



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

Itinerario de Servicio N° 5

Ferrocarril Mesopotámico



VIGENTE A PARTIR DEL 01 DE DICIEMBRE DEL 2004

DIVISION N°	01	Lynch
--------------------	-----------	--------------

Kilometraje			Estación	Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código	Nombre	Km. inicio	Km. fin			
0.0	0.0	0.0	F.LACROZE		Red					
6.7	6.7	6.7	C. F. LYNCH		de					
8.8	8.8	2.1	LOURDES		Metrovia					
12.9	12.9	4.1	M.CORONADO							
16.6	16.6	3.7	RUBEN DARIO							
17.4	17.4	0.8	<u>Cruce Línea T.M.S. (Km.17.4)</u>							
			<u>KM.17.356 (Limite Concesión)</u>	M19		M19	0.0	18.4		
25.9	25.9	8.5	GRAL. SARMIENTO	MGS		M19MTO	18.4	39.3		
39.2	39.2	13.3	TORO	MTO		MTOM45	39.3	45.0		Sin cambio VP CLAU
46.5	46.5	7.3	<u>Cruce Nivel Línea BAP (Km.46.5)</u>		ACT	M45MPR	45.0	46.9		
46.8	46.8	0.3	PILAR	MPR		MPRP/D	46.9	47.2	284	NORMA 307
						MPRMFA	47.3	54.4		
54.7	54.7	7.9	FÁTIMA	MFA		MFAP/D	54.5	54.9	437	
54.7	54.7	7.9	FÁTIMA	MFA		MFAX	54.6	55.1	437	S.P-EMP.

N° 01

VELOCIDADES Y PESOS MAXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
0.0	54.7	20	50	50	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
0.0	0.8	Playa Fco.. Lacroze	20	20	-
17.0	17.6	Cruce T.M.S.	20	20	-
20.7	20.8	Pte. Río Reconquista	30	30	-
46.5	46.6	Cruce Pilar con Línea del Central (BAP)	20	20	-
52.0	52.1	Pte.. Río Luján	30	30	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación			Límite Sur	Observaciones
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Fátima	Posición normal del cambio ramal Rojas para circular de Div.01 - Lynch a Div.02 - Zárate.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Bella Vista	21.3	Av. Francia			●
	21.9	Tucumán			●
	22.3	Sdor.Morón	●		
	22.7	Av. G. San Martín		●	
	23.0	Sordeaux	●		
	24.0	Pardo	●		
Sarmiento	25.0	Conesa	●		
	25.5	Italia	●		
	25.9	Bmé.Mitre (Ruta)		●	
	26.9	Yrigoyen		●	
	28.2	Rivadavia		●	
	29.5	Pueyrredón		●	
	30.1	Altube/Subiría	●		
	30.6	H.Irigoyen (Ruta 197)	●		
	30.7	Público (Supermercado Coto)	●		
	32.5	Chacabuco		●	
Pilar	38.3	Av.América	●		
	45.1	Ruta Prov.25	●		
	46.6	Av. Luján	●		
	47.3	Ceballos	●		
OBSERVACIONES					
El límite de concesión es el Km. 17.356.					
En esta división debe observarse el señalamiento de la concesionaria TMS - Metrovia en cruce a nivel Hurlingham. al transponer el límite de concesión.La Sección de Bloqueo de ACT M19 , tiene sus límites en el Km. 0 - F. Lacroze y km. 18,4 - señal 571A y opera como patio a los fines del ACT por cuanto la circulación la gobierna TMS y METROVIAS					
CRUCE PILAR	Cruce a nivel es jurisdicción de ALL y se gobierna mediante ACT, se elimino señales y trampa N° 12				
	<p>El diagrama muestra un cruce a nivel entre la línea TMS (Trenes Mesopotámicos) y la línea RED del CENTRAL. Una línea diagonal, MTOM45, cruza la línea horizontal M45MPR. Se indican los límites de TMS y ALL ACT, y los tipos de MPR (D y P).</p>				
Desvío de trenes en Fátima: por la topografía del terreno, preferentemente deberá ser desviado el procedente de Zárate.					

DIVISION N° 02 Zárate

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
54.7	0.0	0.0	FATIMA	MFA		MFAMES	55.1	88.6			S.P-EMP.
89.3	34.6	15.1	ESCALADA	MES	ACT	MESP/D	88.6	89.4	780		S.P
95.2	40.5	5.9	KM.95.2	M95		MESMZA	89.5	94.6	-		EMP.
99.1	44.4	3.9	ZARATE "N"	MZA	PATIO	MZAP	94.6	100.0			PATIO
119.8	65.1	20.7	TALAVERA	MTV		MZAMTV	100.0	119.3			
						MTVP/D	119.4	120.3	900		S.P
						MTVMBR	120.3	137.3			
138.0	83.3	18.2	BRAZO LARGO	MBR		MBRP/D	137.4	138.6	1,222		S.P
					ACT	MBRMSM	138.7	157.7			
158.7	104.0	20.7	L.G.SAN MARTIN	MSM		MSMP/D	157.8	159.2	1200		S.P-EMP.
						MSMMME	380.6	350.1			

N° 02

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
54.7	100.0	20	60	60	60
100.0	102.0	20	65	65	65
102.0	102.6	20	50	50	50
102.6	107.5	20	65	65	65
107.5	123.0	20	50	50	50
123.0	127.7	20	65	65	65
127.7	128.3	20	50	50	50
128.3	134.0	20	65	65	65
134.0	138.0	20	50	50	50
138.0	158.7	20	60	60	60
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
-	-	-	-	-	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación			Límite Sur	Observaciones
100.0	ZARATE "N"			94.6	
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Fátima	Posición normal de cambios ramal Rojas para circular por Div.02 - Zárate a Div.01 - Lynch.				
Empalme Km. 95.2	Posición normal del cambio para circular por Div.02 - Zárate.				
L.G. San Martín	Posición normal del cambio ramal Ibicuy para circular de Div.02 - Zárate a Div.03 - E.Carbó.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Ex Capilla	73.9	Estrada	●		
OBSERVACIONES					
Complejo Zarate - Brazo Largo					
<p>Condiciones de Freno: Trenes de pasajeros: automático continuo.</p> <p>Trenes de carga: Continuidad de aire en todo el tren, con freno efectivo según Tabla de Frenado.</p> <p>Locomotora simple vehículo en la formación: deben circular distanciadas a dos vagones de la titular, si la titular esta compuesta por tandem debe distanciarse 154 metros.</p> <p>Restricciones provisionarias: Comunicación a Gendarmería: Todo tren tandem o que lleve loc.simple vehículo, al pasar por el complejo, debe cortarse el trafico vial por lo que se debe coordinar con Gendarmería Nacional la hora de paso. En CCO deberá anticipar la hora de circulación del tren con unas cuatro horas de anticipación, debiendo luego los conductores del tren comunicarse con Gendarmería por radio mediante el canal N° 4 cuando estén próximos a cruzar</p> <p>Zárate "N": Rige lo dispuesto en Boletín de Servicio N° 40 - 13/4/02</p> <p>Protección que se efectúa para los trenes que descienden del Complejo Zarate - Brazo Largo, se debe proceder:</p> <p>1° El tramo de vía principal dentro del limite de patio deberá estar libre cuando se reciba un tren descendiendo del Complejo</p> <p>2° El JT no deberá partir de Talavera si no cuenta con autorización para ingresar a vía principal del patio hasta el limite de salida</p> <p>3° Esta protección no será de aplicación cuando se trate de locomotoras livianas</p> <p>Arranque de trenes circulación Sur (descendente): cuando deba iniciar la marcha un tren con más de 1.800 toneladas brutas, deberá hacerlo desde el Km. 99.704, o bien retroceder hasta este punto si la formación se hubiere detenido más al sur del mismo.</p> <p>El auxilio para los trenes en sentido norte será efectuado entre Zárate y Brazo Largo según Tabla de Remolque.</p> <p>Detector de Descarrilo: Km.114,9 - Km. 120,6 - Km. 129,2 Todos en canal de radio N° 6 (por operación ver Inst. Especiales)</p> <p>Locomotoras en Tandem: utilizar dos vagones como suplemento al paso del complejo</p> <p>Vagones con Ejes a Fricción: en la zona de los puentes Paraná de las Palmas y Paraná Guazú la velocidad máxima de circulación de estos vagones será de 15 KM./H</p>					

DIVISION N°	03	Enrique Carbó
--------------------	-----------	----------------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)				
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin		Referencias	Observaciones		
381.2	0.0	0.0	L.G.S.MARTIN	MSM	ACT	MSMMME	380.2	350.1	553	NORMA 307			
349.8	31.4	31.4	MEDANOS	MME		MMEP/D	350.1	349.5					
						MMEMCA	349.4	314.0					
313.6	67.6	36.2	E.CARBO	MCA		MCAP/D	313.9	313.8				1200	S.P-EMP.
						MCAMLR	313.9	303.7					
303.3	91.3	23.7	LARROQUE	MLR		MLRP/D	303.6	303.0				607	NORMA 307
						MLRMIR	302.9	290.1					
289.7	104.9	13.6	IRAZUSTA	MIR		MIRP/D	290.1	289.4				722	NORMA 307
						MIRFMF	289.3	274.7					
274.3	120.3	15.4	F.M.PARERA	MF		MFMP/D	274.7	274.1				596	S.P-EMP.
					MFMMUR	274.0	260.6						
260.1	134.2	13.9	URDINARRAIN	MUR	MURP/D	260.5	259.9	635	NORMA 307				
					MURMBA	259.8	223.4						
222.6	172.0	37.8	BASAVILBASO	MBA	PATIO	MBAP	223.4	224.0	624	PA-EMP			

N° 03

VELOCIDADES Y PESOS MAXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
381.2	326.6	20	60	60	-
313.6	222.6	20	50	50	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
-	-	-	-	-	-
LIMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación			Límite Sur	Observaciones
224.0	Basavilbaso			223.4	
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
L.G. San Martín	Posición normal del cambio ramal a Ibicuy para circular de Div.03 - E.Carbó a Div.02 - Zárate.				
E. Carbó	Posición normal del cambio ex-ramal a Gualeguay para circular por Div.03 - Enrique Carbó.				
F. M. Parera	Posición normal del cambio ramal a Palavecino para circular por Div.03 - Enrique Carbó.				
Basavilbaso	Posición normal del cambio ramales a C.del Uruguay y Nogoyá para circular de Div.03-E.Carbó a Div.04-Villaguay "E".				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Larroque	302.6	Público			•
Basavilbaso	222.2	Urquiza	•		
OBSERVACIONES					
Desvío de trenes en F. M. Parera: por la topografía del terreno, preferentemente deberá ser desviado el tren procedente de L. G. San Martín.					
Estación Enrique Carbó posee progresiva kilométrica 32.6.6 de vía Basavilbaso y 313.6 de vía Médanos.					

DIVISION N°	04	Villaguay Este
--------------------	-----------	-----------------------

Kilometraje			Estación	Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2° (m)	Referencias	Observaciones	
Según postes	Según división	Parcial			Código	Nombre	Km. inicio				Km. fin
222.6	0.0	0.0	BASAVILBASO	MBA	PATIO	MBAP	223.4	224.0		PA-EMP	
246.2	26.6	23.6	URQUIZA (clausurada)	MGU		MBAMGU	224.0	246.2			Clausurada
267.9	45.3	21.7	DOMINGUEZ	MDO		MGUMDO	246.2	267.4			
279.1	56.5	11.2	VILLAGUAY "E"	MVE		MDOP/D	267.5	268.1	584	NORMA 307	Vías de Playa incluye a Villaguay "C"
296.9	74.3	17.8	CLARA	MAA		MDOMVE	268.1	278.7			
334.5	111.9	37.6	SAN SALVADOR	MSS	ACT	MVEP/D	279.0	279.4	393	S.P-EMP	
337.9	115.3	-	<u>Desvío Particular (Molinos Ala)</u>	MDA		MVEMAA	279.4	296.6	608	S.P	
349.7	127.1	15.2	GRAL.CAMPOS	MGC		MAAP/D	296.7	297.3			
364.5	141.9	14.8	YERUA	MYE		MAAMSS	297.4	333.6			
381.8	159.2	17.3	YUQUERI	MYU		MSSP/D	333.7	334.9	1200	S.P	
394.4	171.8	12.6	CONCORDIA "C"	MCO	PATIO	MSSMDA	335.0	337.8	-	NORMA 307	
						MDAD	337.9	337.7			
						MDAMGC	337.9	349.5			
						MGCP/D	349.5	350.1	565	NORMA 307	
						MGCMYE	350.2	364.0			
						MYEP/D	364.1	364.7	632	NORMA 307	
						MYEMYU	364.8	381.8			
						MYUP/D	381.8	382.4	559	NORMA 307	
						MYUMCO	382.4	390.0			
						MCOP	390.0	1.4	464	PA-EMP	

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
222.6	317.5	20	50	50	-
317.5	381.8	20	60	60	-
381.8	394.4	20	50	50	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
-	-	-	-	-	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
224.0	Basavilbaso		223.4		
1.4	Concordia "C"		390.0		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Basavilbaso	Posición normal del cambio ramales a C.del Uruguay y Nogoyá para circular de Div.04 Villaguay "E" a Div.03-E.Carbó.				
Concordia "C"	Posición normal del cambio ramal a C.del Uruguay para circular de Div.04 Villaguay "E" a Div.05-M.Caseros.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Basavilbaso	222.7	Pte.Perón	●		
Clara	297.5	Circunvalación	●		
Concordia "C"	390.8	Av. V.Sarsfield	●		
	393.3	25 de Mayo			●
	393.5	Sarmiento			●
	393.5	San Luis			●
	393.6	E.Ríos			●
	393.8	Urquiza			●
	394.1	Scattini	●		
CLARA: barrera de accioanmiento semiautomático.					
OBSERVACIONES					
Detector de Descarrilo: Km.386,0 - Km. 388,8 - Km. 258,2 Canal de radio N° 10 para los dos primeros y N° 6 para el del Km. 258 (por operación ver en Instrucciones Especiales de este Itinerario)					
Desvío de trenes en Villaguay "E": por la topografía del terreno, preferentemente deberá ser desviado el tren procedente de Basavilbaso.					

DIVISION N°	05	Monte Caseros
--------------------	-----------	----------------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
0.0	0.0	0.0	CONCORDIA "C"	MCO	PATIO	MCOP	390.0	1.4		PA-EMP	cambio progresiv.
3.4	3.4	3.4	KM.3.350	MK3		MCOMK3	1.4	3.2	-	NORMA 307	Emp. Ayui
4.2	4.2	0.9	KM.347 Clausurado	M34	ACT	MK3MOM	3.4	12.0	-	EMP.	Emp.ConcordiaN
12.4	12.4	8.2	O.MAGNASCO	MOM		MOMP/D	12.1	12.7	593	S.P	
						MOMMCR	12.7	19.4			
20.1	20.1	7.7	LA CRIOLLA	MCR		MCRP/D	19.5	19.9	374	S.P-EMP	
						MCRX	19.5	20.0			
						MCRMIS	19.9	35.1			
35.8	35.8	15.7	ISTHILART	MIS		MISP/D	35.1	36.3	1,155	NORMA 307	
						MISMFE	36.3	53.1			
53.8	53.8	18.0	FEDERACION	MFE		MFEP/D	53.2	54.3	1,111	S.P	
						MFEMAN	54.4	71.6			
72.3	72.3	18.5	SANTA ANA	MAN	MANP/D	71.6	72.9	1,292	NORMA 307		
					MANMCH	73.0	81.9				
82.5	82.5	10.2	CHAJARI	MCH	MCHP/D	81.9	82.6	620	S.P		
					MCHMMO	82.7	98.0				
98.4	98.4	15.9	MOCORETA	MMO	MMOP/D	98.0	98.7	611	NORMA 307		
					MMOMMK	98.7	152.6				
153.2	153.2	54.8	MONTE CASEROS	MMK	MMKP/D	152.7	153.6	902	EC		
161.0	161.0	7.8	EMP.KM.161	M16	MMKM16	153.6	161.0	-	NORMA 307		
					M16M17	161.1	172.2				
172.5	172.5	11.5	EX-DESVIO KM.173	M17	M17P/D	172.3	173.4	1,120	NORMA 307		
					M17MBO	173.5	215.3				
215.6	215.6	17.2	BONPLAND	MBO	MBOP/D	215.4	216.0	630	NORMA 307		
241.1	241.1	25.5	DESVIO MOLISA	M24	MBOM24	216.1	241.1	-	NORMA 307		
					M24 D					Patio en ACT	
					M24MLI	241.2	248.0				
251.4	251.4	10.3	P.DE LOS LIBRES	MLI	PATIO	MLIP	248.0	253.0	634	PA-EMP	

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
251.4	328.0	20	60	60	-
328.0	336.0	20	40	40	-
336.0	490.0	16	60	60	-
490.0	535.0	16	50	50	-
535.0	581.6	16	30	30	-
Garupá	Posadas	16	30	30	-
Garupá	Emp. Encarnación	16	30	30	-

RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
342.5	342.9	Viaducto Río Aguapey	30	30	-
344.6	346.0	Pte. Río Aguapey	12	12	-
348.3	348.7	Viaducto Río Aguapey	30	30	-
509.9	510.1	Pte. A° Mata Ojos	30	30	-
510.9	511.1	Pte. A° Garaví	30	30	-
521.1	521.3	Pte. A° Chimiray	30	30	-
526.9	527.1	Pte. A° Chimiray Mini	30	30	-
534.0	594.0	Vía en mal estado	20	20	-
594.7	598.2	Zona poblada	20	20	-
597.3	597.4	Pte. provisorio A° Vicario	12	12	-

LÍMITE DE PATIOS				
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones
253.0	Paso de los Libres		248.0	
437.40	Santo Tome		433.3	
496.4	G. Virasoro		494.0	
Emp. Encarnac.y Posadas		Garupá	579.0	

CAMBIOS EN EMPALMES		
Estación	Empalme	Observaciones
	Emp. Km. 594,2: cambio para Emp. Encarnación	

PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
P. de los Libres	251.1	Av.Di Tomaso	●		
	251.8	Belgrano	●		
Santo Tomé	436.2	Público			●
Posadas	597.6	Av. Quiroga	●		

OBSERVACIONES	
Santo Tome	En operaciones de maniobras, se deberá dar fiel cumplimiento Art. 322 inc. B) del R.O.(maniobras sobre a niveles) en especial al circular por PAN Km. 434,3 ruta 14 - Dar fiel cumplimiento Art. 323 RO.- Protección de vías contiguas de 150 metros - Jefe Tren deberá proteger el paso del tren que se aproxime por la otra vía. De no poderse cumplir lo especificado (trenes desviados sin personal) se debe imponer precaución de 15 Km./h para todo tren que circule por el sector mientras se mantenga obstruida la visibilidad
Garupá-Posadas y Garupá-Emp. Encarnación (Paraguay): estos sectores están bajo jurisdicción del Jefe de Patio Garupá y la circulación se registrará de acuerdo a la Norma 310 del RO.	
Miguel Lanús posee un a vía segunda de 390 m.	
Locomotoras en Tandem: utilizar dos vagones como suplemento al paso del viaducto Aguapey	
Detector de Descarrillo: Km.343,3 - Km. 347,2 Todos en canal de radio N° 6 (por operación ver Instrucciones Especiales)	

DIVISION N°	08	Corrientes
--------------------	-----------	-------------------

Kilometraje			Estación	Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código	Nombre	Km. inicio	Km. fin			
161.0	0.0	0.0	KM.161	M16	ACT	M16MCC	161.1	215.9	-	NORMA 307 PA-EMP
217.1	56.1	30.7	CURUZU CUATIA	MCC	PATIO	MCCP	215.9	413.6	896	
227.0		9.9	Desvío Km. 227			MCCW	216.0	216.7		
			Sin circulación temporariamente							
			EX-EST.BAIBIENE (Km.240 p.9)							
291.7	130.7	74.6	MERCEDES	MMS					387	
319.2	158.2	27.5	F.YOFRE	MYO					338	
348.0	187.0	28.8	CHAVARRIA	MCV					375	
371.3	210.3	23.3	M.F.MANTILLA	MMA					598	
391.7	230.7	20.4	SAN ROQUE	MSR					-	
428.4	267.4	36.7	SALADAS	MSL					520	
469.1	308.1	40.7	EMPEDRADO	MEM					297	
			Km.517	M51						
522.6	361.6	53.5	CORRIENTES	MRR					516	

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
161.0	200.0	16	60	60	-
200.0	217.1	16	30	30	-
217.1	242.7	13.5	50	50	-
242.7	371.3	13.5	20	20	-
371.3	517.0	13.5	60	60	-
517.0	522.6	13.5	40	40	-

RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
184.4	184.6	Pte. A° Sívori	20	20	-
194.2	194.4	A° Capivari I	20	20	-
197.6	197.7	A° S/N	20	20	-
198.2	198.3	A° S/N	20	20	-
200.5	200.6	A° Acuña	20	20	-
202.3	202.5	A° Agua Buena	20	20	-
206.0	206.2	A° S/N	20	20	-
209.9	210.0	A° S/N	20	20	-
211.6	211.7	A° S/N	20	20	-
215.8	216.0	A° Castillo	20	20	-
225.3	225.5	Pte. A° Sarandí	20	20	-
242.0	371.0	Vía en mal estado	12	12	-
300.9	301.1	Pte. provisorio A° Cuenca	12	12	-
393.2	393.8	Pte. A° Sta. Lucía	30	30	-
429.3	429.5	Pte. A° Pocitos	30	30	-
437.5	437.8	Pte. A° Ambrosio	30	30	-
449.6	449.9	Pte. A° San Lorenzo	30	30	-
465.5	465.7	Pte. A° González	20	20	-
477.7	478.4	Pte. A° Empedrado	5	5	-
494.9	495.0	Pte. A° Ahoma	20	20	-
501.1	501.3	Pte. A° Sombrero	12	12	-
503.5	503.6	Pte. A° Sombrero	12	12	-
513.4	513.8	Pte. Río Riachuelo	30	30	-

LÍMITE DE PATIOS			
Límite Norte	Estación	Límite Sur	Observaciones
227.0	Curuzú Cuatiá (lado Km. 227)	215.9	
413.3	Curuzú Cuatiá (lado Km. 405)	215.9	

CAMBIOS EN EMPALMES		
Estación	Empalme	Observaciones
Km. 161	Posición normal del cambio ramal a Corrientes para circular por Div.05-Monte Caseros.	
Curuzú Cuatiá	Posición normal del cambio ramal a San Jaime para circular por Div.08-Corrientes.	
M.F. Mantilla	Posición normal del cambio ramal a Goya para circular por Div.08-Corrientes.	

PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Curuzú Cuatiá	216.6	Alberdi	●		
	216.9	Circunvalación El Maestro	●		
Empedrado	468.8	Bartolomé Mitre			●

OBSERVACIONES					

DIVISION N°	09	Rojas
--------------------	-----------	--------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
54.7	0.0	0.0	FATIMA	MFA					536	S.P-EMP	
			Sin circulación temporariamente								
67.7	13.0	13.0	TORRES						-		
80.0	25.3	12.3	RUIZ						-		
82.7	28.0	2.7	Cruce Línea N.C.A.	MNC					-		
96.6	41.9	13.9	GILES	MGI					348		
132.6	77.9	36.0	C. DE ARECO	MCM					600		
159.3	104.6	26.7	GAHAN	MGN					570		
173.2	118.5	13.9	SALTO	MSA					550		
175.0	120.3	1.8	Cruce Línea BELGRANO	MBE					-		
187.0	132.3	12.0	LA INVENCIBLE	MIN					534		
200.7	146.0	13.7	HUNTER	MHU					454		
220.2	165.5	19.5	ROJAS	MRO					500		

VELOCIDADES Y PESOS MAXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
54.7	187.0	14	30	30	-
187.0	220.2	14	20	20	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
54.7	Fátima	Al tomar desviación	12	12	-
54.7	187.0	Deformación vías	20	20	-
LIMITE DE PATIOS					
Límite Oeste	Estación			Límite Este	Observaciones
55.4	Fátima			-	
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme				Observaciones
Fátima	Posición normal del cambio ramal a Rojas para circular de Div.01-Lynch a Div.02-Zárate.				
Cruce NCA	Posición normal del cruce para circular por Línea NCA.				
Cruce L.G. Belgrano	Posición normal del cambio y cruce para circular por Div.09-Rojas.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Giles	97.3	9 de Julio	●		
C. De Areco	132.4	Maipú	●		
	133.0	Alberdi	●		
	133.2	Rivadavia	●		
Salto	173.8	Defensa	●		
	174.4	Prof.Montes	●		
	174.8	Vieytes	●		
Rojas	218.6	Ruta Prov.188	●		
OBSERVACIONES					
Cruce Línea N.C.A.: el pedido y concesión de cruce será gestionado por el PCC-Palermo al Puesto de Control N.C.A. Mediante FAX ☎ 0341-4375378.					
Cruce Línea BELGRANO: la circulación de trenes por el cruce deberá contar con la participación del PCC-Palermo y el PCZ-Rosario (Línea Gral. Belgrano) FAX ☎ 0341-4820917.					

DIVISION N° 10 Nogoyá

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
222.6	0.0	0.0	BASAVILBASO	MBA	PATIO	MBAP	223.4	224.0	709	PA-EMP	
						MBAMTL	222.0	196.1			
195.8	26.8	26.8	TALA	MTL		MTLP/D	196.0	195.6	407	S.P	
						MLTMSO	195.5	173.6			
173.3	49.3	22.5	SOLA	MSO		MSOP/D	173.5	173.1	405	S.P	
						MSOMLG	173.0	152.8			
152.5	70.1	20.8	L.GONZALEZ	MLG		MLGP/D	152.8	152.2	558	S.P	
						MLGMNO	152.2	126.8			
126.5	96.1	26.0	NOGOYA	MNO		MNOP/D	126.7	126.3	414	S.P	
126.0	96.6	0.5	Desvío Particular		ACT				-		
						MNOMAR	126.2	83.4			
83.2	139.4	42.8	ARANGUREN	MAR		MARP/D	83.4	83.0	340	S.P	
						MARMRA	83.0	74.2			
74.0	148.6	9.2	RAMIREZ	MRA		MRAP/D	74.2	73.8	336	S.P	
						MRAMCS	73.8	66.6			
66.3	156.3	7.7	CAMPS	MCS		MCSP/D	66.5	66.1	460	S.P	
						MCSMPO	66.0	52.1			
51.8	170.8	14.5	CRESCO	MPO		MPOP/D	52.1	51.5	577	S.P-EMP	
						MPOMTE	51.5	22.4			
22.0	200.6	29.8	TEZANOS PINTO	MTE		MTEP/D	22.4	21.7	700	S.P	
						MTEMPA	21.6	8.0			
6.2	216.4	15.8	PARANA	MPA	PATIO	MPAP	8.0	5.5	612	PA-EMP	

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS						
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)			
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana	
222.6	139.1	13.5	30	30	-	
139.1	126.0	13.5	40	40	-	
126.0	116.0	13.5	45	45	-	
116.0	96.0	13.5	40	40	-	
96.0	51.0	13.5	45	45	-	
51.0	28.0	13.5	40	40	-	
28.0	8,0 LP	13.5	45	45	-	
RESTRICCIONES PERMANENTES						
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)			
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana	
222.6	Basavilbaso	Al tomar desviación	12	12	-	
201.0	202.0	Pte. Río Gualeguay	12	12	-	
124.4	124.6	Pte A° Chañar	20	20	-	
LÍMITE DE PATIOS						
Límite Oeste	Estación		Límite Este	Observaciones		
222.0	Basavilbaso		-			
-	Paraná		6.9			
CAMBIOS EN EMPALMES						
Estación	Empalme		Observaciones			
Basavilbaso	Posición normal del cambio ramal a E.Carbó para circular de Div.03-E.Carbó a Div.04-Villaguay "E".					
Crespo	Posición normal del cambio ramal a Diamante para circular por Div.10-Nogoyá.					
Paraná	Posición normal del cambio ramal a El Pingo para circular por Div.10-Nogoyá.					
PASOS A NIVEL CON PROTECCIÓN ACTIVA						
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa	
OBSERVACIONES						

DIVISION N°	11	El Pingo
--------------------	-----------	-----------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)		
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin		Referencias	Observaciones
179.3	0.0	0.0	PARANA	MPA	PATIO		***	178.9	612	PA-EMP	
168.8	10.5	10.5	R.A.PARERA	MRP			***	168.0	925	PA	
125.3	54.0	43.5	Sector Sin Circulación temporariamente EX-EST.CERRITO (Km.125.3)		MCE			MRPMCE	450		
108.1	74.2	20.2	EL PINGO	MPI					1,013		

N°	11
-----------	-----------

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS						
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)			
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana	
179.3	108.1	13.5	30	30	-	
RESTRICCIONES PERMANENTES						
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)			
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana	
174.5	174.9	Desagües	20	20	-	
170.0	170.3	Desagües	20	20	-	
168.8	179.2	Zona urbana	12	12	-	
LÍMITE DE PATIOS						
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones		
179.5	Paraná		-			
-	R.A.PARERA		170.0			
CAMBIOS EN EMPALMES						
Estación	Empalme	Observaciones				
Paraná	Posición normal del cambio ramal a El Pingo para circular por Div.10-Nogoyá.					
PASOS A NIVEL CON PROTECCIÓN ACTIVA						
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa	
OBSERVACIONES						
EL SECTOR PARANA - R.A.PARERA OPERA COMO PATIO DE MANIOBRA DE ACUERDO AL ART. 310 DEL R.O.						

DIVISION N°	12	Bovril
--------------------	-----------	---------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
108.1	0.0	0.0	EL PINGO	MPI	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE			1,013			
146.1	38.0	38.0	EX-EST.ALCARAZ (Km.146.1)	MAZ							
168.1	60.0	22.0	BOVRIL	MBL					571		
193.6	85.5	25.5	SAUDE DE LUNA	MLU					615		
251.1	143.0	57.5	FEDERAL	MFL					967		

N°	12
-----------	-----------

VELOCIDADES Y PESOS MAXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
108.1	251.1	15	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
108.1	179.3	Deformaciones transversales	20	20	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
108.9	El Pingo		-		
-	Federal		250.0		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme			Observaciones	
Federal	Posición normal del cambio ramal a Concordia para circular de Div.12-Bovril a Div.13-San Jaime.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°											
13											
San Jaime											
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
251.1	0.0	0.0	FEDERAL (Km. 302)	MFL	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE				967		
302.3	51.2	51.2	LOS CONQUISTADORES	MCQ					808		
334.7	83.6	32.4	SAN JAIME	MJA		MJAMCC			817		
413.3	162.2	7.9	CURUZU CUATIA	MCC	PATIO	MCCS	404.0		1,002	E - PATIO	

N° 13

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
251.0	302.0	15	20	20	-
302.0	413.3	15	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
335.0	335.7	Fosa descarga áridos	12	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
-	Curuzú Cuatía		404.0		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme		Observaciones		
Federal	Posición normal del cambio ramal a Concordia para circular de Div.13-San Jaime a Div.12-Bovril.				
Curuzú Cuatía	Posición normal del cambio para circular por Div.08-Corrientes.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°			14		Los Charrúas								
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2° (m)	Referencias	Observaciones		
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin					
331.4	0.0	0.0	LA CRIOLLA	MCR	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE						741		
317.8	13.6	13.6	LOS CHARRUAS	MLC							723		
251.1	80.3	66.7	FEDERAL	MFL							967		

N° 14

VELOCIDADES Y PESOS MAXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
331.4	251.1	15	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
252.0	331.0	Deformaciones en vía	20	20	-
LIMITE DE PATIOS					
Límite Oeste	Estación			Límite Este	Observaciones
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme				Observaciones
La Criolla	Posición normal del cambio para circular por Div.05-Monte Caseros.				
Federal	Posición normal del cambio ramal a Concordia para circular de Div.13-San Jaime a Div.12-Bovril.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°	15	San José
--------------------	-----------	-----------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
136.8	0.0	0.0	C.DEL URUGUAY	MCU	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE				557		
102.2	34.6	34.6	VILLA SAN JOSE	MSJ					530		
53.9	82.9	48.3	UBAJAY	MUB					530		
17.8	119.0	36.1	CALABACILLA	MCL					462		
0	136.8	17.8	CONCORDIA "C"	MCO					521		

N° 15

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
136.8	0.0	14.5	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
133.4	133.7	Radio curva reducido - O. de arte	30	30	-
134 P12	135 P2	Curva radio reducido	30	30	-
84.9	84.8	Pte. provisorio A° Mármol	20	20	-
18.2	53.0	Clausurado por terraplén	0	0	-
2.5	2.9	Clausurado por construcción defensa	0	0	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
134.7	Concepción del Uruguay		-		
-	Concordia "C"		0.5		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
C. Del Uruguay	Posición normal del cambio para circular por Div.16-C. Del Uruguay.				
Concordia "C"	Posición normal del cambio para circular entre Div.04-Villaguay "E" y Div.05-M.Caseros.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
C.del Uruguay	134.9	B.Yrigoyen	•		
Calabacilla	6.6	Público			•
Concordia	0.5	Scattini	•		
OBSERVACIONES					
Sector entre Km. 53.0 y 2.9 clausurado por terraplén desconsolidado.					
Para ingresar a playa puerto aflojar tensión de ganchos de todos los vagones por curva cerrada.					

DIVISION N°			16		C. Del Uruguay						
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
			<i>Desvío a San José</i>			MCUE	286.1	288.0			
286.6	0.0	0.0	C.DEL URUGUAY	MCU	ACT	MCUP/D	285.4	286.1	567		
						MBAMCU	222.3	285.4			
222.6	64.0	64.0	BASAVILBASO	MBA	PATIO	MBAP	222.3	*****	709		

N° 16

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
286.6	222.6	13.5	20	20	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
254.8	254.5	Pte. Río Guauguaychú	12	12	-
239.1	238.9	Pte. A° Gená	12	12	-
222.6	Basavilbaso	Al tomar desviación	12	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Oeste	Estación		Límite Este	Observaciones	
-	Basavilbaso		222.3		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Basavilbaso	Posición normal del cambio ramal a E.Carbó para circular entre Div.03-E.Carbó y Div.04-Villaguay "E".				
C. Del Uruguay	Posición normal del cambio para circular por la Di.16-C. Del Uruguay.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
C.del Uruguay	286.7	La Fraternidad	●		
	286.5	25 de Mayo	●		
	286.5	Urquiza	●		
	286.2	14 de Julio	●		
	286.1	Ameghino	●		
Basavilbaso	285.5	B.Martínez	●		
	223.0	Podestá	●		
	222.2	Urquiza	●		
OBSERVACIONES					
Para ingresar a playa puerto aflojar tensión de ganchos de todos los vagones por curva cerrada.					

DIVISION N°			18		Palavecino						
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
305.2	0.0	0.0	<i>Fin del ramal (Provisorio)</i>		SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE						
304.8	0.4	0.4	PALAVECINO	PVL					361		
274.3	30.9	30.5	F.M.PARERA	MFP					640		

N° 18

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
304.8	274.3	15	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
303.4	303.3	Pte. A° San José	12	12	-
274.3	F.M. Parera	Al tomar desviación	12	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Oeste	Estación			Límite Este	Observaciones
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme			Observaciones	
Km. 305.2	Fin del ramal con paracolpe - Provisorio hasta tanto se concrete el emplazamiento de la nueva estación Gualeguaychú.				
F.M. Parera	Posición normal del cambio para circular por Div.03-E.Carbó.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°	19	Ayuí
--------------------	-----------	-------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2° (m)	Referencias	Observaciones
3.3	0.0	0.0	EMP.KM.3.350	MK3		MCDMAY	3.450	18.461	-	NORMA 307	
10.0	6.6	6.6	CANTERA CEBOLA	MCB					-		
18.7	15.3	8.7	AYUI	MAY		MAYP/D MAYN	18.520 18.995	18.938	418		
21.9	18.5	3.2	<i>Eje Puente Represa Salto Grande</i>						-		

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
3.3	8.7	20	40	40	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
Cruce Represa			12	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
-	Salto Grande (R.O.U.)		18.8		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Km. 3.350	Posición normal del cambio para circular por Div.05-M.Caseros.				
Emp. Ayuí	Posición normal del cambio para circular por Div.19-Ayuí.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
Concordia "C"	4.6	Eva Perón	●		
	6.9	Fátima			●
OBSERVACIONES					
Empalme Ayuí - Salto Grande (R.O. del Uruguay): este sector está bajo jurisdicción del Jefe de Patio Empalme Salto Grande y la circulación se regirá de acuerdo a la Norma 310 del RO del FEGU.					

DIVISION N°			20		Goya						
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2° (m)	Referencias	Observaciones
371.3	0.0	0.0	M.F.MANTILLA	MMA	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE				598		
450.4	79.1	79.1	GOYA	MGO					362		

N° 20

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
371.3	450.4	12.5	20	20	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
-	-	-	-	-	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Oeste	Estación			Límite Este	Observaciones
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
M.F. Mantilla	Posición normal del cambio para circular por Div.08-Corrientes.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°		21		Crespo							
Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2° (m)	Referencias	Observaciones
0.0	0.0	0.0	PTO.DIAMANTE	MPD	SIN CIRCULACION TEMPORARIAMENTE			-			
33.8	33.8	33.8	CRESPO	MPO					577		

N° 21

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
0.0	33.8	13.5	0	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
33.8	Crespo	Al tomar desviación	-	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación			Límite Sur	Observaciones
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme	Observaciones			
Crespo	Posición normal del cambio para circular por Div.10-Nogoyá.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCION ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

DIVISION N°	22	Ibicuy
--------------------	-----------	---------------

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo			Long. de vía 2º (m)	Referencias	Observaciones
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin			
395.8	2.3	2.3	HOLT	MHO		MHOP/D	395.900	394.832	589		
381.2	16.9	14.6	L.G.SAN MARTIN	MSM	ACT	MHOMSM	394.760		880		

VELOCIDADES Y PESOS MÁXIMOS					
Entre		Toneladas máximas por eje	Velocidades máximas de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
395.8	381.2	20	30	30	-
RESTRICCIONES PERMANENTES					
Entre		Motivo	Velocidades de trenes (km./h)		
Km.	Km.		Pasajeros	Cargas	Loc. Liviana
381.2	San Martín	Al tomar desviación	-	12	-
	Playa Ibicuy		-	12	-
LÍMITE DE PATIOS					
Límite Norte	Estación		Límite Sur	Observaciones	
393.0	Holt		-		
CAMBIOS EN EMPALMES					
Estación	Empalme			Observaciones	
L. G. San Martín	Posición normal del cambio para circular por Div.03-E.Carbó.				
PASOS A NIVEL CON PROTECCIÓN ACTIVA					
Estación	Km.	Nombre	Barrera M.	Barrera A.	Fonoluminosa
OBSERVACIONES					

INSTRUCCIONES GENERALES

I – IDENTIFICACION DE COLUMNAS

DIVISION N°

Kilometraje			Estación		Circulación	Sección de bloqueo					
Según postes	Según división	Parcial	Nombre	Código		Nombre	Km. inicio	Km. fin	Long. de vía 2º (m)	Referencia	Observaciones
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

COLUMNAS 1, 2 y 3: Se indica para cada estación su progresiva kilométrica según los postes indicativos de vía, la progresiva de la división y la distancia entre estaciones.

COLUMNAS 4 y 5: Figura el nombre de la estación y el carácter alfabético que representa el código de cada estación para ACT.

COLUMNA 6: Sistema de circulación autorizado (ACT). La existencia de Patios está expresamente indicada y su gobierno se efectúa de acuerdo al Art. 310 del R.O.

COLUMNAS 7, 8 y 9: Figura el nombre, y el kilometraje de inicio y fin de cada Sección de Bloqueo de ACT.

COLUMNA 10: Indica la longitud libre en metros, (entre estacas de libranza) de la vía segunda.

COLUMNA 11: Expresa la característica del establecimiento.

EMP Empalme

PA Patio

S.P. Establecimiento sin personal

N307 Establecimiento cuyo señalamiento esta adecuado al Art. 307 del RO.(semáforos según Norma 234B) del RO).

Por lo que los trenes no tienen limitaciones de velocidad por parte del señalamiento. **En las estaciones donde no figura esta leyenda, los cambios se encuentran asegurados con grampa y candado, por lo cual debe circularse por ellos previa verificación de su posición y a una velocidad máxima de 12 Km./h.**

COLUMNA 12: Se colocan observaciones de la estación si fuese necesario.

II - OPERATORIA DE BARRERAS DE ACCIONAMIENTO SEMIAUTOMATICAS

Se describe el procedimiento general de operatoria de este tipo de barreras, el particular para cada una de ellas, se especifica mediante Boletín de Servicio.

A los fines del cierre del paso a nivel, estas barreras se comportan como de **accionamiento manual**, es decir, la responsabilidad de circular por el paso con barreras bajas es del personal del tren. Por lo expuesto todo tren al llegar al cruce, deberá detenerse ante el Cartel PARE, y una vez que las condiciones del tráfico vial lo permita, avanzará hasta que el primer eje de la locomotora ocupe el circuito de vía, deteniéndose luego a la espera de que la barrera haya completado su ciclo de descenso y el paso vial este despejado.

III – ABREVIATURAS AUTORIZADAS

ALL	América Latina Logística
ACT	Sistema que gobierna la Circulación de Trenes
AUV	Autorización de Uso de Vía
CCO	Centro de Control de Operaciones (Equivale a la denominación Puesto Control Central a que se refiere el RO)
COND	Conductor
DIV	División
EMP	Empalme
JT	Jefe de Tren
KM	Kilómetro
LC	Límite de Concesión
LIV	Locomotora Liviana

LOC	Locomotora
MES	Mesopotámico
MET	Metrovías S. A.
MS	Manual de Seguridad Operativa
Nº	Número
NCA	Nuevo Central Argentino S. A.
NO	No operable. Vía circulable previa autorización de Vía y Obras
OC	Operador de Control
OK	Correcto
PAN	Pasos a nivel
RO	Reglamento Operativo
SB	Sección de Bloqueo
UP	Unidad de producción
VD	Vía doble
VP	Vía principal
TMS	Transportes Metropolitanos San Martín S. A.
VS	Vía segunda

IV - ACT: MACROS UTILIZADAS

En Intranet, dentro de la solapa Operaciones, se encuentra un detalle de todas las macros que utiliza el Sistema ACT, como así también el Anexo al R.O. (ARO)

V - LISTADO DE PASOS A NIVELES

En Intranet, dentro de la solapa Operaciones, se encuentra el listado general de todos los pasos a niveles de la red, con el tipo de protección que cuenta y a que sección de bloqueo pertenece

VI – RESTRICCIONES DE VELOCIDAD

En los patios de maniobra se debe circular a “**velocidad reducida**” y en las vías ubicadas en áreas donde se realizan reparaciones mecánicas al material rodante (talleres, depósitos, desvíos de vagones, etc.) no debe superarse la velocidad de 12 Km./h., al igual que en aquellas estaciones donde el señalamiento no esta adecuado al Art. 307 del R.O.

VII – SISTEMA DE COMUNICACIÓN

Sistema ACT

Es un sistema satelital que se utiliza para la transmisión de autorizaciones de ocupación de vía (licencia) y distintas órdenes y avisos entre el CCO y el personal del tren y viceversa. Consiste en el envío/recepción de mensajes. La locomotora posee una terminal de abordaje, que consta de un teclado y pantalla, a los que tiene acceso el personal de conducción, que permite comunicarse con el Operador de Control mediante determinados menús de operación, utilizando mensajes predefinidos o de texto libre.

Sistema de Comunicación Local

Por este sistema el tren se podrá comunicar con otros trenes, estaciones, patios, cuadrillas y puestos de guardabarrera que se encuentren próximos a él.

Comunicaciones con el CCO

La línea de emergencia **0800-999-6226** debe ser solo utilizada cuando exista una situación de RIESGO que ponga en peligro vidas humanas o bienes de la empresa. Quien la utilicen forma indebida, será severamente sancionado. Todo tren que detenga la marcha ante una parada no programada, deberá enviar en forma inmediata la macro N° 9 de ACT informando el motivo de la detención. Al reanudar marcha enviará la macro N° 5.

Motivo de detención a enviar con la macro N° 9

N° Código	Motivo	N° Código	Motivo
01	Desperfecto de Locomotora	10	Dejada de Trafico No Programado
02	Desperfecto de Vagones	11	Revisación del Tren
03	Desperfecto de Vía	12	Relevo de Personal
04	Patinaje	13	Incomunicación
05	Accidente	14	Perdida de Mercadería
06	Espera Licencia	15	Desperfecto EOT
07	Atención Paso a Nivel	16	Animales en la Vía
08	Normalización de Cambio	20	Otros
09	Toma Trafico No Programado		

En caso de utilizarse el código N° 20, mediante la macro cero se informará lo acontecido

VIII - CRUCE DE TRENES CUANDO UNO DE ELLOS DEBE INVADIR LA SECCION DE BLOQUEO DE ADELANTE PARA OPERACIONES DE MANIOBRA

Al tramo de vía entre el cambio de vía principal y disco de aproximación se lo llama "Sector de Maniobra (SM)"

Al tren que viene licenciado hasta señales de la estación, se le enviará un mensaje informandosele que el tren a desviarse ocupará el SM, esto debe ser aceptado mediante una macro libre por el conductor del tren, quien luego de aceptar, deberá detener su tren antes del disco de aproximación y solo podrá reanudar marcha, es decir ocupar el SM, una vez que el personal del otro tren u Operador de CCO le informe que esta libre el SM.

Una vez que el tren confirme que detendrá el mismo en disco de aproximación, se le concederá una licencia de zorro al tren a desviarse para ocupar el SM. Este procedimiento es de carácter de excepción y solo se debe aplicar cuando sea necesario el fraccionamiento del tren a desviarse.

Procedimiento: Tren T1 será el que pase sin desviarse - T2 es el que será desviado ocupando el SM

1° Tren T1 vienen licenciado hasta señales - Tren T2 se lo licencia hasta vía principal.

2° Se envía mensajes libre al T1 con texto: "--- (trenN°) ocupará SM --- --- (Nombre SB) confirme.

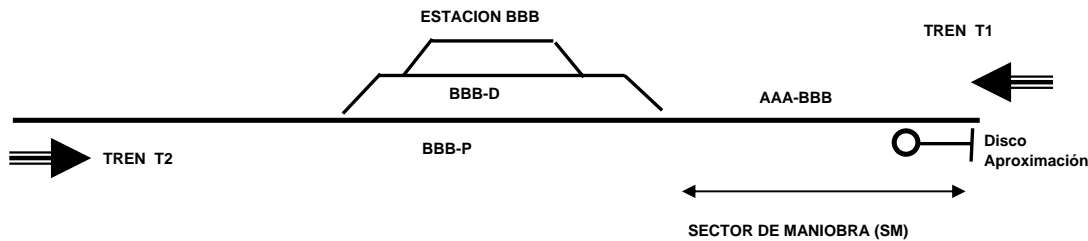
3° El T1 enviará mensaje diciendo "**confirma --- (tren N°) ocupa SM --- --- (nombre SB).**"

4° El Operador CCO una vez recibido mensaje de T1 concederá licencia de zorro a T2, con origen en la SB de principal y destino la proxima intermedia y en motivo colocar "**ocupa SM**".

5° Una vez posicionado T2 en la SB intermedia, se le concede licencia absoluta para ingresar a vía segunda.

6° El T2 una vez que haya librado el SM, se posicionara en vía 2° y avisará por radio al T1 de que libro SM.

Por topografía del lugar, no se debe ocupar el SM hasta que el T1 informe estar detenido en disco o que tiene el tren dominado en: **Villaguay E** ambos lados; **F.M.Parera** lado Irazusta; **Irazusta** lado Larroque; **Bompland** lado Km. 173; **Mocoreta** lado M. Caseros.



IX - PROCEDER OPERATIVO ANTE FALLA Y/O INTERRUPCIONES DEL SISTEMA ACT

Cuando exista inconveniente en ACT, los trenes circularan con AUV otorgada por el CCO y transmitida telefonicamente al Jefe de Tren según lo dispone el Art. 103 del RO., rigiendo en estos casos lo dispuesto en Capitulo IV del RO. Sistema de Via Libre con testimonio de AUV - En el punto 2 del formulario de AUV, se le colocará la SB de origen y la de destino, si correspondiera se marcará el punto 8 o 10, debiendo éstos coincidir con la SB de destino y en el punto 16 se le colocarán las restricciones de velocidad por SB - En caso que la AUV sea transmitida por fax, la hora de conforme será la hora de emisión - El Jefe de Tren comunicará al Operador del CCO la hora de pasada por las estaciones intermedias, a no ser que éste le informe lo contrario - Cuando se reestablezca el ACT, el Operador CCO le impartirá instrucciones para que envíe la macro 1 si fuese necesario y de corresponder, en observaciones de la licencia que envíe por ACT colocará el numero de la AUV que queda anulada - El Operador del CCO deberá llevar el grafico en forma manual donde graficará las licencias concedidas fuera del sistema ACT, recabando de Intranet las precauciones

Al trabajarse de esta manera, por no haber apoyo del sistema, debe en todo momento primar la seguridad en la circulación, por lo que ante la menor duda deberá recabarse toda la información necesaria antes de conceder AUV manualmente.

X - VIA SEGUNDA OCUPADA CON VAGONES

La vía segunda es una vía de circulación auxiliar de una vía principal y es utilizada para cruce y sobrepaso de trenes y su circulación es gobernada por ACT.

Teniendo en cuenta lo reglamentado en el Art. 355 del RO. queda **TERMINANTEMENTE PROHIBIDO DEJAR VAGONES** en dichas vías sin autorización del CCO.

En aquellos casos de excepción en que el CCO autorice dejar vagones en vía segunda, al margen de efectuar el bloqueo en ACT, se deberá emitir un evento (incidente) comunicando los motivos que originaron tal proceder- El personal de la Unidad de Producción involucrada, al tomar conocimiento del hecho, deberá intervenir de inmediato a fin de que la vía segunda pueda ser liberada a la circulación a la brevedad-

Se recomienda el estricto cumplimiento de lo dispuesto, por cuanto no solo se obstaculiza la circulación, si no que los vagones pueden invadir la vía principal por cuanto estas vías no poseen trampas.

XI - RESTRICCIONES TEMPORARIAS DE VELOCIDADES (PRECAUCIONES) EN ACT

En ACT las precauciones se administran por Secciones de Bloqueos (SB), por lo que la información debe manejarse con este concepto. Para el valor del kilometraje se utiliza un solo decimal que no es el poste; como parametro de conversión de adopta que en un kilometro hay 14 postes, o sea 71 metros por poste.

En la licencia la precaución aparecerá por líneas de la siguiente manera:

Hora	Nombre SB	Km inicio	Km fin	Km/h	Capataz Cuadrilla
/	MUR P	259.7	259.8	2	
8/15	MFM-MUR	265.4	266.4	0	Jose
/	MIR-MFM	275.9	278.3	15	
/	MLR-MIR	302.6	302.7	1	

Explicación de cada línea

1° línea: velocidad "**2**" significa que se trata de un problema en un cambio y hay que verificar el mismo antes de transponerlo con el tren.

2° línea: se refiere que en el horario de 8 a 15 hs. hay que detenerse en el km. mencionado y tomar contacto por radio con el Capataz Jose para que lo autorice a pasar, reemplaza al Boletín "B" del sistema de AUV.

3° línea: expresa una restricción temporaria (precaucion) de velocidad

4° línea: se refiere a una protección activa (barrera o fonoluminosa) que no funciona, por lo que se debe proteger el cruce según Art. 321 R.O.

NOTA: cada licencia admite solo 10 líneas de restricciones, por lo que en caso de que se impongan unas muy cerca de la otra, se deben agrupar en la medida de lo posible, para no restringir el licenciamiento.

XII – TABLAS DE REMOLQUE Y FRENADO

TABLA N° 2: REMOLQUE E INDICE DE FRENADO POR DIVISION										
DIVISIÓN	DESDE	HASTA	CIRCULACIÓN	GM G22CW	GM TANDEM	G.E. U12C/13C	GE TANDEM	GM GA8	Tabla Freno	#
LYNCH	Fco Lacroze	Fátima	Norte	2400	4800	1500	3000		6	
	Fátima	Fco Lacroze	Sur	2400	4800	1500	3000		8	
ZARATE	Fátima	Zárate	Norte	2400	4800	1500	3000		16	
	Zárate	Fátima	Sur	2400	4800	1500	3000		16	
ZARATE	Zárate	Brazo Largo	Norte	1300	2600	1000	2000		16	
	Brazo Largo	Zárate	Sur	1300	2600	1000	2000		16	
ZARATE	Zárate	Brazo Largo	Norte	2600	3900	2300	3300		16	
	Brazo Largo	Zárate	Sur	2600	3900	2300	3300		16	#1
ZARATE	Zárate	Brazo Largo	Norte	2300	3600	2000	3000		16	
	Brazo Largo	Zárate	Sur	2300	3600	2000	3000		16	#2
ZARATE	Brazo Largo	L. G. S Martín	Norte	2400	4800	1500	3000		16	
	L. G. S Martín	Brazo Largo	Sur	2400	4800	1500	3000		16	
ENRIQUE CARBÓ	L. G. S Martín	Basavilbaso	Norte	2400	4800	1500	3000		6	
	Basavilbaso	L.G.S. Martín	Sur	2400	4800	1500	3000		6	
VILLAGUAY ESTE	Basavilbaso	Concordia	Norte	2400	4800	1500	3000		11	
	Concordia	Basavilbaso	Sur	2400	4800	1500	3000		11	#3
MONTE CASEROS	Concordia	Paso Libres	Norte	2400	4800	1500	3000		11	
	Paso Libres	Concordia	Sur	2400	4800	1500	3000		10	#4
SAMTO TOMÉ	Paso Libres	La Cruz	Norte	2400	4800	1500	3000		5	
	La Cruz	Paso Libres	Sur	2400	4800	1700	3400		5	
SAMTO TOMÉ	La Cruz	Alvear	Norte	2400	4800	1500	3000		5	
	Alvear	La Cruz	Sur	2400	4800	1700	3400		5	
SAMTO TOMÉ	Alvear	Santo Tomé	Norte	2400	4800	1500	3000		5	
	Santo Tomé	Alvear	Sur	2400	4800	1700	3400		5	
SAMTO TOMÉ	Santo Tomé	Virasoro	Norte	2400	4800	1500	3000		5	
	Virasoro	Santo Tomé	Sur	2400	4800	1500	3000		5	

SAMTO TOMÉ	Virasoro Garupá	Garupá Virasoro	Norte Sur	1800 1800	3600 3600	1500 1500	3000 3000		5 5	Instrucciones Generales
SAMTO TOMÉ	Garupá E. Encarnación	E. Encarnación Garupá	Norte Sur	2400 2400	4800 4800	1500 1500	3000 3000	500 500	8 8	

TABLA N° 2: REMOLQUE E INDICE DE FRENADO POR DIVISION

DIVISIÓN	DESDE	HASTA	CIRCULACIÓN	GM G22CW	GM TANDEM	G.E. U12C/13C	GE TANDEM	GM GA8	Tabla Freno	#
CORRIENTES	Emp. Km 161 Curuzu Cuatía	Curuzu Cuatía Emp. Km 161	Norte	2400	4800	1500	3000	500	6	
			Sur	2400	4800	1500	3000	500	6	
CORRIENTES	Curuzu Cuatía Baibiene	Baibiene Curuzú Cuatía	Norte	2400	4800	1500	3000	1300	6	
			Sur	2400	4800	1500	3000	1300	6	
CORRIENTES	Baibiene Yofre	Yofre Baibiene	Norte			1500	3000		6	
			Sur			1500	3000		6	
CORRIENTES	Yofre Corrientes	Corrientes Yofre	Norte			1500	3000		6	
			Sur			1500	3000		6	
ROJAS	Fátima Rojas	Rojas Fátima	Norte			1500	3000		8	
			Sur			1500	3000		8	
NOGOYA	Basavilbaso km 217,5	km 217,6 Basavilbaso	Oeste			1500	3000		18	
			Este			1500	3000		11	
NOGOYA	km 217,6 Camps	Camps km 217,5	Oeste			1500	3000		18	
			Este			1500	3000		11	
NOGOYA	Camps Paraná	Paraná Camps	Oeste	2400	4800	1500	3000		18	
			Este	2400	4800	1500	3000		11	
EL PINGO	Paraná El Palenque	El Palenque Paraná	Norte			1500	3000		9	
			Sur			1500	3000		9	
EL PINGO	El Palenque El Pingo	El Pingo El Palenque	Norte			1500	3000		9	
			Sur			1500	3000		9	
BOVRIL	El Pingo Federal	Federal El Pingo	Norte			1500	3000		5	
			Sur			1500	3000		4	
SAN JAIME	Federal km 405	km 405 Federal	Norte	3000	6000	2000	4000		5	
			Sur	3000	6000	2000	4000		6	
SAN JAIME	km 405 C. Cuatía	C. Cuatía km 405	Norte	3000	6000	2000	4000	1400	5	
			Sur	3000	6000	2000	4000	800	6	
LOS CHARRUAS	La Criolla Federal	Federal La Criolla	Oeste			1500	3000		8	
			Este			1500	3000		8	
SAN JOSÉ	C. Del Uruguay Concordia C	Concordia C del Uruguay	Norte	1800	3600	1500	3000		11	
			Sur	1800	3600	1500	3000		11	
C. URUGUAY	C. Del Uruguay Basavilbaso	Basavilbaso C. Del Uruguay	Oeste			1300	2600		9	
			Este			1300	2600		11	
PALAVECINO	Palavecino F.M. Parera	F.M. Parera Palavecino	Oeste			1500			7	
			Este			1500			7	
AYUÍ	Emp. km 3,350 Ayuí (eje puente)	Ayuí (eje puente) Emp. Km 3,350	Norte	2400	4800	1500	3000		10	
			Sur	2400	4800	1500	3000		11	
GOYA	M.F. Mantilla Goya	Goya M.F. Mantilla	Oeste			1500	3000		8	
			Este			1500	3000		6	
CRESPO	P. Diamante Crespo	Crespo P Diamante	Norte			1500	3000		8	
			Sur			1500	3000		9	
IBICUY	Ibicuy L.G.S.Martín	L.G.S. Martín Ibicuy	Norte	2400	4800	1500	3000	1000	3	
			Sur	2400	4800	1500	3000	1000	3	

- # 1 Auxiliado por cola con una locomotora G.M. (rige tanto para locomotora simple o tandem)
- # 2 Auxiliado por cola con una locomotora G.E. (rige tanto para locomotora simple o tandem)
- # 3 Para trenes que circulen con una sola locomotora (no tandem) con mas de 1800 ton de Concordia "C" a Yuqueri y de Yerua a Yuqueri se le suministrará ayuda por cola
- # 4 Para trenes que circulen con una sola loc. (no tandem) con mas de 1800 ton de Concordia "C" a Km. 347 se le suministrará ayuda por cola
- # 5 El cumplimiento de esta tabla requiere como condición que los trenes procedente de Emp. Encarnación no sea detenidos en los cambios de entrada lado norte de Garupa (ex señal de entrada) por lo que deberá deberá destacar personal para que reciba el tren

Divisiones
11,12,14

En estas Divisiones no se permite la circulación de Locomotoras G.MOTORS G 22 CW

Cantidad Maxima de Ejes por tipo de Locomotora

G. Motors G22CW	300 ejes	G.Electric U-12C/13C en tandem	300 ejes
G.Electric U-12C/13C	240 ejes		
G. Motors GA8	120 ejes		

XIII- ACCIDENTES EN PASOS A NIVEL

En caso de accidentes en pasos a nivel, y una vez que el tren se ha detenido, el Jefe de Tren con la colaboración del Conductor debe proceder como se indica a continuación:

- 1.- Actuar de manera tal de ofrecer seguridad a la tripulación, a las víctimas del accidente, al público en general y a la circulación ferroviaria y carretera.
- 2.- Contactarse con el Operador de Control e informarle:
 - a) Ubicación exacta del lugar.
 - b) Qué servicios de emergencia son necesarios. Sugerir rutas alternativas para los vehículos de emergencia si el tren está bloqueando el paso a nivel u otros cruces.
- 3.- Observar si han sido obstruidas vías contiguas de circulación, en cuyo caso debe avisarse al Operador de Control y dar protección de acuerdo con las Normas.
- 4.- Se debe cumplir con la Norma 403 de Reglamento Operativo, que se refiere a la necesidad de obtener testigos.
- 5.- Evaluar los daños del vehículo y del tren. Determinar si existe peligro para alguna persona y verificar la posible existencia de cualquier material peligroso que provenga, ya sea de los vagones o del vehículo carretero.
- 6.- Si resulta seguro, ayudar a las víctimas. No mover a ninguna de las víctimas, a menos que su vida se encuentre en peligro. En zonas donde los servicios de emergencia puedan tardar un tiempo excesivo en arribar, si alguna de las víctimas puede moverse por sus propios medios o si su vida corre peligro, podrá trasladársela en el tren hasta la localidad más próxima donde pueda ser atendida.
- 7.- Si no resulta peligroso, apagar el motor del vehículo accidentado y notificar a la policía que se lo ha hecho. De ningún modo se cambiará el escenario del accidente.
- 8.- No mover el tren, a menos que presente un problema de seguridad.
- 9.- Sólo debe darse información a:
 - a) Funcionarios autorizados de la Empresa.
 - b) La Policía y al personal de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Se registrará el nombre y número del funcionario o agente policial que intervenga en la escena del accidente. Se atestiguará junto con este funcionario que la luz delantera de la locomotora se encuentra encendida y que el silbato o bocina funciona. También debe tomarse nota sobre si los dispositivos que señalan cruce se encuentran en funcionamiento. Debe asegurarse de incluir toda esta información en la parte narrativa del formulario ACC-2 ("Informe de accidentes con terceros").
- 10.- Entregar copia de la Hoja de Ruta y Licencia, junto con el original del formulario ACC-2 ("Informe de accidentes con terceros").
- 11.- Asegurarse que el tren no ha descarrilado y que se encuentra en buenas condiciones para proseguir, una vez que el funcionario policial lo permita.
- 12.- Revisar el informe del formulario ACC-2 ("Informe de accidentes con terceros") para asegurarse de haber obtenido toda la información necesaria. No olvidar indicar con precisión la ubicación del paso a nivel.

XIV – DESCARRILAMIENTO

En caso de producido un descarrilamiento y una vez que el tren se ha detenido, el Jefe de Tren con la colaboración del Conductor debe proceder como se indica a continuación:

- 1.- Observar la magnitud del descarrilo y si el mismo obstruyera vías contiguas, proteger las mismas de acuerdo a lo que establece el Reglamento Operativo.
- 2.- Comunicar de inmediato la novedad al Operador de Control.
- 3.- Recorrer la formación afectada a fin de hacer una evaluación pormenorizada de lo ocurrido, tomando los números de vagones descarrilados, posición, bogie afectado, posible causa, averías del material rodante y vía, si hubo derrame de mercadería, acceso vial al lugar, si es zona poblada (por posible sustracción de mercadería) y cualquier otro dato que sirva para prever los elementos de auxilio.
- 4.- Comunicarse nuevamente con el Operador de Control para suministrarle los datos citados anteriormente y solicitar instrucciones.
- 5.- Confeccionar el formulario ACC-1 ("Informe de descarrilamiento") y entregarlo en la estación con personal más próxima, o donde el Operador de Control lo disponga.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

I – VIGENCIA DEL REGLAMENTO OPERATIVO Y MANUAL DE SEGURIDAD OPERATIVA

Las Normas Operativas del Central y Disposiciones de Seguridad Operativa cobraron vigencia el 22/10/93, al mismo tiempo que quedó caduco el R.I.T.O. de ex-FA dentro del corredor.

II – NORMA 510 DEL REGLAMENTO OPERATIVO: VIAJES NO PERMITIDOS

Cuando sea necesaria la autorización a la que alude la Norma 510 del RO, para que el personal de la Empresa pueda viajar en los trenes, ésta será emitida por el Jefe de UP o CCO.

III – SEMÁFOROS (SEÑALES)

Rige lo dispuesto en la Norma 234 del RO. Tener presente que en estaciones donde el señalamiento se adecua a la Norma 307 del RO de acuerdo con lo que establece el apartado B) de la Norma 234, los semáforos deben ser reconocidos de ambos lados. Es decir que estando a peligro, del lado rojo el tren debe ser detenido antes de sobrepasar el cambio, mientras que del lado blanco, antes de la estaca de libranza.

IV – CRUCES EN PASOS A NIVEL

Al aproximarse a los Pasos a Nivel, se debe cumplir con la Norma 321 del RO y V.1.2 de las Disposiciones de Seguridad.

V – NORMA 306 DEL REGLAMENTO OPERATIVO – CRUCES DE TRENES

Para el cruce de trenes deberá observarse:

- a) Si, al llegar el tren al desvío de cruce no se percibieran señales de que otro tren se encuentra a la vista o próximo a llegar, el Jefe de Tren que ha llegado primero podrá hacerlo avanzar hasta el último cambio por la vía que se le ha asignado en la Licencia, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado atrás.

Si se le hubiera asignado la vía principal, una vez detenido el tren antes del último cambio, invertirá la posición de éste para proteger su tren y acelerar la maniobra del que deberá cruzarlo.

En caso de que el primer tren en llegar tuviera asignada la vía segunda, invertirá el primer cambio para poder ocupar la vía segunda. Después de transponerlo, lo normalizará para proteger su tren.

Al llegar el segundo tren, el Jefe del mismo lo hará avanzar hasta el último cambio por la vía principal, asignada en la Licencia, cuidando que la cola de su tren sobrepase la estaca de libranza del cambio que ha quedado atrás.

- b) Si dos trenes llegasen simultáneamente al desvío de cruce (en caso de poder verse entre sí, o percibir señales de aproximación), **ambos trenes deben detenerse en el primer cambio**. Una vez detenidos, e informada esta condición entre ambos Jefes de Tren, la maniobra de cruce se iniciará moviendo primero el tren que debe ocupar la vía segunda y cuidando que permanezca detenido el tren que ocupará la vía principal, hasta que concluya la maniobra de desviación del otro tren.

VI – NORMA 307 DEL REGLAMENTO OPERATIVO – OPERACIÓN DE ESTACIONES, DESVÍOS DE CRUCE O EMPALMES SIN ATENCIÓN PERMANENTE DE PERSONAL

A los efectos de operar los cambios, indicadores y/o semáforos correspondientes a una estación, desvío de cruce, empalme, etc. sin atención de personal permanente, se utilizará la llave de habilitación que tiene en su poder el Jefe de Tren.

La llave será introducida en la cerradura de control del extremo de estación en el cual se deba operar. Girando la llave, se habilitan los movimientos controlados por las cerraduras y en las secuencias que correspondan, se accionarán las palancas correspondientes para los movimientos necesarios.

En caso de haber cerraduras de control subsidiarias, se habilitarán con llaves liberadas por la cerradura principal o subsidiaria, en caso de ser varios los sistemas relacionados.

Mediante circulares internas se establecen las normas y forma de operación para cada estación en particular.

Al concluirse las operaciones, y antes de la partida de una estación, desvíó de cruce, empalme, etc., el Jefe de Tren debe normalizar el sector considerado y obtener finalmente su llave de habilitación. En caso de dificultades, deberá dar aviso al Operador de Control, quien le indicará el procedimiento a seguir.

VII – CIRCULACIÓN DE TRENES EN SECTORES DE EMPALMES INTERNACIONALES

La circulación de trenes en sectores de Empalmes Internacionales se gobernará conforme a las modalidades operativas acordadas con las respectivas empresas involucradas.
La forma de operar se especificará en cada división en particular.

VIII – NORMA 538 DEL REGLAMENTO OPERATIVO

En aquellos patios donde no exista personal, el Jefe de Tren se constituirá como Jefe de Patio, de acuerdo con la Norma 538 del RO. Para realizar cruce de trenes, se deberán poner de acuerdo los Jefes de Trenes para desviar el tren más corto o el que primero llegue a la estación, a no ser que exista alguna instrucción en particular en cada división o reciba una orden contraria del Operador.

IX – DISTANCIA MÍNIMA DE PROTECCIÓN – NORMA 314 DEL REGLAMENTO OPERATIVO

Se establece una distancia mínima de 800 metros para todas las divisiones.

X – PROTECCIÓN DE VÍAS CONTIGUAS

Se debe respetar lo establecido en la Norma 323 del RO.

En aquellos Pasos a Nivel dentro del ejido urbano donde un tren o grupo de vagones deba ser estacionado en vía segunda o playa y obstruya el paso, se deberá abrir la formación para librar la circulación dejando una distancia anterior y posterior del Paso a Nivel no menor de 30 metros. Se deberá informar al Operador de Control de esta situación a fin de precaucionar la velocidad de los trenes que circulen por dicho sector.

En los Pasos a Nivel fuera del ejido urbano y en situaciones similares a la anterior, dicha distancia no será inferior a 100 metros.

XI – DETECTORES DE DESCARRILOS

Estos equipos tienen como función detectar ruedas descarriladas, e informar esta novedad al personal del tren mediante un mensaje pregrabado que se emite en la frecuencia de uno de los canales radiales de la locomotora. Básicamente consta de un equipo electrónico el que se encuentra dentro de un gabinete metálico sobre un poste riel, posee un panel solar como fuente de energía y esta conectado a una fina barra de acero que esta entre los rieles, la que al cortarse por efecto de una rueda descarrilada, activa el sistema, enviando repetidamente mensajes de alerta al tren que transpuso el detector. El personal del tren al recibir el aviso de tren descarrilado, deberán detener la marcha y efectuar la revisión de practica. En caso que se escuche el mensaje de alerta antes de que el tren haya transpuesto la zona del detector, debe interpretarse que el tren que circulo anteriormente haya cortado la barra detectora de los rieles o bien que el equipo este funcionando incorrectamente, por lo que se deberá dar aviso de inmediato al CCO y verificar el estado de vía si el tren que circuló anteriormente lo hubiese hecho en el mismo sentido, por cuanto podría haber afectado la vía si se tratase de un descarrilo. La ubicación y el canal de radio se expresa en cada división en particular.

XII - LOCOMOTORAS EN TANDEM CON VAGONES DE SUPLEMENTOS

Solamente deberán circular con dos vagones como suplemento en el sector **ZARATE - BRAZO LARGO** y **LA CRUZ - ALVEAR**. En el resto de la red, podrán circular locomotoras en tandem (GM y GE) sin suplemento.

XIII - VELOCIDAD MAXIMA DE VAGONES CON BOGGIE R4 CARGADOS CON RALEO

Todo vagón cargado con raleo y que sus boggies sean del tipo "R4" la velocidad máxima de circulación será de **30 Km./h**

XIV - CIRCULACION DE VEHICULOS DE VIA CON EQUIPOS SATELITALES (MCT)

Todo vehículo con este equipamiento circularan bajo la figura e "tren" para lo cual la circulación se regirá de acuerdo al ARO (Anexo Reglamento Operativo ACT) Ninguna zorra o vehículo de vía podrá ocupar vías gobernadas por el CCO sin autorización de éste. Antes de ocupar vía el Capataz de cuadrilla enviará macro N° 1 y luego la N° 12 informando movimientos a realizar-CCO antes de otorgar licencia deberá esperar recibir macro N° 12 respondiendo mediante macro N° 0. Las zorras podrán circular durante el día detrás de un tren bajo el bloqueo permisible, el que para este tipo de vehículos es aplicable en toda la red con excepción del tramo Zarate - B. Largo a no ser que el tren de adelante sea loc. sola. El Conductor del tren de adelante recibirá la macro 25 con prefijo de tren "Z" donde no requerirá protección en relación a otros trenes. La zorra no podrá acercarse al tren a menos de 1.000 metros, mientras la zorra este en vías de ACT deberá mantener



Itinerario de Servicio N° 5

Ferrocarril Mesopotámico

encendido el equipo satelital y estar alerta a los mensajes que reciba. Se debe tener presente que mientras se mantenga vigente una licencia, esta bloqueando la circulación, por lo que deberá librarla tan pronto la zorra libre la sección.

XV - COMPUTADORA DE ABORDO (CBL)

La CBL integra el equipamiento móvil de la locomotora titular del tren, debiendo ser colocada y retirada por el personal de conducción y entregada en el patio que corresponda. Para el transporte se utilizará el bolsón correspondiente, no permitiéndose su movimiento sin que la CBL este dentro del bolsón y el cierre convenientemente cerrado para evitar golpes. El conductor no la debe retirar si no le es entregada con el bolsón para el transporte y el personal del patio no debe recibir si faltara el mismo, informándose de inmediato cualquier anomalía. Si durante el viaje el Conductor reciba información de la CBL que esta completa el 70% de la memoria, informará de esta novedad al CCO por macro cero, quien avisará al primer patio para que sea descargada la información. La información que suministra la CBL es complementaria del instrumental de la locomotora como así también la suministrada por ACT, por consiguiente se deberá priorizar la de éstos; se entiende que ante la duda de la información, se acatará la mas restrictiva para la circulación hasta tanto se pueda aclarar la misma.

XVI - AUXILIO POR COLA DE TRENES COMPUESTOS POR VAGONES ROAD RAILERS Y VAGONES CONVENCIONALES

Para estos casos, la locomotora de auxilio se colocará intercalada entre el corte de vagones convencionales y R.Railers Para esto se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- a) El freno de la locomotora de auxilio debe estar dispuesto como "simple vehículo"
- b) Funcionar satisfactoriamente el sistema de comunicación entre ambas locomotoras.
- c) La responsabilidad de la conducción del tren esta a cargo del personal de la locomotora titular, quien a su vez imparte las ordenes referentes a la necesidad del servicio.

XVII - REMOLQUE Y EMPUJE SIMULTANEO DE TRENES (AYUDA POR COLA)

Como lo dispone el Art. 14 del Anexo al R.O. Para ACT (ARO), la locomotora que ayuda por cola no se le otorgará licencia, sí cuando concluya la operación de asistencia para su retorno al punto de origen. El procedimiento a emplearse es:

- 1.- Antes de finalizar la operación de auxilio, el personal de la loc. Deberá solicitar mediante macro N° 1, ocupación de la última sección de bloqueo que circulara conjuntamente con el tren.
- 2.- Al otorgar el CCO la conformidad, el conductor recibe la misma mediante la macro N° 31, ocurrido esto, la loc. de auxilio no podrá transponer los límites de la SB que solicito ocupación, debiendo esperar la licencia correspondiente.
- 3.- El personal del tren no librará las secciones de bloqueo correspondientes hasta tanto el conductor de la loc. de auxilio le informe que circula detrás del tren y/o que recibió la macro 31 según se trate.