** Es el personal que tiene a su cargo los boleteros y los agentes de control de evasión.

3.7.-  
JUAN PABLO PICCARDO  
PRESIDENTE  
S.B.A.S.E.

Personal necesario a bordo de los trenes. Su función  
Conductor: Es el personal que tiene principalmente a su cargo la conducción de los trenes eléctricos con los que cuenta la Empresa, con el objeto de prestar el servicio público de transporte de pasajeros de manera segura, eficiente y regular.

Conductor Especializado: También denominado "Maniobrista". Es el personal que tiene a su cargo la realización de maniobras. También tiene bajo su cargo y responsabilidad la realización del chequeo y conexión de las planilla correspondientes para la puesta en servicio de las diferentes formaciones.

Guarda: Es el personal que tiene principalmente a su cargo las operaciones de apertura y cierre de puertas, como así también asistir al conductor en tareas auxiliares a la conducción si éste lo requiere.

Instructor de conductores: Es el personal de nivel de supervisión encargado de asesorar, controlar y hacer acatar las normas operativas a todo el personal de trenes.

**Nota:** La Autoridad de Aplicación determinará las condiciones técnicas que permitirán la operación de los trenes sin guarda. En oportunidad de que dichas condiciones sean cumplidas, el presente Reglamento será modificado en relación a las funciones de las diferentes especialidades del personal que resulte afectado.

**Previsiones para regular la evacuación de pasajeros según las circunstancias de anomalía o emergencia (Procedimiento en caso de evacuación en túnel)**

**Caso 1° :** el tren siguiente al que se verifica la falla está en la estación (delante de la señal de salida)

**Misión del conductor y del guarda del tren con inconvenientes :**  
- contactar al centro de tráfico y de control  
- proceder a un acople con el tren que le sigue. Si no es posible : el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

**Misión del conductor y del guarda del tren siguiente :**  
- contactar al centro de tráfico y de control  
- el guarda evacuará a los pasajeros  
- luego, ir hasta el tren con inconveniente; según el caso :

**Tren descompuesto :**  
- acoplar y reanudar la marcha  
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros en la primera estación  
- ir hasta la terminal.

**Conductor descompuesto :**  
- avisar al CTC (socosos médicos)  
- acoplar y reanudar la marcha  
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación  
- ir hasta la terminal.

**Descarrilamiento, riel roto, ... :**  
- avisar al CTC (corte de corriente, envío de los equipos de intervención, material de levantamiento y/o de reparación).  
- los guardas evacuarán a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

**Misión de los equipos de intervención :**

**Grupo 1° nivel (control de evasión/revisores) :**  
- ir hasta el tren detenido [ayuda y apoyo al personal de tren]

**Grupo 2° nivel (jefe de incidente, seguridad y emergencia) :**  
- misma ayuda (refuerzo)  
- intervención propiamente dicha  
- toma de los datos.

3.8.-  
METROVIAS S.A.  
ALBERTO E. VERRA  
PRESIDENTE

3.8.2.-

Caso 2° : el tren siguiente está detenido en el mismo túnel que el tren con inconveniente (delante una señal)

Misión del conductor y del guarda del tren con inconvenientes :

- contactar al centro de tráfico y de control
- proceder a un acople con el tren que le sigue. Si no es posible : el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión del conductor y del guarda del tren siguiente :

- contactar al centro de tráfico y de control
- ir hasta el tren con inconveniente, según el caso :

Tren descompuesto :

- acoplar y reanudar la marcha
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación
- ir hasta la terminal.

Conductor descompuesto :

- avisar al CTC (socorros médicos)
- acoplar y reanudar la marcha
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros a la primera estación
- ir hasta la terminal.

Descarrilamiento, riel roto, ... :

- avisar al CTC (corte de corriente, envío de los equipos de intervención, material de levantamiento y de reparación)
- el guarda correspondiente evacuará a los pasajeros según el procedimiento estipulado en el punto III.2.3.3.19.

Misión de los equipos de intervención :

Grupo 1° nivel (control de evasión/revisores) :

- ir hasta el tren detenido [ayuda y apoyo al personal de tren].

Grupo 2° nivel (jefe de incidente, seguridad y emergencia) :

- misma ayuda (refuerzo)
- intervención propiamente dicha.
- toma de los datos.

Para el caso en que el personal del tren no pueda comunicarse con el CTC, ya sea por imposibilidad propia o por razones ajenas a él, el no contacto telefónico será interpretado siempre por el Centro de Tráfico y de Control como una circunstancia grave y activará todo el procedimiento de "ayuda".

3.9.- Uso de los medios de comunicación según circunstancias

3.9.1.- Comunicaciones entre el conductor y el C.T.C.

el conductor dispone de diversos medios de comunicaciones con el C.T.C.:

- teléfono de señales semiautomáticas : en los andenes y en túnel
- teléfono de túnel : cada señal automática tiene un enchufe que permite al conductor conectar un teléfono portátil
- boletería : en caso de desperfecto de los otros teléfonos
- las comunicaciones deben ser concisas y claras
- el conductor debe informar al C.T.C. de las anomalías siguientes :
  - en el tren a cargo
  - en señales, cambios, vías, líneas aéreas, tercer riel, alimentación eléctrica

- en el servicio de circulación contraria, en estaciones o instalaciones
- accidentes, inundaciones, incendios, en actitud de pasajeros.

Nota : toda comunicación relativa a la seguridad se repiten siempre.