

VIII

VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y AGUAS

CONSTITUCION FEDERAL DE 1857.

Art. 72. El Congreso tiene facultad:

Fracc. XXII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos.

LEY DE 16 DE DICIEMBRE DE 1881.

Ferrocarriles.

«Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Sección 3ª

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

MANUEL GONZALEZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. á todos sus habitantes sabed:

«Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

«Art. 1º El Ejecutivo reglamentará el servicio de ferrocarriles, telégrafos y teléfonos construidos, ó que en lo de adelante se construyan en territorio mexicano, con arreglo á las siguientes bases:

«I. Se reputarán vías generales de comunicación, en el sentido de la fracc. XXII del art. 72 de la Constitución, los ferrocarriles, telégrafos y teléfonos que en el Distrito Federal y Territorio de la Baja California unan entre sí dos ó más municipalidades, ó al Distrito Federal y Territorio de la Ba-

ja California con uno ó más Estados; los que comuniquen á dos ó más Estados entre sí; los que toquen algún puerto en las líneas divisorias de la República con países extranjeros ó corran paralelamente á ellas dentro de una zona de veinte leguas:

«II. Estas vías generales de comunicación y sus construcciones anexas quedarán sujetas exclusivamente á los Poderes Federales, Legislativo, Ejecutivo y Judicial, según su respectiva competencia, siempre que se trate de alguna de las siguientes materias:

A. Contribución ó impuestos de cualquier género sobre las vías férreas y construcciones anexas.

«B. Cumplimiento de las obligaciones que la concesión ó la ley federal impongan á la empresa.

«C. Declaración de caducidad de la concesión ó de alguno de los derechos que ella otorga.

«D. Expropiación por causa de utilidad pública.

«E. Tarifas.

«F. Reglamentos generales del servicio.

«G. Construcción y reparación de las obras. Delitos cometidos contra la seguridad, ó integridad de éstas ó contra la explotación de las vías.

«H. Seguridad de las mismas obras á que están obligadas las empresas, y faltas ó delitos de éstas por retardos, descuido ó culpa en el servicio y por accidentes ó desgracias en la explotación.

«I. Choque ó descarrilamiento de trenes.

«J. Contrabando en que se perjudique la Federación.

«K. Violación de correspondencia.

«L. Hipotecas y gravámenes reales sobre ferrocarriles y su registro ó inscripción, el cual deberá hacerse en la capital de la República cuando la vía toque en ella, y en caso contrario, en la capital del Estado donde establezca su domicilio la compañía ó el individuo que posea la concesión.

«III. De los derechos y obligaciones de esas empresas entre sí y con las personas que con ellas contraten en materias diversas de las enumeradas en la fracción anterior, conocerá el juez competente, según sus estipulaciones y con arreglo á las leyes.

«IV. De los casos en que se exija á la empresa respectiva la responsabilidad civil ó criminal en que pueda incurrir, con motivo de los contratos que celebra con las personas que la ocupan, por retardo en el flete, pérdida ó avería en las mercancías, adulteración de los mensajes, etc., conocerá el juez común que según las leyes sea competente, por razón del domicilio, del contrato ó de otro motivo que surta fuero. Los delitos comunes cometidos en los ferrocarriles y sus dependencias, y que no afecten la seguridad é integridad de las obras ó servicio de la vía, quedan igualmente sujetos al juez territorial respectivo.

«Art. 2º En los reglamentos que expida el Ejecutivo, cuidará, al determinar la competencia de los jueces en los casos no expresados por esta ley, de ajustarse á las prescripciones constitucionales.

«Art. 3º Los ferrocarriles, telégrafos y teléfonos construidos ó que se construyan por los Estados dentro de su territorio, quedarán sujetos á las leyes y autoridades locales, mientras no se entronquen con una línea que tenga el carácter de vía general. A esa misma legislación y autoridades se sujetarán los que dentro del territorio de un Estado y sin comunicación con otro, construyan los particulares. Tanto éstos, como los construidos por los Estados quedarán sujetos á la jurisdicción federal, siempre que reciban subvención, exención de derechos, dispensa de contribuciones ú otro auxilio pecuniario ministrado por la Federación, y en todos los casos en que ésta haya otorgado concesión.

«Art. 4º Queda facultado el Ejecutivo para designar, en los términos del art. 21 de la Constitución, las penas gubernativas en que incurran las empresas por las faltas que cometan. Los delitos de que fueren responsables se castigarán con arreglo al Código Penal.

«Art. 5º Se autoriza también al Ejecutivo para que pueda adquirir, cuando lo crea oportuno, por medio de convenios ó expropiaciones, los telégrafos y teléfonos que no sean de interés puramente local, con el objeto de refundir el servicio telegráfico y telefónico en el postal.—*Vicente Riva Palacio*, diputado presidente.—*Enrique María Rubio*, senador presidente.—*Manuel J. Alatorre*, diputado secretario.—*Blas Escontría*, senador secretario.»

«Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á diez y seis de Diciembre de mil ochocientos ochenta y uno.—*Manuel González*.—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.—Liber-
tad en la Constitución. México, Diciembre 16 de 1881.—*Pacheco*.—Al.....

CIRCULAR DE 14 DE AGOSTO DE 1886.

Sobre denuncias de caídas de agua.

Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.

En oficio de 22 de Julio último dijo esta Secretaría al C. Miguel Mejía lo siguiente:

«Se recibió en esta Secretaría el ocurso de Vd. fechado el 14 del actual, en el que se consulta en qué términos caduca la concesión de una corriente ó caída de agua, para el establecimiento de una hacienda nueva de beneficio.

«En contestación, y como resolución á su ocurso referido, manifiesto á Vd. que del Código de Minería vigente se desprende que las caídas de aguas, denunciadas y debidamente posesionadas para el establecimiento de haciendas nuevas de beneficio, no pueden ser denunciadas separadamente de la hacienda en construcción, cuyos trabajos amparan competentemente aquellas.»

Lo que transcribo á Vd. para que la resolución transcrita le sirva de norma en los casos semejantes que se presenten.

Libertad y Constitución. México, Agosto 14 de 1886.—P. O. D. S. *M. Fernández*, Oficial Mayor.—Al.....

LEY DE 5 DE JUNIO DE 1888.

Cuáles son vías generales de comunicación.

Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Sección 3

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*PORFIRIO DIAZ*, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

«Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo que sigue:

«El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

«Art. 1º Son vías generales de comunicación, además de las carreteras nacionales, ferrocarriles, etc., para los efectos de la fracción XXII del artículo 72 de la Constitución, las siguientes:

«Los mares territoriales.

«Los esteros y lagunas que se encuentran en las playas de la República.

«Los canales construídos por la Federación ó con auxilios del Erario nacional.

«Los lagos y ríos interiores, si fueren navegables ó flotables.

«Los lagos y ríos de cualquiera clase y en toda su extensión que sirvan de límites á la República ó á dos ó más Estados de la Unión.

«Art. 2º Corresponde al Ejecutivo Federal la vigilancia y policía de estas vías generales de comunicación y la facultad de reglamentar el uso público y privado de las mismas, con arreglo á las bases generales que siguen:

«A. Las poblaciones ribereñas tendrán el uso gratuito de las aguas que necesiten para el servicio doméstico de sus habitantes.

«B. Serán respetados y confirmados los derechos de particulares respecto de las servidumbres, usos y aprovechamientos constituídos en su favor sobre los ríos, lagos y canales, siempre que tales derechos estén apoyados en títulos legítimos ó en prescripción civil de más de diez años.

«C. La concesión ó confirmación de los derechos de los particulares, en lagos, ríos y canales que son objeto de esta ley, solamente podrán otorgarse por la Secretaría de Fomento cuando no produzca ni amenace producir el cambio de curso de los ríos ó canales, ni priven del uso de sus aguas á los ribereños inferiores.

«D. La pesca, buceo de perlas y el uso ó aprovechamiento de los esteros, lagunas que se encuentren en las playas y en los terrenos baldíos, y de los mares territoriales, serán reglamentados especialmente por el Ejecutivo Federal.

«Art. 3º Los delitos del orden común que se cometieren en los lagos, canales y ríos interiores, así como el conocimiento de las controversias que se suscitaren entre particulares, con motivo de la aplicación de los reglamentos que expida la Secretaría de Fomento, corresponden á la jurisdicción local que fuere competente.

«México, veintiocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y ocho.—*Miguel Castellanos Sánchez*, Senador presidente.—*Luis C. Curiel*, Diputado presidente.—*Guillermo de Landa y Escandón*, Senador secretario.—*A. Riba y Echeverría*, Diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á cinco de Julio de mil ochocientos ochenta y ocho.—*Porfirio Díaz*.—Al C. General *Cárlos Pacheco*, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Junio 5 de 1888.—*Pacheco*.

RESOLUCION DE 20 DE FEBRERO DE 1890.

Sobre terrenos pertenecientes á la zona marítima.

Secretaría de Estado y del despacho de Guerra y Marina.—México.—Departamento de Marina.—Sección de buques mercantes.—Mesa 2ª.—Número 29,451.

Dí cuenta al Presidente de la República con las comunicaciones de la Secretaría del digno cargo de usted, giradas por la Sección 1ª, números

15,902 y 15,931, de fechas respectivamente 15 y 16 de Enero último, en las cuales se sirve transcribir las comunicaciones en que el Jefe de Hacienda en Guaymas y el Administrador de la Aduana marítima en Tuxpan manifiestan que habiendo notificado á las personas que ocupan terrenos pertenecientes á la zona marítima en dicha ciudad y en la de Guaymas, la obligación en que estaban de pagar al Erario, por arrendamiento, la cuota que señala la circular de 5 de Diciembre último, los interesados se han opuesto á este procedimiento administrativo, como es de verse en las representaciones que suscritas por ellos se acompañan, alegando que dicha suprema disposición no les corresponde en razón de que son dueños de los terrenos de que se trata, por haberlos adquirido de los Ayuntamientos de esas localidades, según consta por los títulos que justifican su propiedad. El Administrador de la Aduana de Tuxpan pide además se le remita copia de las disposiciones vigentes sobre zona marítima para que por ellas pueda normar sus procedimientos.

Las riberas de la mar forman parte del dominio público. En el Derecho Romano aparece ya consagrado este principio: «*Littora in quæ populos romanis imperium habet, populi Romani, esse Arbitror.*» Se ha creído con razón que el interés de la defensa contra los enemigos del exterior y las medidas que debían tomarse contra la invasión de las aguas por una parte, y por otra la conveniencia de no estorbar el uso de esas riberas para la navegación, así como la participación de ciertas ventajas secundarias, como el aprovechamiento de la pesca, de la cosecha de las algas y el establecimiento de salinas, etc., exigían libertad de acción administrativa de las trabas que suscita la propiedad privada en todas partes donde ella se establece, y que para llegar á este resultado, el único medio eficaz era declarar en principio que los particulares no pueden adquirir ningún derecho de propiedad sobre las riberas de la mar.

Por estas consideraciones de orden público se han colocado las riberas de la mar entre las cosas que pertenecen á la Nación, cuya guardia y conservación constituyen uno de los atributos de la soberanía sin que esto quiera decir que ellas sean una verdadera propiedad entre las manos del Soberano, pues más bien importan el depósito que se le ha confiado de una cosa común ó pública para que la conserve, la proteja y la haga útil á todos los ciudadanos. Las consecuencias principales que de esta idea general se desprenden son que el acceso de las riberas del mar es libre para todos, y los particulares nada pueden hacer que estorbe ese libre acceso, y que no se puede levantar ninguna construcción sobre esas riberas (V. á Plocque. «*De la mer et de la navigation.*»)

Veamos ahora si estos mismos principios se encuentran consignados en nuestra legislación patria.

Por suprema disposición de 15 de Noviembre de 1850 y con motivo de una consulta que hizo á esta Secretaría el capitán de puerto de Acapulco para que se aclarara hasta dónde se extendían los límites de las playas de los puertos, se resolvió que además de lo prevenido en los artículos 8º y 17

del tratado 5º, título 7º de las Ordenanzas de la Armada, se hallaban vigentes las Reales Ordenes siguientes:

En la Ordenanza de poblaciones del Rey D. Felipe II, la de 92, que forma la ley 6ª, tít. 7º, lib. 4º de la Recopilación de Indias, dice á la letra: «Territorio y término para nueva población, no se puede conceder ni tomar por asiento en puertos de mar ni en parte que en algún tiempo pueda redundar en perjuicio de nuestra corona real ni de la República, porque nuestra voluntad es que queden reservados para Nos.»

La Real Orden de 10 de Septiembre de 1815, que declaró en favor de los matriculados la libre venta de pescados en los muelles, costas y playas, mandó que para evitar en lo sucesivo toda clase de dudas, debían entenderse por playas *«todo aquél espacio que baña el agua del mar en su flujo y reflujó diario y veinte varas comunes más arriba de la pleamar.»*

Con posterioridad, en 5 de Mayo de 1851 y con motivo de haberse quejado un vecino del puerto de Mazatlán, de que la Comandancia Militar de ese puerto atacaba su derecho de propiedad impidiéndole fabricar su casa de habitación en un terreno de la playa del mismo puerto, que decía pertenecerle legalmente, se resolvió que la adjudicación hecha por la Comandancia de Marina, único título de propiedad que alegaba el reclamante al terreno en cuestión, no le daba á la verdad ningún derecho sobre él, por no haber tenido la Comandancia la facultad necesaria para hacer semejante repartimiento de playas que prohibía la Ordenanza de población y la ley citada de la Recopilación de Indias: y de consiguiente, faltando la base de adquisición legal, faltaba también el fundamento de la queja. Esta resolución terminando, que como pudiera haber alguna otra persona que alegando mejores títulos de propiedad intentara fabricar en los terrenos de la playa con notorio perjuicio de los intereses del Erario, favoreciendo el contrabando, ó del servicio público obstruyendo las vías de comunicación, el Presidente recomendaba se impidieran estas fabricaciones siempre que se proyectaran dentro de la pleamar, pues así no podrían estorbarse la vigilancia del resguardo de la Aduana ni el establecimiento de las fortificaciones, depósitos de pólvora, artillería, etc., de que trata el art. 3º del Tratado 5º título 7º de la Ordenanza General de la Armada.

El año de 1861, el capitán de puerto de Mazatlán manifestó que el Ayuntamiento de esa localidad estaba adjudicando solares sin respetar la zona marítima, y que habiéndose quejado de este procedimiento á la autoridad política, nada se había hecho para remediar el mal, continuando en el mismo estado lo dispuesto por el Ayuntamiento. El Presidente de la República se sirvió resolver en 30 de Septiembre del año citado, se impidiera esa concesión de terrenos, hecha por el Ayuntamiento de dicho puerto, así como la fabricación de casas, siempre que se proyectaran dentro de la línea de playa que demarcaba la Real Orden vigente de 10 de Septiembre de 1815, que era de veinte varas más arriba de donde llega la pleamar, pues así no podría estorbarse la vigilancia del resguardo de la Aduana ni el establecimiento de fortificaciones, etc., y que si el expresado Ayuntamiento había cedido algu-

nos solares comprendidos en el espacio de terrenos de que se trata, quedaran sin efecto esas concesiones, porque el Supremo Gobierno era el único que podía hacerlas.

Estos preceptos no sólo han sido repetidas veces recordados por esta Secretaría de mi cargo; se encuentran también consignados en varias resoluciones de la de Fomento. En 13 de Noviembre de 1868 se dijo por ella al Gobernador del Estado de Sinaloa, que la concesión de terrenos hecha por el Supremo Gobierno á la ciudad de Mazatlán, estaba sujeta entre otras condiciones á la siguiente: «La concesión no se extiende al terreno ocupado actualmente por las aguas del mar, ni tampoco al que se halle comprendido en una zona de playa de veinte metros, contada desde la orilla del agua en la pleamar.» En 17 de Abril de 1883, la misma Secretaría resolvió que los esteros, radas, bocanas y lagos disfrutaran de zona marítima fijada por la Real Orden de 10 de Septiembre de 1815 y disposiciones correlativas. Finalmente, la ley de 12 de Septiembre de 1857 (art. 2º, frac. 633) declaró que las islas y *playas*, puertos, radas, ensenadas, bahías, vados, ríos, lagunas, etc., eran de la propiedad de la Nación, sin perjuicio de observarse las leyes vigentes respecto al uso que á los particulares les estuviere permitido hacer de esos bienes.

En vista de tan explícitas y reiteradas disposiciones, no parece que pueda sostenerse la validez de concesiones de terrenos pertenecientes á la zona marítima que se hubieren hecho por los Ayuntamientos de los puertos; mas como es seguro que los poseedores de esos terrenos se opondrán al procedimiento administrativo que contra ellos se inicie, alegando los títulos de propiedad que creen tener, como ha sucedido ya en Guaymas y en Túxpam, según consta por las comunicaciones citadas al principio, tal oposición convierte el asunto en contencioso y por lo mismo su resolución es de la competencia de los Tribunales federales.

En este concepto, ya se pasan los expedientes respectivos al Procurador general de la Nación, á fin de que este alto funcionario se sirva proponer lo que deba hacerse en estos negocios que tan directamente afectan los intereses públicos.

Hoy se manda publicar el presente oficio en el *Diario Oficial* para conocimiento de los empleados federales que necesitan tener á la vista las disposiciones vigentes sobre la materia, y por acuerdo del Presidente de la República tengo la honra de comunicarlo á vd. en respuesta á sus referidas notas.

Libertad y Constitución. México, Febrero 20 de 1890.—P. a. d. S.—
I. M^a Escudero.—Rúbrica.»

Es copia. México, Febrero 24 de 1890.—I. M. Escudero, Oficial mayor.

LEY DE 6 DE JUNIO DE 1894.

Autoriza al Ejecutivo para otorgar concesiones á particulares para el aprovechamiento de aguas en riegos y otras industrias.

Secretaría de Fomento, Colonización é Industria de la República Mexicana.—Sección 2ª

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

«Art. 1º Se autoriza al Ejecutivo para que, de acuerdo con las prevenciones de la presente ley y la de 5 de Junio de 1888, haga concesiones á particulares y á compañías para el mejor aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal, en riegos y como potencia aplicable á diversas industrias.

«Art. 2º Las concesiones se otorgarán con las condiciones siguientes:

«I. Previa publicación de la solicitud en el Periódico Oficial de la Federación y del Estado respectivo.

«II. Sin perjuicio de tercero y decidiéndose previamente por los tribunales competentes las oposiciones que surgieren.

«III. Presentación de planos, perfiles y memorias descriptivas para la completa inteligencia de las obras que se proyecten, debiendo hacerse la presentación dentro del plazo que se estipule en la concesión.

«IV. Obligación de admitir un ingeniero como inspector de los trabajos de trazo y de construcción de todas las obras, nombrado por el Ejecutivo y pagado por los empresarios.

«V. Obligación de constituir un depósito en títulos de la Deuda pública, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se contraigan por los concesionarios.

«VI. Obligación de sujetar las tarifas de venta y arrendamiento de las aguas al examen y aprobación de la Secretaría de Fomento.

«Art. 3º El Ejecutivo podrá conceder á los empresarios las franquicias y exenciones siguientes:

«I. Exención por cinco años de todo impuesto federal, excepto los que se pagan en la forma del timbre, á los capitales empleados en el trazo, construcción y reparación de las obras definidas en la concesión respectiva.

«II. Introducción libre de derechos de importación por una sola vez, de

las máquinas, instrumentos científicos y aparatos necesarios para el trazo, construcción y explotación de las mismas obras.

«III. Derecho de ocupar gratuitamente los terrenos baldíos y nacionales para el paso de los canales, para la construcción de presas ó diques y para la formación de depósitos.

«IV. Derecho de expropiar á los particulares, por tratarse de obras de utilidad pública, previa indemnización y con arreglo á las bases establecidas para los ferrocarriles, de los terrenos necesarios para los usos fijados en la fracción anterior.

«Art. 4º Conforme á los preceptos de esta ley y á los de la de 5 de Junio de 1888, el Ejecutivo reglamentará el aprovechamiento de las aguas en el Distrito Federal y en los Territorios, pudiendo hacer concesiones para construir presas y formar depósitos, sujetándose igualmente á los principios que establece el Código civil.

«Art. 5º Se faculta al Ejecutivo para conceder la importación libre de derechos de la maquinaria y aparatos necesarios para el aprovechamiento de aguas para riego y como potencia, á las empresas que obtengan concesiones de los Estados con aquél objeto; siempre que den garantías de llevar á cabo los trabajos, y mediante las reglas y limitaciones que para el caso establezca el Ejecutivo de la Unión.—*Pablo Macedo*, Diputado presidente.—*R. Dondé*, Senador presidente.—*E. Cervantes*, Diputado secretario.—*Alberto García*, Senador secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio Nacional de México, á cuatro de Junio de mil ochocientos noventa y cuatro.—*Porfirio Díaz*.—Al C. Ingeniero Manuel Fernández Leal, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización é Industria.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Junio 6 de 1894.—*Fernández Leal*.

DECRETO DE 1º DE OCTUBRE DE 1894.

Reformas al reglamento de ferrocarriles de 1º de Julio de 1883.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras públicas.—Sección segunda.

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes sabed:*

«Que habiendo demostrado la experiencia la necesidad de introducir algunas modificaciones en la parte técnica del Reglamento general de ferrocarriles expedido en 1º de Julio de 1883, y en uso de la facultad concedida al Ejecutivo por el artículo 209 del mismo Reglamento, he tenido á bien acordar las siguientes.

Reformas al citado reglamento.

PARTE TECNICA.

CAPITULO I.

Construcción y reparación de las Obras.

Art. 1º Ningún trabajo podrá emprenderse para el establecimiento de ferrocarriles, que tengan el caracter de vías generales de comunicación sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

Art. 2º Toda empresa que hubiere obtenido autorización para construir un ferrocarril, está obligada á presentar á la Secretaría de Comunicaciones, antes de empezar los trabajos de construcción, tres ejemplares de los planos respectivos, de los cuales uno estará dibujado en papel, y dos copias, una en tela de calcar y la otra á elección de la Compañía, con arreglo á las bases siguientes:

I. Planos parciales del trazo por secciones de la longitud estipulada en la concesión respectiva, en la escala de 1:10,000 y comprendiendo la topografía exacta de una zona de cien á doscientos metros de cada lado de la vía. El resto de la configuración necesaria para justificar el desarrollo de la línea, podrá representarse aproximadamente.

II. Perfiles longitudinales, por secciones de la misma longitud que las del plano, en la escala de 1:10,000 para las distancias horizontales y de 1:1000 para las verticales, refiriendo las alturas al plano de comparación que elijan las empresas, cuya altura sobre el nivel medio del mar se anotará sobre la traza de dicho plano.

Sobre el perfil se indicarán por medio de líneas rojas verticales los puntos donde cambien los planos de la vía, y entre cada dos de ellas se anotará la longitud del plano y la inclinación de las pendientes ó rampas.

Debajo del perfil se indicará por medio de líneas horizontales, dispuestas al efecto, lo siguiente, como se ve en la lámina relativa:

A.—Las distancias kilométricas del camino de hierro, contadas desde su origen.

B.—La longitud de las partes rectas y el desarrollo de las partes curvas del trazo, con el radio correspondiente á cada una de estas últimas, y los rumbos ó ángulos de dirección del camino.

C.—La acotación del terreno natural.

D.—La acotación del proyecto.

E.—Las diferencias positivas ó alturas de terraplenes, que se marcarán con tinta roja.

F.—Las diferencias negativas ó profundidad de las excavaciones que se marcarán con tinta negra.

G.—Los límites de los Estados de la Federación que atraviese la línea, expresando los Distritos y Municipalidades correspondientes, que se indicarán en la parte superior del perfil.

III. Cierta número de perfiles transversales, tipos de la vía, en las diferentes condiciones de construcción que se presenten en las diversas secciones en escala de 1:200, dibujados en la misma hoja que contenga el trazo y el perfil.

IV. Planos especiales de las estaciones, viaductos, puentes, túneles y demás obras comprendidas en la denominación general de obras de arte.

V. Planos especiales de las obras que hubieren de efectuarse en el mar, en los ríos y en las orillas de ellos; de los diques, escolleras, esclusas y faros.

Las escalas con que se construirán los planos relativos á las fracciones IV y V, serán 1:200 para las generales, y la conveniente para los detalles según su importancia.

El Ministerio, si aprobare los planos, lo expresará así en ellos, archivando el dibujado, pasando al Inspector oficial la calca, y devolviendo á la Compañía la copia presentada al efecto.

Art. 3º Los planos deberán dibujarse conforme á las convenciones de la topografía, usando en el perfil el color carmín para representar los terraplenes y goma gutta para las excavaciones; se presentarán siempre firmados por los ingenieros de la empresa y por su representante, autorizado al efecto, quienes quedarán contituídos en responsables de la exactitud de aquellos. En el caso de que así se hubiere estipulado en la concesión, se presentarán también certificados, dichos planos por los inspectores del Gobierno, y de no ser así, la Secretaría de Comunicaciones podrá exigir las comprobaciones que juzgue necesarias.

Si la empresa creyere conveniente hacer algunas modificaciones al proyecto aprobado, podrá solicitar la autorización correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones, ya sea antes de empezar las obras, ya durante su ejecución, salvo lo dispuesto en el artículo 194.

No podrán ocuparse los caminos públicos si no es en casos excepcionales, y bajo las condiciones que tuviere á bien imponer la Secretaría de Comunicaciones.

El metal de los rieles nunca deberá estar sometido á mayor trabajo estático que el de ocho kilogramos por milímetro cuadrado.

Art. 4º El ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles, deberá ser el que determine la concesión. En donde hubiere dos vías, el ancho de la entrevía, medida entre los bordes exteriores de los rieles será tal, que deje en plena vía un espacio libre de setenta y cinco centímetros entre las

cajas de mayor anchura de los vehículos empleados en la explotación, y un metro veinte centímetros, como mínimum, en las estaciones.

Art. 5º La corona de los terraplenes, según las figuras adjuntas, medirá cuatro metros veinticinco centímetros en las vías de un metro cuarenta y cuatro centímetros de anchura; tres metros setenta y cinco centímetros para las de novecientos catorce milímetros y tres metros para las de sesenta centímetros de anchura.

Art. 6º Se dejará al pié de cada talud del terraplén una banquetta igual á la cuarta parte de la altura del terraplén, pero no tendrá menos de setenta y cinco centímetros, excepto el caso de que la vía sea de 0m.60 de ancho, en el cual la banquetta podrá ser también de 0m.60.

Art. 7º El ancho en el fondo de las excavaciones será, como lo demuestran las figuras adjuntas, de cinco metros setenta y cinco centímetros en las vías de un metro cuarenta y cuatro centímetros; de cinco metros veinticinco centímetros en las de novecientos catorce milímetros, y de cuatro metros veinte centímetros en las de sesenta centímetros, tratándose de una sola vía, teniéndose en cuenta lo prevenido en el artículo 4º si hubiere más de una vía.

Las cifras anteriores podrán modificarse según las secciones indicadas con puntos, en circunstancias especiales, y con autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

Art. 8º Los taludes de los terraplenes y excavaciones se fijarán de acuerdo con la Inspección Oficial.

Art. 9º En las líneas cuya vía sea de un metro cuarenta y cuatro centímetros, el radio mínimo de las curvas será de cien metros; en las que tengan novecientos catorce milímetros de anchura será de cincuenta metros, y en las de sesenta centímetros, de cuarenta metros; pero no se llegará á estos límites sino en casos forzosos é inevitables.

Art. 10. Una vez armada la vía, no se permitirá su explotación si no está convenientemente consolidada con una capa de bálást, de veinte centímetros de espesor, colocada debajo de los durmientes, y llenos también de bálást los cajones formados por los mismos durmientes, según se indican en las secciones adjuntas para bálást permeable ó impermeable.

Art. 11. Las estaciones y edificios que hayan de construir las empresas, se establecerán en terrenos á nivel, y si esto no fuere posible por condiciones especiales de localidad, podrá construirse la estación en una pendiente moderada, previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y usando de las precauciones requeridas. Dichos edificios tendrán la capacidad, seguridad y comodidad que sean necesarias para pasajeros y mercancías, con arreglo á la importancia de la localidad que han de servir. En ningún caso los pasajeros se verán obligados á atravesar vías para pasar del wagón al andén y viceversa.

Los proyectos de estas construcciones deberán presentarse con la oportunidad debida al examen de la Secretaría de Comunicaciones, á fin de que, si se aprueban, se ejecuten de manera que puedan servir luego que se pongan en explotación las secciones ó tramos á que se destinan; en el concepto

de que la disposición y número de vías en las estaciones ó paraderos será tal, que, por regla general, nunca quedará ocupada la vía principal por los trenes durante su permanencia en ellas.

Art. 12. Los puentes y viaductos de trabes metálicas, para sostener vías férreas, estarán en condiciones de soportar el paso de trenes compuestos con el material más pesado de tracción y rodante, cuyo empleo haya sido autorizado para circular en las líneas de la Empresa á que pertenezcan dichas estructuras.

Con excepción de los durmientes y largueros de guarda, todas las partes serán de fierro dulce ó acero.

Podrán adoptarse para las trabes los tipos siguientes, según los claros:
Hasta 5 metros, viguetas laminadas.

Idem 20 ídem, ídem ídem compuestas remachadas.

Idem 30 ídem, ídem ídem con costillas llenas ó de celosía.

De más de 30 metros, vigas articuladas con nodos de perno ó de remache.

Los claros, para el cálculo, se contarán en las viguetas laminadas ó compuestas, de centro á centro de las placas de apoyo; y en las vigas armadas, la que medie entre los centros de los nodos extremos.

Los durmientes de puente serán de encino; se colocarán dejando claros entre uno y otro de quince centímetros, y se asegurarán en los largueros de piso por medio de pernos de 0m.017 á 0m.02 de diámetro, á cada metro y medio por lo menos. El largo de durmientes será el necesario, á fin de que en los puentes cuyo piso esté colocado sobre las trabes, pueda establecerse, al menos en un lado, una pasadera de un metro libre, y en los puentes de piso interior será su largo igual á la anchura libre entre trabes. Su escuadría se adoptará á la separación de los miembros en que se apoyen, pero sin que el trabajo de la madera exceda de cincuenta y cinco á sesenta kilogramos por centímetro cuadrado. Sobre los durmientes se pondrán largueros de guarda, uno á cada lado de la vía y á un metro del centro de ella, asegurándolos por medio de muescas abiertas en su cara inferior; serán también de encino ó de madera equivalente en resistencia; su escuadría no bajará de quince centímetros de ancho por veinte centímetros de alto; se empalmarán á media madera, cuidando que el empalme quede sobre un durmiente; las muescas para trabarlos con los durmientes tendrán de dos á dos y medio centímetros de profundidad, y se fijarán además por medio de pernos de dos centímetros de diámetro, á cada tres durmientes, fijando con iguales pernos los extremos que deberán tener cuando menos un decímetro de falda.

En las estructuras de piso interior la distancia entre las partes de mayor vuelo en las vigas será tal, que deje en todo caso libre un espacio de sesenta centímetros entre ellas y la parte más saliente de la caja de mayor anchura de los vehículos que circulen en la línea.

Si los machones fueren de castilletes, los postes exteriores tendrán transversalmente inclinación bastante para que bajo la mayor presión del viento, que en seguida se expresará, no causen tensión en la base ni al tiempo de ar-

mar la estructura ni después; debiendo, además cada castillete tener longitudinalmente base suficiente para sostenerse solo, sin más apoyo que sus empotramientos.

Todas las estructuras tendrán las proporciones necesarias para soportar los pesos siguientes:

1º El peso de metal de la misma estructura.

2º El piso compuesto de rieles y accesorios, durmientes y largueros de guarda.

Estas dos partidas tomadas en conjunto formarán el peso propio ó muerto.

3º Un peso ó sobre carga en movimiento, para cada vía, circulando en cualquiera dirección, formado por trenes como lo indican los adjuntos diagramas, tipos A, B, C y D.

(Este peso en movimiento estará concentrado, como queda dicho, en los puntos que marcan los diagramas ó podrán substituirse por otros, como sigue:

Tipo A.—36,000 kilogramos distribuidos igualmente entre dos pares de ruedas motrices á 2 metros.

Tipo B.—31,000 kilogramos, ídem ídem ídem.

Tipo C.—28,000 kilogramos, ídem ídem ídem.

Tipo D.—23,000 kilogramos, ídem ídem ídem.

Los esfuerzos mayores que resulten de todas las posiciones de cualquiera de los pesos vivos ó en movimiento del tipo correspondiente y del peso propio ó muerto, serán los que se tomen para calcular las dimensiones de las partes de la estructura.

Si las empresas emplean material rodante especial, que la Secretaría de Comunicaciones apruebe, entonces el peso para los diagramas será el correspondiente al material especial aprobado.

Contravientos.—El sistema de contravientos horizontales, se calculará para resistir presiones de viento de doscientos setenta y tres kilogramos por metro cuadrado, de la manera que sigue:

A. Si la estructura está formada de vigas llenas, cuya altura sea igual ó superior á la de los trenes que deban pasar por dentro de dicha estructura, se supondrá la presión aplicada á toda la superficie vertical de una de las vigas; pero si la altura del tren fuese mayor que la de las vigas; se supondrá la presión de doscientos setenta y tres kilogramos aplicada á toda la superficie vertical comprendida entre el lecho bajo de las vigas y la parte más alta del tren á su paso por la estructura.

B. Si las vigas son de celosía, se calculará la presión sobre la viga expuesta al viento, aplicándole primero la presión de doscientos setenta y tres kilogramos por metro cuadrado, como si la viga fuese llena desde el nivel de los rieles hasta la parte alta del tren; segundo, una presión de doscientos setenta y tres kilogramos por cada metro cuadrado de superficie efectiva que haya en la viga bajo el nivel de los rieles y sobre la parte alta del tren.

La presión sobre la viga no expuesta al viento, se calculará suponién-

do que el viento ejerce sobre la parte de esta superficie inferior al nivel de los rieles y superior á la altura del tren, una presión por metro cuadrado de ciento treinta y siete, doscientos cinco ó doscientos setenta y tres kilogramos por metro cuadrado, según que la superficie de los vacíos sea inferior á los dos tercios, tres cuartos ó la totalidad de la área de la viga.

La presión del viento contra los arcos y los machones de las obras de arte se calculará, hasta donde sea posible, según las reglas anteriores.

Para dar á las estructuras metálicas un coeficiente de seguridad suficiente contra los efectos del viento, se dará á esas obras una solidez bastante para soportar una presión cuatro veces mayor que las consignadas, á no ser que la pesantez contrarreste la tendencia del viento á voltear las obras, en cuyo caso sólo se duplicarán las presiones consignadas.

Trabajo del metal.—Las dimensiones de las piezas se calcularán de manera, que en las posiciones más desventajosas de las sobre-cargas, el trabajo del metal por milímetro cuadrado de sección, no pase de los límites siguientes para la tensión y comprensión.

1º en claros hasta de	}	fierro.....	6.00 kilogramos.
15 metros		acero.....	8.00 "
2º en claros hasta de	}	fierro.....	6.50 kilogramos.
30 metros.		acero.....	8.50 "
3º en claros de más	}	fierro.....	8.50 kilogramos.
de 30 metros sola- mente para las vi- gas principales		acero.....	11.50 "
[cuerdas, postes y tirantes.]			

Estos límites se reducirán á lo siguiente:

4º en los largueros y	}	fierro.....	5.50 kilogramos.
travesaños de piso		acero.....	7.50 "
5º en las piezas que	}	fierro.....	4.00 kilogramos.
formen la celosía, sometidas á esfuer- zos de tensión y		acero.....	6.00 "
comprensión no se pasará.			

pero si la variación fuese pequeña se usarán los límites del 4º

6º las piezas que de- ban resistir esfuer- zos cortantes se	}	fierro.....	3.25 kilogramos.
proporcionarán de modo que el traba- jo no pase de		acero.....	4.25 "

y en todo caso en las viguetas laminadas ó compuestas, nunca tendrán costillas de menos de un centímetro de espesor; además, cuando la altura de

as viguetas lo requiera, se reforzarán las costillas á intervalos para impedir que se abolsen.

7º en los pernos y remaches, el trabajo de resistencia al cizallamiento no pasará de	}	fierro.....	5.00 kilogramos.
		acero	6.50 „
8º en los tirantes de contraviento puede admitirse como límite de trabajo por tensión.	}	fierro.....	9.00 kilogramos.
		acero	11.50 „

Art. 13. Cuando un ferrocarril atraviese á nivel un camino carretero, deberán establecerse contrarrieles, y tanto éstos como los rieles se colocarán sin ningún relieve ni depresión respecto de la superficie de la carretera, á fin de que no resulte dificultad alguna para la circulación de los carruajes ni sufran éstos perjuicios por la vía. El ángulo de cruzamiento de un ferrocarril con un camino carretero nunca será menor de treinta grados; y en el caso de tener que modificar el perfil de la carretera, la inclinación de las pendientes ó rampas no excederá de cinco por ciento.

Art. 14. Cuando una línea de ferrocarril tenga que atravesar á otra, el cruzamiento se hará por encima ó por debajo de ésta, sometiendo á la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones el proyecto de todas las obras que constituyan el cruzamiento. Sólo por circunstancias especiales de localidad, ó en casos excepcionales, cuya apreciación corresponde á la Secretaría de Comunicaciones, podrá autorizarse que el cruzamiento se ejecute á nivel.

Los gastos todos que se originen por cruzamiento de vías, se harán siempre por cuenta de la empresa que cruce la línea ya construída, llevándose á cabo los trabajos sin interrumpir el tráfico de la vía que se cruza.

Si la Secretaría de Comunicaciones autoriza que el cruzamiento pueda verificarse á nivel, éste se ejecutará con rieles de acero, estableciendo la empresa que cruza, las señales necesarias para que tanto de día como de noche se haga el servicio con completa seguridad.

A expensas de la empresa que cruce se establecerá en el lugar un guarda, quien tendrá á su cuidado la vigilancia del cruzamiento y la obligación de hacer las señales á la aproximación de los trenes, siendo de responsabilidad de las empresas respectivas, los accidentes que puedan ocurrir por impericia ó culpa de sus empleados. La empresa del ferrocarril cruzado tendrá el derecho de pedir la remoción y sustitución del guarda-crucero, cuando advirtiese y probare que no llena sus deberes, y la otra empresa obsequiará el pedimento.

Art. 15. Los cruzamientos con los caminos comunes serán establecidos con autorización de la Secretaría de Comunicaciones, la cual fijará, según el caso, las condiciones que éstos deberán llenar.

Art. 16. Las empresas están obligadas sin excusa alguna: á dar parte inmediatamente á la Secretaría de Comunicaciones y á la Inspección oficial, de los accidentes que ocurran durante la construcción de las obras, ya resulten ó no desgracias personales. En el primer caso darán también parte á la autoridad judicial más próxima, la que practicará las primeras diligencias, dando cuenta al Juez de Distrito del Estado á quien corresponda conocer del asunto.

Art. 17. En el trayecto entre estaciones queda prohibido construir edificios con techos de palma, paja ó zacate, y depositar materias inflamables á distancia menor de veinte metros á cada lado de los rieles, aun cuando esa distancia quede fuera de la zona adquirida por la empresa.

Queda igualmente prohibido, en las construcciones que se levanten en el límite de la zona adquirida para la vía férrea, el abrir puertas sobre dicha zona.

Art. 18. El acopio de materias de cualquiera clase que sean, deberá situarse de manera que cuando menos quede libre un metro entre él y el punto más saliente de los vehículos de mayor anchura empleados en la vía.

Art. 19. Seis meses después de recibida por la Secretaría de Comunicaciones cada una de las secciones de vía férrea, según fijen las concesiones, la empresa presentará á la misma Secretaría dos ejemplares de planos dibujados á escala conveniente representando los terrenos deslindados conforme á sus títulos de adquisición, ya sea por donación, compra ó expropiación, según la ley, de lo ocupado por la vía y sus dependencias, agregando tablas de los terrenos por adquirir.

Si con posterioridad á la presentación de los planos referidos, las empresas, para mejora de la vía existente, construcción de dobles vías ó establecimiento de nuevas estaciones, se viere obligada á expropiar algún terreno aún dentro de la zona que por derecho de vía señalen las concesiones, acudirá con los documentos justificativos á la Secretaría de Comunicaciones, para que en vista de los datos resuelva si es ó no de utilidad pública.

Siempre que las empresas adquieran nuevos terrenos, presentarán á la Secretaría de Comunicaciones el deslinde de ellos, á fin de que queden en los planos correspondientes bien definidas las propiedades de las empresas.

Art. 20. La Secretaría de Comunicaciones, oyendo á las empresas, fijará el plazo dentro del cual deberá tener cada una de ellas cercados en sus líneas aquellos lugares en que las circunstancias exijan esta medida. Desde luego se cercarán los cruzamientos á nivel de las vías férreas, unas con otras y en los pasos á nivel de las mismas con los caminos, ya sean públicos ó privados, que de común acuerdo entre la Compañía y el Inspector se conceptúen peligrosos, se establecerán barreras y los guardas respectivos que las manejen, sujetándose además en los cruzamientos de vías férreas á lo dispuesto en el artículo 14, y para los pasos á nivel á las prevenciones de los artículos 15, 28, 29 y 33.

Art. 21. Concluída que sea una vía férrea, la empresa formará á sus expensas el plano general de la misma, en excala de $\frac{1}{500000}$ y su perfil, con

igual escala, para las distancias horizontales, y con la de $\frac{1}{2000}$ para las verticales. Se procurará que el plano comprenda la mayor extensión de terreno á uno y otro lado del ferrocarril. Dos ejemplares del plano referido deberán remitirse á la Secretaría de Comunicaciones para que obren en su archivo.

Art. 22. Ningún tramo ó sección del ferrocarril podrá ponerse en explotación, sin que proceda la autorización de la Secretaría de Comunicaciones, otorgada en vista del informe rendido por la Inspección oficial, después de haber puesto á prueba los puentes, viaductos y alcantarillas.

Las pruebas á que se someterán las obras enunciadas serán de dos clases: la primera empleando cargas de reposo; la segunda, con cargas en movimiento, y ambas se verificarán con trenes compuestos según los tipos especificados para el cálculo de ellas.

En las estructuras metálicas, sin estar formadas de traveses independientes, la longitud del tren será tal que cubra las dos traveses consecutivas más largas.

La prueba por peso en reposo se hará del modo siguiente:

I. *Estructura de traveses independientes.* Se colocará primero el tren sobre cada traveses cubriéndola por completo, y después cubriendo con la cabeza del tren solamente la mitad de la traveses; en ambas posiciones permanecerá el tren durante una hora contada desde el momento en que no se note asiento ni flexión en la estructura.

II. *Estructura de traveses solidarias.* Cada traveses se cargará aisladamente como queda dicho, y en seguida se cargarán simultánea y exclusivamente dos traveses que se apoyen en el mismo machón.

III. *Estructura cuyo piso descansan sobre arcos.* Se cargará primero todo el claro y después cada mitad por separado.

La prueba con cargas en movimiento, se hará pasando por la estructura el tren de prueba á una velocidad que no exceda de 30 kilómetros por hora, y deteniéndolo en cualquier punto de ella por medio de frenos contínuos ó á mano; pero aplicado simultáneamente sobre todas las ruedas para volverlo á poner inmediatamente en marcha.

Después de estas pruebas las estructuras deben volver á sus posiciones primitivas, sin que se manifieste cambio permanente en ninguna de sus partes, ni haya pasado la mayor flecha de su piso de $\frac{1}{1200}$.

Quando el peso del material rodante destinado á circular sobre las estructuras sea notablemente inferior á los fijados en los diagramas tipos, la Secretaría de Comunicaciones podrá, justificados los casos especiales modificar las disposiciones anteriores.

Art. 23. Las empresas no podrán diferir la explotación de un tramo susceptible de ponerse al público, sino por causas graves calificadas por la Secretaría de Comunicaciones, previo informe de la Inspección oficial.

Art. 24. Al reconocerse la vía férrea para permitir su explotación, deberán estar colocados á la orilla de ella, postes que de una manera visible in-

diquen la división de la misma en kilómetros, contados desde el principio de la vía, de cuya exactitud deberá cerciorarse la Inspección oficial.

Art. 25. Las empresas están obligadas á la custodia y conservación en buen estado de sus líneas telegráficas, que tendrán por objeto atender cumplidamente al servicio de los ferrocarriles y de los viajeros que vayan de tránsito, sin que les sea permitido transmitir por dichas líneas, noticias, avisos ó despachos de otras personas que no sean los empleados de la empresa ó los mismos viajeros. Sin embargo, en casos determinados, y siempre que no se perjudique el servicio del ferrocarril, podrá permitirse á las empresas que pongan sus líneas telegráficas á disposición del público en general, pero con las condiciones que fije la Secretaría de Comunicaciones.

Ninguna línea de ferrocarril ni parte de ella, que tenga el carácter de vía general de comunicación, podrá levantarse ni modificarse sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

CAPITULO II

Seguridad de las obras á que están obligadas las empresas.

Art. 26. Las empresas organizarán sus diversos servicios de manera que la circulación de viajeros y el tráfico de la línea en general, ofrezcan todas las seguridades debidas.

Art. 27. La vía y sus demás obras accesorias, deberán hallarse siempre vigiladas para hacer seguro el paso de los trenes. Todos los tramos ó trayectos de ella, han de ser revisados diariamente por las cuadrillas de reparación. Los túneles se revisarán precisamente antes del paso de cada tren, teniendo asimismo especial cuidado con la revisión de puentes y demás obras que lo requieran, sin perjuicio del esmero y atención con que debe verificarse la vigilancia en general.

Art. 28. Al aproximarse los trenes se cerrarán las barreras de los pasos á nivel, y como regla general, deberán cerrarse siempre que un tren se anuncie con el silbato de la locomotora ó cuando se encuentre á una distancia como de dos kilómetros.

Art. 29. Las barreras de los pasos á nivel, en caminos de bastante circulación, estarán abiertas durante el día y cerradas generalmente de noche. En las líneas en que no haya servicio de noche pueden quedar abiertas durante la misma, salvo los casos en que por necesidad del servicio sea conveniente permanezcan cerradas.

Art. 30. Los pasos á nivel que se concedan á particulares, tanto para carruajes y ganado como para gente de á pie, estarán cerrados por barreras que quedarán á cargo de los mismos particulares, y se abrirán bajo la responsabilidad de éstos.

Art. 31. Para la custodia, vigilancia y servicio de los pasos á nivel, en los caminos frecuentados, en los cuales deberán establecerse barreras, se le-

vantará casa para el guarda. Si hubiese circulación de noche en el camino carretero, se iluminará el paso á nivel por cuenta de la empresa.

Todos los cambios existentes y los que en lo sucesivo se establezcan en las vías férreas, serán precisamente de agujas, con absoluta exclusión de rieles móviles, y dichas agujas estarán movidas por medio de palancas en íntima conexión con árboles verticales de fierro que giren al hacerse el cambio de vía, y que estén provistos de discos de mira, uno de color blanco y otro de rojo, para indicar la vía principal ó el ladero, respectivamente.

En los lugares que sea practicable, se pondrá durante la noche, en la extremidad superior del árbol porta-disco, un farol con luces verde y roja, para indicar las posiciones citadas.

Las señales descritas deberán colocarse á una altura de dos metros cuando menos.

CAPÍTULO III.

Del material móvil destinado á la explotación.

Art. 32. El número de locomotoras, ténders y demás vehículos destinados á la explotación, será en todo caso el necesario para un buen servicio á juicio de peritos.

Las anchuras mayores de las cajas del material rodante medidas entre los planos exteriores de los costados, no excederán de las cantidades siguientes:

Para vehículos de vía normal ó de 0m.914.....	{ De carga, 2.66 veces la anchura de la vía. De pasajeros, 2.8 veces la anchura de la vía.
Para vehículos de vía de 0m.60.....	

en la inteligencia que cuando la tracción sea por vapor, los vehículos deberán apoyarse en ocho ruedas, distribuídas en trucks, á no ser que la Secretaría de Comunicaciones autorice el uso de vehículos de cuatro ruedas después de examinar las especificaciones de los mismos, y especialmente su sistema de suspensión.

Art. 33. Las locomotoras, ténders y demás vehículos destinados á la explotación de la vía en general y de cada uno de sus tramos en particular, no entrarán en servicio sin la autorización de la Inspección oficial, la que cuidará especialmente que se conserven siempre en buenas condiciones de comodidad, seguridad y aseo.

Art. 34. Los ténders, además de las condiciones de solidez, seguridad y capacidad necesarias, tendrán el espacio conveniente para llevar siempre en una caja los útiles y herramientas indispensables para las reparaciones

urgentes, tanto de la máquina como de cualquier vehículo que forme parte de el tren.

Art. 35. Todas las empresas anotarán en registros foliados, las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones importantes que hayan sufrido y la renovación sucesiva de sus piezas principales.

Se comprenderán igualmente en estas notas, cuantas advertencias y observaciones se juzguen necesarias para formar la estadística del material de tracción del ferrocarril, y en esas notas figurarán las fechas en que se hayan probado las calderas, con indicación de la presión á que se sometieron.

Art. 36. Los ejes de las locomotoras, ténders y vehículos de todas clases, pertenecientes al material de las empresas, serán, por regla general, forjados á martillo, fuertes y compactos. Podrán, sin embargo, las empresas, atendiendo á los adelantos de la industria moderna y con aprobación siempre de la Secretaría de Comunicaciones, emplear ejes de otra naturaleza. La inspección oficial ejercerá una vigilancia particular sobre esas piezas y para facilitarla, tendrán las empresas registros foliados de las series que reciba, en los que se tomará razón circunstanciada de ellas, cuidando de hacer mérito de la fábrica de procedencia, de las pruebas á que se sometieron, de la fecha en que comenzaron á servir y de los accidentes notables que ocurran en la vía.

Los diámetros mínimos de los muñones de los ejes en servicio, serán los que constan en la tabla adjunta.

Peso sobre el muñón.		Diámetro del muñón.	
1,000	kilogramos ó menor peso	58	milímetros
1,250	" "	62	" "
1,500	" "	66	" "
1,750	" "	70	" "
2,000	" "	73	" "
2,250	" "	76	" "
2,500	" "	79	" "
2,750	" "	81	" "
3,000	" "	83-5	" "
3,250	" "	86	" "
3,500	" "	88	" "
3,750	" "	90	" "
4,000	" "	92	" "
4,250	" "	94	" "
4,500	" "	96	" "
4,750	" "	98	" "
5,000	" "	99	" "

Las llantas de las ruedas podrán admitirse con espesores mínimos de

veintitrés milímetros para las vías de novecientos catorce milímetros ó de menor anchura, y en las vías de anchura de un metro cuarenta y cuatro milímetros, el espesor mínimo podrá llegar á treinta y tres milímetros.

Se separará del servicio toda rueda cuyo reborde tenga los espesores mínimos mencionados para las llantas ó ménos, ó cuando dicho reborde presente del lado del riel superficies planas verticales que se extiendan á 0m.023 ó más desde la llanta

Art. 37. Los registros á que se refieren los artículos anteriores, que serán llevados con la mayor escrupulosidad, se presentarán por las empresas á los ingenieros encargados de la Inspección oficial para cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 38. Todas las locomotoras y ténders estarán marcados con el número de orden que se les haya asignado en el registro, y con las iniciales del camino de hierro á que pertenezcan.

Art. 39. También los coches, furgones y demás vehículos, deberán llevar de una manera visible las iniciales de la línea á que correspondan, la serie y clase y los números del peso que tengan. En los furgones y vehículos de carga, se marcará, además, el número que indique el peso de carga que pueden transportar.

Art. 40. Los asientos destinados á los viajeros tendrán la comodidad y separación convenientes, según su clase, á juicio de la Inspección oficial.

Art. 41. En la parte exterior de cada carruaje destinado á los viajeros, se marcará de una manera clara la clase que le corresponda, y en el interior se fijarán las disposiciones de este reglamento, concernientes á los viajeros.

Art. 42. Queda prohibido rigurosamente admitir en los coches más viajeros de los correspondientes á los asientos que contengan.

Art. 43. Siempre que un truck haya sufrido reparaciones, se pintará en él la fecha en que tuvieron verificativo, y en el cilindro del garrote se hará constar la fecha en la cual se hizo la última inspección.

CAPITULO IV.

De la formación de los trenes.

Art. 44. Sólo las personas destinadas al efecto por la empresa encenderán las locomotoras. Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogoneero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en las de escape.

Art. 45. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza del tren, seguidas de su ténder, y este orden sólo podrá variarse para el servicio interior de estación ó en trenes de socorro.

Art. 46. En cada tren de pasajeros, sea cual fuere el número de carruajes que lo compongan, se colocará un furgón de equipajes inmediato á la máquina, y á la cola de cada tren de cualquiera clase habrá un vehículo con freno.

Art. 47. En todo tren ordinario de pasajeros habrá coches de 1ª, 2ª y 3ª clase, en número suficiente para cubrir las necesidades del servicio, y las empresas no podrán vender número de boletos mayor que el de asientos disponibles.

Art. 48. En los trenes mixtos ocuparán los wagones de mercancías la cabeza del tren, inmediatos á éstos se colocarán los de viajeros, en el orden siguiente:

I. Los de tercera clase.

II. Los de segunda.

III. Los de primera.

IV. Los coches vacíos, cuando hubiere de conducirlos el tren.

Art. 49. El sistema de frenos que debe usarse y el número de ellos en cada tren y en cada sección de la vía, se fijará por las empresas, de acuerdo con la Inspección oficial, atendiendo á las pendientes del camino y al número de vehículos de que se componga el tren.

Art. 50. Los carruajes y wagones que entren en la composición de un tren, deberán tener los topes á la misma altura, de manera que coincidan sus centros.

Art. 51. Ningún vehículo, de cualquiera clase que sea, podrá formar parte de la composición de un tren, sin que previamente haya sido reconocido con toda detención.

Art. 52. Por regla general, se prohíbe que en los trenes que conducen viajeros se lleven mercancías que puedan producir explosiones ó incendios, exceptuándose solamente las maderas, leña, carbón de todas clases y materias textiles. También se exceptúan de la prohibición, los cartuchos metálicos que se juzguen indispensables para la fuerza que viaje, cuando sea preciso, á juicio de la autoridad militar. La cartuchería ordinaria, como la pólvora y demás objetos análogos, no serán conducidos en trenes de viajeros, á menos que se trate de especiales de tropa.

Art. 53. Antes de que un tren se ponga en movimiento, se dará la señal para que los pasajeros suban á él y ocupen sus respectivos asientos. En las estaciones terminales y en las que los trenes permanezcan cinco ó más minutos, se dará la señal de partida cuando menos un minuto antes de la hora en que ésta deba verificarse. Después de esta última señal, no se permitirá á ningún pasajero la subida al tren.

Art. 54. Tanto los trenes de viajeros, como los de mercancías, irán provistos de los medios necesarios para hacer las señales preceptuadas en este reglamento.

Art. 55. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio, avería ú otras causas graves, ó el de autorización expresa de la Secretaría de Comunicaciones, pero nunca podrá exceder el número de dos encendidas en cada tren de viajeros, y se colocarán siempre á la cabeza del tren. La Secretaría de Comunicaciones, en casos excepcionales, podrá permitir que se altere esa colocación.

Art. 56. Cuando causas excepcionales den lugar al empleo de dos má-

quinas simultáneas en el mismo tren, dará la empresa cuenta de esto á la Inspección oficial, expresando el tiempo que este servicio deba durar, para que éste á su vez dé cuenta á la Secretaría de comunicaciones.

Art. 57. Los trenes puestos en marcha, llevarán las luces y señales que se determinan en el capítulo correspondiente de este Reglamento. Los coches, durante la noche, estarán iluminados interiormente y así mismo de día en el paso de los túneles, cuando la Inspección oficial lo juzgue necesario. En este caso, se encenderán las luces en la estación inmediata anterior al túnel ó túneles, según el orden de la marcha.

Art. 58. En toda clase de tren, el Conductor ó Jefe del tren, los guardafrenos ó el maquinista, estarán en comunicación durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.

Art. 59. En los puntos convenientes, la empresa, de acuerdo con la Inspección oficial, tendrá máquinas de auxilio ó de reserva, dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.

En las estaciones donde se establezcan las locomotoras auxiliares, habrá siempre un wagón de socorro con los útiles y efectos que se consideren necesarios.

CAPITULO V.

Servicio de estaciones.

Art. 60. Cada estación tendrá en lugar visible una inscripción que exprese el nombre propio de la localidad, así como sus distancias á ambos extremos de la línea y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes. Los relojes de todas las líneas se arreglarán diariamente á la hora del meridiano que la Secretaría de Comunicaciones determine, de acuerdo con las empresas.

Art. 61. Estarán asimismo rotulados, de una manera clara y precisa, todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes y demás dependencias de la empresa.

Art. 62. Se anunciarán, con toda claridad, en los sitios más públicos de cada estación, los horarios de los trenes, las tarifas, las horas en que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos, y las en que se han de recibir y entregar los equipajes y la carga. Se anunciarán igualmente todas las disposiciones que deba conocer el público referente al servicio de la línea.

Art. 63. Las estaciones estarán dispuestas de manera que los pasajeros cómodamente puedan pasar á tomar asiento en los coches que correspondan á cada clase. Habrá sala de espera en las estaciones para que en ellas aguarden los viajeros hasta el momento de tomar el tren, y de ninguna manera se dejará al viajero aguardar en lugar incómodo é inconveniente hasta su partida.

Art. 64. Los despachos de boletos se abrirán por lo menos una hora antes de la anunciada para la salida de los trenes en las estaciones principales, y una media hora antes en las de poco movimiento, cerrándose en to-

das, tres minutos antes de la señal de partida de los trenes. Además de estas horas, las empresas tendrán la obligación de abrir en otra hora, durante el día, el despacho de boletos y equipajes, para las que deseen tomar aquellos, y arreglar la entrega de éstos con anticipación. Los pasajeros que no tomen sus boletos con cinco minutos, cuando menos, de anticipación á la señal de salida de los trenes, no tienen derecho á que se les conduzcan sus equipajes por los mismos trenes, sino por el inmediato que salga en la misma dirección y gozando siempre en todo caso, de la franquicia que les concedan sus boletos.

Art. 65. Las estaciones deberán estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías y equipajes, el número de horas suficiente para hacer el despacho con toda regularidad.

Art. 66. Todas las estaciones tendrán un jefe al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 67. Todas las empresas estarán obligadas:

I. A facilitar la entrada á sus almacenes, depósitos y demás oficinas á los empleados del fisco, para que éstos ejerzan la vigilancia que les corresponda.

II. A mantener en riguroso depósito, las mercancías ú objetos cuyo dueño no sea conocido y proceder á su enajenación en la forma y términos que establezcan los Códigos vigentes, salvo lo dispuesto en el artículo 164 de este Reglamento.

III. A que cuando sean notificadas por la autoridad, porque ésta necesite de la comparecencia de algún empleado de ferrocarril de los que se ocupan en la conducción de los trenes ó vigilancia de la vía, así como de los Jefes de estación ó telegrafista, lo presente inmediatamente, arreglando su reemplazo ó sustitución, á fin de que el servicio no quede desatendido. En caso de que alguno de los empleados mencionados cometa algún delito, la autoridad competente tomará las medidas que crea necesarias para evitar la fuga del culpable, mientras la empresa provee á su sustitución.

Art. 68. A los diversos locales de la estación, sólo podrán entrar respectivamente, las personas que estén provistas de boleto; las que tengan que pedir ó entregar facturas ó mercancías, las autoridades, tanto civiles como militares, los funcionarios y agentes del Gobierno encargados de la inspección de ferrocarriles, la gendarmería municipal, los celadores de aduana, agentes del resguardo y contrarresguardo y los agentes de la autoridad que se presenten con orden de la misma; y por último, las que tengan permiso de la empresa.

Art. 69. En los sitios más públicos de las estaciones y particularmente en los lugares de espera, se fijará, para conocimiento del público, la parte que del presente reglamento se refiere á los viajeros y sus equipajes. Lo propio se verificará en los almacenes, respecto de la parte que se refiere á la recepción, transporte y expedición de las mercancías.

Art. 70. Las estaciones deberán conservarse siempre en perfecto estado,

respecto de su policía y aseo, observándose constantemente limpieza en todas sus vías y dependencias.

Art. 71. Para que los viajeros remitentes ó consignatarios puedan verificar sus reclamaciones no sólo contra la empresa por infracciones ó faltas cometidas, sino contra sus agentes ó empleados, habrá en cada estación un libro en el que los reclamantes escribirán su queja, firmándola y dejando su dirección para que se les haga conocer el resultado de su reclamación.

Art. 72. En lugar conveniente de las estaciones deberá hallarse siempre á disposición del público, el libro de que trata el artículo anterior, que no podrá negarse á quien lo pida. Se colocará en el lugar en que este libro se encuentre, un rótulo visible que diga «Libro de reclamaciones del público.» Los inspectores cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de la conservación é integridad de este libro, así como de que las reclamaciones se atiendan y lo visarán á más tardar cada dos meses.

Art. 73. Cuando las empresas consientan el establecimiento de fondas dentro del recinto de las estaciones, obligarán á los dueños de aquellas á que tengan expuestas, en lugar público, sus tarifas de precios y en lugar patente un reloj arreglado por el de la estación, y junto á este un cartel ó pizarrón en que estén escritas de un modo claro las horas de salida de cada uno de los trenes.

Art. 74. Las empresas están obligadas á cercar sus estaciones, estableciendo la separación necesaria entre el servicio de pasajeros y el resto del patio.

Art. 75. Al jefe ó conductor de cada tren, á los maquinistas, fogoneros, guardafrenos, guardavías y demás empleados en el servicio de ferrocarriles, se dará un extracto de las disposiciones que contiene el presente reglamento y cuya observancia respectivamente les corresponda. Las empresas dispondrán lo necesario á fin de que se practiquen exámenes para conocer si se hallan impuestos dichos empleados de la parte que les corresponde conocer de este reglamento y del que conservarán siempre una copia.

Art. 76. Las estaciones en las que las empresas no hubiesen encontrado conveniente establecer oficina telegráfica, por teléfono se comunicarán con la estación telegráfica más próxima, de manera que á dicho lugar puedan mandarse órdenes inmediatas cuando el caso lo requiera.

CAPITULO VI

De las señales.

Art. 77. Todas las empresas de ferrocarriles arreglarán sus sistemas de señales á las prescripciones de este reglamento.

Cualquiera que sea la categoría de un empleado de una empresa, debe obedecer de una manera absoluta las señales adoptadas.

Art. 78. Todo empleado de una empresa es responsable por las señales que haga ó mande hacer á otros empleados que estén bajo sus órdenes.

Art. 79. En todas las estaciones, pasos á nivel, lugares de reparación de la vía y demás puntos de especial vigilancia, deben estar tomadas todas las precauciones convenientes para hacer las señales necesarias, y cuando la vía no esté enteramente libre, debe estar cubierta por las señales de peligro, hasta que haya vuelto á quedar enteramente libre. La simple colocación de señales en la vía, aun cuando no esté en manos de los empleados, producirán los mismos efectos.

Art. 80. Las señales deberán hacerse oportunamente, por los guardas ó empleados á quienes se haya confiado la vigilancia especial ó la reparación de la vía. En caso urgente cualquier empleado dependiente de alguno de los servicios de una empresa de ferrocarril, debe, bajo su responsabilidad, hacer las señales necesarias para prevenir los accidentes en la marcha de los trenes.

Art. 80. Los guardas harán las señales, durante el día, con banderas de colores blanco, verde y rojo; durante la noche con linternas de los mismos colores.

I. La bandera ó luz de color blanco, indicará que la vía está enteramente libre.

II. La bandera ó luz de color verde, ordena la disminución de la velocidad, precaución y extremada vigilancia.

III. La bandera ó luz de color rojo, indica el peligro y ordena la detención inmediata del tren.

IV. Las banderas blanca y verde y las luces de ambos colores, usadas simultáneamente, servirán en las estaciones ó paraderos de bandera, para detener los trenes cuando tengan que recibir allí pasajeros ó carga.

V. La bandera ó luz de color azul se usarán únicamente por los empleados del material rodante, y todo tren ó vehículo amparado por dicho color, no debe ser movido hasta que la señal haya sido quitada por persona autorizada para ello. Cuando un tren ó vehículo, amparado por el color azul, ocupe una vía lateral, no debe colocarse delante de él otro vehículo que oculte la señal, sin haber dado antes aviso á los agentes ó encargados del material rodante que se encuentren en el lugar, á fin de que tomen las precauciones convenientes.

VI. Las señales fijas, semáforos ó lámparas, se colocarán en los empalmes, cruceros de ferrocarril, estaciones, cambios de vía y otros puntos que requieran protección especial.

VII. El brazo de un semáforo puesto horizontalmente, equivale al color rojo, y por lo tanto, tiene la significación de peligro y ordena la detención inmediata del tren.

VIII. El brazo de un semáforo puesto en dirección inclinada (45°) equivale al color blanco é indica seguridad.

IX. Luz verde en la lámpara de un cambio de vía, indica que está dispuesto para expeditar la vía principal.

Art. 78. Todo empleado de una empresa es responsable por las señales que haga ó mande hacer á otros empleados que estén bajo sus órdenes.

Art. 79. En todas las estaciones, pasos á nivel, lugares de reparación de la vía y demás puntos de especial vigilancia, deben estar tomadas todas las precauciones convenientes para hacer las señales necesarias, y cuando la vía no esté enteramente libre, debe estar cubierta por las señales de peligro, hasta que haya vuelto á quedar enteramente libre. La simple colocación de señales en la vía, aun cuando no esté en manos de los empleados, producirán los mismos efectos.

Art. 80. Las señales deberán hacerse oportunamente, por los guardas ó empleados á quienes se haya confiado la vigilancia especial ó la reparación de la vía. En caso urgente cualquier empleado dependiente de alguno de los servicios de una empresa de ferrocarril, debe, bajo su responsabilidad, hacer las señales necesarias para prevenir los accidentes en la marcha de los trenes.

Art. 80. Los guardas harán las señales, durante el día, con banderas de colores blanco, verde y rojo; durante la noche con linternas de los mismos colores.

I. La bandera ó luz de color blanco, indicará que la vía está enteramente libre.

II. La bandera ó luz de color verde, ordena la disminución de la velocidad, precaución y extremada vigilancia.

III. La bandera ó luz de color rojo, indica el peligro y ordena la detención inmediata del tren.

IV. Las banderas blanca y verde y las luces de ambos colores, usadas simultáneamente, servirán en las estaciones ó paraderos de bandera, para detener los trenes cuando tengan que recibir allí pasajeros ó carga.

V. La bandera ó luz de color azul se usarán únicamente por los empleados del material rodante, y todo tren ó vehículo amparado por dicho color, no debe ser movido hasta que la señal haya sido quitada por persona autorizada para ello. Cuando un tren ó vehículo, amparado por el color azul, ocupe una vía lateral, no debe colocarse delante de él otro vehículo que oculte la señal, sin haber dado antes aviso á los agentes ó encargados del material rodante que se encuentren en el lugar, á fin de que tomen las precauciones convenientes.

VI. Las señales fijas, semáforos ó lámparas, se colocarán en los empalmes, cruceros de ferrocarril, estaciones, cambios de vía y otros puntos que requieran protección especial.

VII. El brazo de un semáforo puesto horizontalmente, equivale al color rojo, y por lo tanto, tiene la significación de peligro y ordena la detención inmediata del tren.

VIII. El brazo de un semáforo puesto en dirección inclinada (45°) equivale al color blanco é indica seguridad.

IX. Luz verde en la lámpara de un cambio de vía, indica que está dispuesto para expeditar la vía principal.

X. Luz roja en la lámpara de un cambio, indica que está dando entrada al empalme ó ladero.

XI. Una señal imperfectamente exhibida, ó la ausencia de señal en alguno de los lugares en que se acostumbra ponerla, debe reputarse como signo de peligro, y obrarse en consecuencia, poniendo el caso en conocimiento del Superintendente.

Art. 82. Cuando por accidente falten banderas ó linternas, ó en estas ó en aquellas algunos de los colores mencionados, se suplirán las señales del modo siguiente:

I. Una bandera ó luz de cualquier color, la mano, sombrero ó cualquiera otro objeto agitado vivamente por una persona, de derecha á izquierda y viceversa, indican peligro y debe tenerse el tren.

II. Bandera, luz ó la mano, movidas lentamente en sentido horizontal, denotan precaución.

III. Bandera, luz ó la mano, movidas lentamente de arriba á bajo y viceversa, indican que el tren debe seguir adelante.

IV. Bandera ó linterna movida á través de la vía formando un círculo vertical, teniendo la persona que hace la señal el brazo recogido para limitar el vuelo de la linterna ó bandera, y estando el tren parado, es señal para que éste retroceda.

V. Bandera ó linterna movida al través de la vía, formando un círculo vertical, extendiendo, la persona que hace la señal, todo el brazo, para describir el mayor círculo posible y estando el tren en movimiento, es señal que el tren se ha dividido.

Art. 83. Cuando por causa de tormenta ó niebla espesa, no fué posible ver las señales que se hagan con bandera ó linterna, y sea necesario que un tren se detenga ó modere su velocidad, se usarán petardos ó mechas encendidas, que colocadas en la vía advertirán al maquinista. Se usarán petardos, además de las banderas ó linternas, para proteger los trenes ó máquinas que por cualquier accidente tengan que disminuir su velocidad, ó que detenidos en la vía puedan así ser alcanzados ó chocados por otros trenes. Se usarán igualmente petardos, cuando los guardavías ó vigilantes, por motivo grave, no pudieren estar en su puesto para hacer las señales con bandera ó linterna.

Art. 84. La explosión de un solo petardo, es señal para detener inmediatamente un tren. Dos ó más petardos colocados á intervalos iguales á la longitud de un riel, indican al maquinista que debe moderar su velocidad y caminar con toda precaución, estando pendiente de la señal de peligro para detenerse. Una mecha es igualmente señal de peligro; se encenderá y colocará sobre la vía. El tren que encuentre una mecha ardiendo, se detendrá inmediatamente y continuará su marcha con precaución, cuando la mecha haya terminado de arder.

Art. 85. El empleo de los petardos no dispensa del de las demás señales que se harán siempre con las condiciones prescritas por este reglamento, salvo el caso de fuerza mayor.

Bajo ningún pretexto el empleado encargado de cubrir un obstáculo puede abandonar su puesto ó dejar de hacer las señales con bandera ó linterna, confiado en los petardos que ha podido colocar sobre la vía.

Art. 86. Toda máquina, con tren ó sin él, al estar en servicio, deberá tener encendida la farola de su frente, desde que oscurezca hasta el amanecer, y cuando no tengan tren, deberá llevar dos luces rojas atrás. Las máquinas de patio, llevarán atrás dos luces verdes en vez de rojas, á no ser que tengan igualmente farola fija en su parte posterior.

Art. 87. En cada máquina ha de haber una campana ó timbre que pueda hacer sonar el conductor del tren, y que le servirá para ponerse en comunicación con el maquinista, según las señales que á continuación se detallan:

I. Estando el tren parado:

Un toque es señal para ponerse en movimiento.

Dos toques es señal para que se llame á los portaseñales.

Tres toques ordena que el tren retroceda.

II. Estando el tren en marcha:

Dos toques es señal de detenerse.

Tres toques es señal de detenerse en la próxima estación.

Cuatro toques es señal para disminuir la velocidad de la marcha.

Si el maquinista oyese un solo toque, debe inmediatamente asegurarse si el tren se ha dividido, para obrar como convenga, según el caso.

Las señales de igual número de sonidos, tendrán las significaciones dadas cuando se hagan por otro medio en vez de timbre ó campana.

Art. 88. Los trenes en camino llevarán dos banderas rojas durante el día, colocadas una á cada lado del extremo posterior del último carro, sirviendo para marcar la retaguardia del tren. Después de puesto el sol ó cuando la neblina ó temporal produzcan obscuridad, las banderas serán reemplazadas por linternas que proyecten luz roja para la parte posterior del tren y verde en el sentido del movimiento. Si las circunstancias obligan á que un tren sea empujado por la máquina, se colocará un portaseñales en lugar aparente del carro ó vehículo de adelante, de modo que advierta las señales de peligro al momento, y llame la atención del maquinista con sus propias señales: además, al anochecer ó si la neblina ú otra causa hacen difícil ver el tren, deberá colocarse una luz blanca en el frente del vehículo que va á la cabeza, estableciéndose en la parte posterior de la máquina las señales respectivas de retaguardia del tren.

Art. 89. Los maquinistas se comunicarán por medio del silbato de vapor, con los agentes encargados de la vigilancia y con los conductores de los trenes, usando de las señales siguientes:

I. Estando el tren en movimiento:

———Un silbido prolongado, denota atención y se empleará á la llegada á las estaciones.

—Un silbido corto, es señal de apretar los frenos y parar.

———Dos silbidos largos, es señal de quitar los frenos.

— — — — — Tres silbidos largos, indican que el tren se ha dividido esta señal deberá repetirse hasta obtener la contestación indicada en las señales de bandera ó linterna.

— — — — — Un silbido largo seguido de dos cortos, darán los maquinistas cuando lleven señales, para llamar la atención de los empleados que de ellas deban enterarse.

— — — — — Dos silbidos largos seguidos de dos cortos, es la señal que harán los maquinistas al acercarse á los cruzamientos á nivel y entradas de túneles.

— — — — — Varios silbidos cortos en sucesión rápida, se darán cuando haya personas ó animales sobre la vía.

II. Estando el tren parado:

— — — — — Cuatro silbidos largos, es señal para llamar al portaseñales que se encuentre á retaguardia del tren.

— — — — — Cuatro silbidos largos seguidos de un corto, sirven para llamar al portaseñales que se mandó á proteger la vanguardia del tren.

— — — — — Cinco silbidos cortos sirven para ordenar al portaseñales que dirija á retaguardia y vele por la seguridad del tren.

— — — — — Cuatro silbidos cortos, sirven al maquinista para pedir señales á los cambiadores, trenistas, etc., etc.

— — — — — Dos silbidos cortos servirán al maquinista como contestación de haberse enterado de las señales que se le han hecho, exceptuándose solamente el caso de división de tren, en el cual usará siempre de tres silbidos largos.

Varios silbidos prolongados con intervalos precisos de medio minuto, serán señal para pedir auxilio.

Art. 90. Será obligación de los maquinistas, dar la señal de atención por el silbido prolongado, ó con la campana de alarma, en los casos siguientes, salvo el primero, en que siempre usará el silbato de vapor.

I. Antes de poner la máquina en movimiento.

II. Al acercarse á las estaciones, curvas en que no se distinga el camino hacia adelante y en todos aquellos puntos en que deba emplearse especial vigilancia.

III. En tiempo de niebla ó tempestad, se debe repetir la señal con el fin de que los guardas y trabajadores sobre la vía sepan el lugar por donde va el tren.

IV. Queda prohibido usar del silbato sin necesidad; en las maniobras de patio y estaciones debe tocarse la campana de la máquina y usar del silbato cuando lo exija el Reglamento y cuando sea necesario para evitar accidentes.

V. La campana de la máquina se hará sonar durante todo el tiempo que un tren corra por las calles de los pueblos ó ciudades y mientras se cruce un paso á nivel.

Art. 91. Para anunciar los trenes que son seguidos por otros, se emplearán las señales siguientes:

I. Si el tren que sigue, marcha con arreglo á las mismas horas de itinerario y tiene los mismos derechos que el que lleva las señales, se colocarán dos banderas verdes durante el día y dos luces verdes de noche, en los lugares dispuestos al efecto en la locomotora.

II. Dos banderas rojas durante el día y dos luces rojas en la noche, colocadas en lugar *ad hoc* de la locomotora, indican que el tren extraordinario que sigue, debe dejar libre el paso á todos los trenes ordinarios.

III. Dos banderas blancas en el día y dos luces blancas en la noche, colocadas en los lugares dispuestos para este objeto en la locomotora, indican que el tren que las lleva es especial.

IV. Una bandera ó luz exhibida como señal de clasificación, se considerará lo mismo que si se exhibiesen las dos de reglamento; pero los maquinistas y conductores serán responsables de la exhibición inadecuada de señales.

V. Cuando un tren ocupe una vía lateral dejando libre la principal para el paso de otro tren, mientras esté en la vía lateral, debe cubrir la farola de su máquina y quitar las luces rojas de la cola del tren exhibiendo solamente las verdes. Tan luego como vuelva á la vía principal para continuar su marcha, descubrirá la farola de su frente y presentará las luces rojas al final de su tren.

Art. 92. Las empresas son responsables por los accidentes que ocurran á causa de la falta de observancia de este capítulo, en lo que respecta á las señales, y lo serán también por ocupar á personas que no tengan los certificados que comprueben que la vista y el oído están libres de enfermedades que no les permiten distinguir las señales.

CAPITULO VII

De la circulación de los trenes.

Art. 93. Las empresas podrán adoptar el sistema de circulación más conveniente, previa la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, sujetándose á las prevenciones generales de los artículos del Reglamento, y si adoptasen el sistema de circulación americano ó el de boletas de vías libres, observarán, además, las reglas que se ponen al fin del capítulo.

Art. 94. Para que un tren pueda circular por la vía, es necesario:

I. Que siendo ordinario, esté comprendido en el horario que formen las empresas y apruebe la Secretaría de Comunicaciones.

II. Que siendo extraordinario de pasajeros esté autorizado por la Inspección oficial si debe expedirse varias veces, ó que se haya dado á ésta previo aviso cuando deba expedirse una sola vez.

III. Que siendo extraordinario de carga ó del servicio de la vía, se hayan tomado las medidas que exige la seguridad para su circulación.

Art. 95. En el primer caso, las empresas publicarán los horarios á que debe sujetarse el movimiento de los trenes, con ocho días cuando menos de anticipación, á su observancia. En el tercer caso, se dará conocimiento á la Inspección oficial, siempre que la pidiere, del número de trenes que circulen así en las diversas secciones de la vía.

Art. 96. Ningún tren podrá partir de las estaciones antes de la hora marcada con el horario, ni tampoco podrá entrar en ellas con anticipación de más de cinco minutos respecto de la hora reglamentaria, á menos que existan causas imprevistas que así lo determinen.

Siempre que los trenes de pasajeros estén fuera de la hora de su itinerario, se colocará oportunamente en toda estación principal, en lugar visible, un aviso dando cuenta del tiempo de retardo que tenga el tren que se espere.

Art. 97. El conductor del tren en marcha es el jefe de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.

Art. 98. El maquinista que marche sin tren, con la locomotora confiada á su cargo, marchará siempre bajo su más estricta responsabilidad y el fogonero ejecutará las señales que ordenare conforme á reglamento.

Art. 99. Sólo podrán ir en la locomotora, el maquinista y fogonero ó fogoneros encargados de su servicio. Se exceptúan únicamente de esta prohibición los ingenieros de las empresas y los encargados de la Inspección oficial.

En todo caso se cuidará muy particularmente, de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

Art. 100. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha; el maquinista de la segunda locomotora, obedecerá las disposiciones del de la primera y estarán ambos en continua comunicación por medio de señales, á fin de que las dos máquinas marchen con la debida uniformidad.

Art. 101. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el tónder delante, ya vaya sola ó remolcando un tren, tomará el maquinista las mayores precauciones, marchando con velocidad que no exceda de 30 kilómetros por hora.

Art. 102. Ningún tren de viajeros ni de mercancías deberá detenerse entre dos estaciones ó depósitos de agua y combustible, si no es por causas imprevistas ó de fuerza mayor, ó cuando la vía se encuentre ocupada por una ó varias personas, para que la policía federal que vaya á bordo ó el resguardo de la empresa aprehendan á los ocupantes, á fin de que sean consignados á la autoridad correspondiente.

Art. 103. Al acercarse los trenes á algún cruce á nivel con un camino carretero, se hará sonar el silbato de vapor y moderarán los maquinistas la velocidad de su tren, de manera que pueda pararse completamente antes de tocar aquél punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Si el cruzamiento á nivel fuese con otro ferrocarril, los trenes se deten-

drán sesenta metros antes de llegar al cruzamiento frente á la señal puesta al efecto, y esperarán para cruzar á que el guarda con sus señales indique que la vía está libre; en el caso de que por las dos vías lleguen al crucero á la vez trenes, deberán pasar primero los que circulen por la vía más antigua.

Art. 104. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, túneles, curvas en escavación ó en bosque, así como cuando advierta la vía ocupada ó no pueda descubrir una larga extensión de camino, hará sonar el silbato de vapor para anunciar la proximidad del tren ó ahuyentar á los animales, disminuyendo la velocidad de la marcha.

Art. 105. En los cruceros á nivel con los caminos comunes, los trenes se anunciarán con la anticipación necesaria, para que los guarda-barreras cierren éstas, en todo caso, las cerrarán aun sin esperar el anuncio, cuando el tren estuviere próximo, debiendo abrirlas tan luego como haya pasado el último vehículo.

Art. 106. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas si pueden ó no entrar á su recinto con el tren. El maquinista detendrá éste inmediatamente que observe la señal del alto, y si ésta no existe, sólo moderará su velocidad á la distancia necesaria, para que llegue lentamente á la estación y no rebase el andén ó muelle destinado al desembarque de viajeros.

Art. 107. Por los medios más prontos y expeditos que estén á su alcance, los Superintendentes de División, darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra en la de su cargo y bajo su más estrecha responsabilidad, tanto á la Inspección oficial como á la autoridad correspondiente más cercana.

Art. 108. A la llegada de los trenes á las estaciones, se anunciará en alta voz y en cada coche de viajeros el nombre de ellas y el tiempo que durará la parada.

Art. 109. Las empresas, de acuerdo con la Inspección oficial, determinará los lugares en que los empleados especiales de la empresa hagan el reconocimiento de los trenes puestos en marcha.

Art. 110. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones, si se emplea el sistema de circulación por boletas de «vía libre,» estarán bajo el mando de los Jefes de estación, pero si se emplea el «sistema de circulación americano,» el movimiento de trenes depende siempre del despachador, quien en todo caso, es el responsable de la circulación de trenes.

Art. 111. Cuando por causa fortuita ó de fuerza mayor se encuentren detenidos varios trenes, al ponerse en marcha, se dará preferencia en la salida á los trenes extraordinarios de autoridades, en seguida á los ordinarios de viajeros y después á los especiales de viajeros. En caso que las circunstancias lo exijan, los trenes militares serán preferidos á todos los demás.

Art. 112. Se prohíbe atravesar la vía con carruajes, caballerías ó ganado, ni aun para entrar á las heredades limítrofes ó salir de ellas, si no es por los puntos ya señalados al efecto.

Art. 113. Sólomente los empleados y operarios de las empresas, los inspectores, las autoridades y sus agentes en los casos en que sea necesaria su presencia, podrán andar sobre las vías á pie ó á caballo. A ninguna otra persona es permitido andar sobre las vías, sino en casos determinados y con permiso de los empleados de la empresa que tuvieren autorización para dar ese permiso.

Art. 114. Los itinerarios que formen las empresas para el servicio ordinario de sus vías, deberán expresar:

I. La dirección en que marchen los trenes.

II. El nombre de las estaciones.

III. Las distancias kilométricas de estación á estación, y la de cada estación al punto de partida.

IV. Las horas de llegada y salida de las estaciones donde haya cruzamiento ó alcance de dos ó más trenes, y donde éstos tengan que hacer paradas de más de diez minutos. Las horas de salida de las demás estaciones.

Art. 115. Cuando haya de suprimirse un tren ordinario ó de modificarse su horario, la empresa lo comunicará á la Secretaría de Comunicaciones, indicando el motivo de la supresión ó modificación; y una vez aprobado, se publicará para conocimiento del público, con ocho días de anticipación.

Art. 116. Cuando hubiere de proponerse un nuevo orden de servicio para una línea, la Secretaría de Comunicaciones tendrá en cuenta para aprobarlo ó no, los horarios de las otras empresas á las que afecte la modificación, su importancia relativa y el servicio de la correspondencia.

Art. 117. Si el Ministerio de Comunicaciones, después de recibir los itinerarios para su examen y aprobación, dejase transcurrir quince días sin dar contestación alguna á la empresa, ésta podrá ponerlos en práctica considerándolos aprobados.

Art. 118. Además de los trenes que según el art. 94 pueden circular por la vía, también lo pueden hacer los de las otras que se empalman con éste, y que tengan derecho á hacerlo según las leyes de concesión, ó según el convenio de las empresas respectivas en su caso, debiendo hacerse los empalmes en las estaciones ó en lugares protegidos con señales adecuadas.

Art. 119. Estos trenes se considerarán como ordinarios ó extraordinarios, según que estén comprendidos en las fracciones I y II del artículo 94 y se sujetarán á las mismas prevenciones que aquellos, así como á la inspección oficial de la línea por donde transiten.

Sistema de circulación americano.

I. Todos los trenes se designan como ordinarios ó extraordinarios. Los ordinarios son los comprendidos en el itinerario y pueden componerse de una ó varias secciones: cada una de ellas tiene los mismos derechos que el tren de que forma parte, y menos la última sección, todas deben llevar las señales prescriptas en el artículo 119. Una locomotora corriendo sin remolcar carros será considerada como un tren.

XIV. Sólo con orden expresa, usarán los trenes señales de que son seguidos por otros.

XV. Al quitar á un tren las señales que llevaba anunciando que otro lo seguía, se dará inmediatamente aviso de haberlo verificado al Superintendente y al telegrafista ó empleado de la localidad, á fin de que estos empleados prevengan á los trenes que salgan de ese lugar con rumbo contrario al tren anunciado, que deben encontrarlo. Si el tren que se ha anunciado por señales abandona la vía principal en punto en que no haya empleados permanentes, dejará un abanderado que avise su llegada á los trenes que caminaban con rumbo opuesto.

Movimiento de trenes por órdenes telegráficas.

A.—El movimiento de trenes no comprendido en los horarios ó las variaciones que la circunstancia obliguen á efectuarse en las comprendidas en ellos, se verificará por órdenes telegráficas expedidas por el Superintendente de División por medio del despachador autorizado al efecto.

Contendrán la firma del Superintendente y la del despachador del servicio; serán concisas y claras, procurando adaptarlas á las formas prescritas por la compañía y no tendrán raspaduras, enmendaturas ni intercalaciones.

La redacción de una orden que debe ser entregada para su ejecución á varios empleados, será la misma para todos, de manera que cada una sea duplicada de la recibida por los demás que deban ejecutarla; se procurará que una orden incluya un solo movimiento bien definido.

B.—En las oficinas telegráficas designadas para comunicar órdenes á los trenes, se colocará en lugar fijo y visible una señal roja y mientras ésta no se cambie á blanca, ordena á todos los trenes que estén en la estación la suspensión de su marcha.

La señal roja se cambiará en blanca para permitir la salida de los trenes si no hubo órdenes para ellos, ó si las hubo, después que las recibieron todos los empleados mencionados en ellas.

La señal roja no se cambiará á blanca, si detenidos varios trenes solamente alguno de ellos, recibidas sus órdenes, tiene que continuar su marcha, cuando los demás detenidos deben aún esperar, en cuyo caso el tren que debe salir recibirá orden especial escrita para verificarlo, sin poderlo hacer los demás hasta que la señal blanca reemplace á la roja.

Durante la ausencia del telegrafista en las estaciones referidas, se colocará la señal blanca.

Si no hubiese señal en el punto ordenado para su colocación, los trenes que no tuvieren noticia anterior de esta falta, se detendrán para averiguar la causa, comunicando los hechos al Superintendente desde la próxima estación en que puedan verificarlo.

C.—Las órdenes se numerarán consecutivamente á medida que se expidan, comenzando diariamente con el número 1 á media noche. Los tele-

grafistas al recibirlas las escribirán en papel multicopiador, arreglando éste de tal manera que se obtengan de una vez el número de ejemplares que la orden requiera.

D.—Las órdenes serán dirigidas á las personas que deban ejecutarlas, expresándose el lugar en que cada uno debe recibir su copia, la cual le será entregada por el telegrafista. Las órdenes para trenes se dirigirán al conductor, al maquinista y al piloto, si lo hubiera.

E.—Toda orden se escribirá sin abreviaturas en un libro destinado al efecto en la oficina del despachador de trenes y en la orden original se anotarán las horas correspondientes, los nombres de los empleados que la firmen, los de los telegrafistas que intervengan y los de las oficinas de que sean transmitidos los *enterados*. Estas anotaciones se harán directamente sobre la orden y no por apuntes ó de memoria.

F.—A los trenes se dirigirán las órdenes según la superioridad de ellos; pueden dirigirse simultáneamente á varias estaciones ó á cada una con especialidad, según sea más conveniente. Los términos «derecho superior» ó «derecho inferior,» se refieren á los que los horarios conceden á los trenes cuyos derechos solamente quedarán alterados cuando la orden explícitamente lo exprese así.

G.—Al transmitirse las órdenes para trenes se harán preceder éstas de una señal, que puede ser el número «31» y significa «orden para tren.» A esta señal seguirá la palabra «copias» y una cifra que indica el número de ellas que deben tomarse si fuesen más ó menos de tres; así «31» «copia 5.»

H.—Al oír un telegrafista la llamada de su oficina seguida de la señal que indica orden para tren, rectificará si está puesta la señal roja y contestará con un signo que puede ser II, dando sus iniciales y las de su oficina, á continuación de lo cual se le transmitirá la orden. Transmitida ésta, la repetirán los telegrafistas leyéndola de su multicopiador, verificándolo las oficinas en el orden en que fueron llamadas, si se transmitió á la vez á varias: cada uno de los que la repitan observará si las otras lo hacen correctamente. Luego que la orden haya sido repetida correctamente por todos los que han debido verificarlo, se les dará, con la firma del despachador de trenes, el enterado que puede estar representado por el signo «O. K.» Cada telegrafista escribirá el signo de enterado en la orden, así como la hora á la que lo reciba y contestará de enterado, repitiendo el mismo signo con las iniciales de su oficina y su firma. Se contestará «Cúmplase» con la firma del Superintendente é iniciales del despachador en servicio; el telegrafista pondrá la palabra «Cúmplase» con la hora y su firma en el lugar adecuado de cada copia, entregando una á cada persona incluída en la dirección; dichas personas leerán su copia en voz alta al telegrafista.

I.—No se dará el «Cúmplase» á una orden que también debe entregarse á un tren de derecho inferior, hasta que se le dé el signo de enterado «O. K.» al telegrafista que reciba la misma orden para tren de derecho superior y que dicho enterado haya sido reconocido por el telegrafista, el cual pon-

drá la palabra «Cúmplase» antes de permitir al tren de derecho inferior que obre en virtud de dicha orden.

Después de recibido el signo de enterado para una orden, pero antes de obtener para ella la palabra «Cúmplase,» no tendrá más valor para el tren á que va dirigida que el de orden de detención, y no se obrará conforme á su contenido sino hasta recibir el «Cúmplase» que le corresponde.

Si la línea telegráfica sufriere alguna interrupción antes de que se obtenga el «O. K.,» la orden no tiene efecto y se deberá esperar durante un tiempo conveniente á que se ponga en corriente la línea y se restablezca la comunicación, antes de permitir que el tren para el cual ha sido recibida continúe sin ella.

J.—Tanto la orden como el signo de enterado y el «Cúmplase» deben ir precedidos cada uno de ellos, al ser comunicados, del «31» (signo de orden para tren) y del número de orden; así, «31 núm. 10.» Al transmitir la firma de un conductor debe anteponérsele el número del tren; así, «31 núm. 10, tren núm.....» Después de cada transmisión y enterado el telegrafista que transmite, firmará y dará el signo de su oficina.

K.—El telegrafista que recibe y entrega una orden, conservará en su libro la copia última en la cual constarán las firmas de los que han debido hacerlo y la hora á que lo verificaron: asimismo contendrá los enterados y la hora de recepción de ellos, la fecha y el número de tren; para cada uno de estos datos las formas tendrán lugar determinado. Al terminar el libro, se remitirá para archivarse á la oficina del Superintendente de División.

L.—El conductor enviará al Superintendente de División, junto con sus informes diarios, las órdenes que haya recibido y usado.

M.—Los maquinistas colocarán estas órdenes en las piezas destinadas á este objeto, de modo que las tengan á la vista hasta que queden ejecutadas.

N.—Las órdenes entregadas en la oficina del Superintendente, se sujetarán á los mismos requisitos respecto de compilación y entrega, que las entregadas en cualquier otro punto.

O.—Las órdenes para individuos encargados de trabajo que requiere uso de la vía, ya sea en patios ó en otros lugares, en cuyas órdenes se les autorice á usar de la vía cuando estén atrasados los trenes, les serán entregadas con las mismas formalidades que á los conductores de trenes.

P.—Toda orden que haya de ser entregada á un tren en lugar en que no se tenga oficina telegráfica, debe dirigirse así: «C.....y Al núm..... en.....al cuidado de.....» y entregarse á la persona que deba conducirla al punto de entrega. Dada la contraseña «Cúmplase», se recogerá la firma de la persona á quien se ordene entregue la orden á los empleados que deben ejecutarla, proporcionándole al portador de ella el número de copias necesarias para que entregue una á cada uno de los individuos que deban recibirla y otra en la cual recoja las firmas de las personas á quienes entrega las correspondientes. El empleado, al recibir una orden en la forma indicada, la cotejará con aquella en la que firma. La copia en que se

recogieron las firmas será depositada en la primera oficina telegráfica que se encuentre después de recogida la última firma, y el telegrafista que la recoja dará recibo de ella.

No se comunicarán, por este medio, órdenes que restrinjan los derechos del tren que las reciba.

Q.—Como precaución, para evitar que por olvido deje de cumplirse lo prevenido en órdenes que en algo alteren el servicio ordinario de los trenes, los conductores y maquinistas informarán á sus subalternos de la parte en que la orden recibida altere el servicio ordinario ó señale cruzamiento, con la mira de que éstos puedan, en caso dado, advertir al superior del olvido y se evite por lo tanto un accidente.

R.—Las órdenes para un tren comprenden á todas sus secciones, á menos que explícitamente se exprese en ellas que solamente comprende á determinadas secciones del tren, en cuyo caso sólo se darán copias de la orden á las secciones á quienes corresponda.

S.—Se procurará que las órdenes de cruzamiento las reciban los conductores y maquinistas en la estación anterior á aquella en la que debe verificarse el cruzamiento; pero si fuese necesario en la que debe tener verificativo, se tomarán en la estación por los empleados de ella, todas las precauciones necesarias para la seguridad del movimiento que allí va á tener lugar sin previo conocimiento de los empleados de los trenes que deben ejecutarlo.

Se evitará el comunicar las órdenes aludidas con innecesaria anticipación á la entrega de ellas, ni á puntos demasiado distantes de aquél en que deben tener lugar. A los trenes de carga no se les entregarán órdenes en estaciones en que tengan mucho trabajo, sino cuando éste esté terminado, salvo aquellas órdenes que afecten á los mismos trenes en el mismo punto y que sean de ejecución inmediata.

T.—Toda orden para la que se ha dado el «Cúmplase» rige hasta que esté terminada ó se retire por otra especial para el caso. Cuando un tren sufra accidente y sus empleados no puedan oportunamente reparar la avería, inmediatamente el conductor enviará á la estación telegráfica más cercana el siguiente mensaje: «Accidente al tren núm.....entre los kilómetros.....y.....Por accidente mi tren no tiene derechos hasta nuevas órdenes: está amparado por las señales del Reglamento.—Firmado: Conductor.....Maquinista.....» El conductor anotará en este mensaje la hora en que lo despacha. Los conductores de los trenes de pasajeros ó carga que lleguen al lugar del accidente darán cuenta de su llegada en la forma prescrita. Al encontrarse la vía expedita, los trenes detenidos continuarán hasta la estación telegráfica más cercana amparados por el portaseñales y allí se comunicarán con el Superintendente para recibir órdenes, pues todas las que le correspondían antes de perder sus derechos quedan nulificadas.

U.—Los telegrafistas anotarán y comunicarán al Superintendente inmediatamente la hora de salida de todo tren, indicando en los extraordina-

rios la dirección en que corren. Anotarán la hora á que llegue á la estación cualquier tren y comunicarán este aviso cuando se les pida.

V.—Los despachadores de trenes llevarán una «Hoja de trenes» en que quedarán anotados todos los que estén en circulación y la hora en que pasen por las varias estaciones. En la misma hoja firmarán y harán constar los horas en que entran y salen de servicio.

X.—En las órdenes para trenes, éstos se mencionarán por el número que les corresponde en el Itinerario: los especiales por el número de su locomotora. En ambos el número se escribirá en cifra y letra, así: «Tren núm. 4, cuatro» ó «Tercera sección núm. 2, dos,» «Extraordinario locomotora 12, doce:» si se desea, en los extraordinarios, puede mencionarse su carácter.

Y.—Pueden emplearse los siguientes signos y abreviaturas:

C. y *M.* Por Conductor y Maquinista.

O. K. Como se indica en el artículo correspondiente.

Min. Por minuto.

Emp. Empalme.

Cga. Por carga.

Nº Por número.

Loc. Por locomotora.

Sec. Por sección.

Tel. Por telegrafista.

9. Signo para expeditar la línea telegráfica y transmitir ó pedir de preferencia á todo servicio, órdenes para tren.

31. Signo para órdenes de tren.

Iniciales del Superintendente en vez de firma.

Signos de oficina ú otros que determine el Superintendente.

Las abreviaturas usuales de los nombres de los meses.

Sistema de circulación con boletas de vía libre.

I. Ningún tren ó maquina aislada puede salir de una estación sin orden previa del Jefe de ella, comunicada por escrito al Conductor del tren: si la locomotora marcha sin remolcar vehículo alguno, al maquinista se entregarán directamente las órdenes que el Conductor deba recibir.

II. La orden para la salida de un tren, la comunicará el Jefe de Estación, entregando firmada por él y el telegrafista, la boleta de «Vía Libre» al Conductor, el cual á su vez, si no tiene conocimiento de alguna cosa que impida el tránsito del tren, la firmará y personalmente la entregará al maquinista. Este no saldrá de una estación con su tren antes de recibir la boleta de «Vía Libre» debidamente requisitada, ni pasará de la estación ó paradero hasta donde se indica estar la vía libre sino en tanto que reciba nueva boleta en forma que lo autorice á continuar su marcha.

III. Las boletas de vía libre se extenderán en papel de diferente color según sea la dirección que deba seguir el tren para el cual se destina.

IV. La boleta de «Vía libre,» llenados correctamente sus claros con tinta, expresando la fecha del día en que se expide, el número ó clase de tren para el cual va á servir, la estación ó paradero hasta cuyo punto la vía está libre, y todas las notas que sean conducentes para la marcha segura del tren que con ella se despacha, firmada por el telegrafista, será entregada por éste al Jefe de estación como contestación á sus preguntas sobre el estado de la vía.

V. Las preguntas que el telegrafista dirija á la estación hacia la cual se va á despachar un tren, deben tener la forma y requisitos de telegramas cambiados por los Jefes de estación, asentándose íntegros en el libro *ad hoc* para que al informar el Jefe de estación al telegrafista si la vía está ó no libre, ponga su firma al calce de dicho telegrama formulado por el telegrafista con oportunidad á fin de evitar demoras.

VI. Desde el momento en que un telegrafista reciba la pregunta «¿Vía libre?» deberá considerar que un tren está próximo á salir rumbo á su estación viniendo de aquella que hace la pregunta ocupando la vía é impidiéndolo con él la salida de todo tren ó máquina aislada con rumbo opuesto. Contestará á esta pregunta después de tomar con el Jefe de estación, en la forma dispuesta en el párrafo V, los informes necesarios: nunca contestará de por sí aun cuando esté seguro de que no hay sobre la vía otro tren, pues bien pudiera haberse hecho salir alguna máquina ó vehículo á las inmediaciones de la estación sin que se haya creído necesario advertírselo.

VII. En el momento en que un tren salga de la estación, el Jefe de ella lo avisará al telegrafista, expresando su número ó clase, número de la máquina, rumbo que sigue y hora exacta de salida. El telegrafista formulará en el libro el telegrama correspondiente, lo hará firmar por el Jefe de estación y lo pasará en seguida á aquella á donde va el mencionado tren. Hará que conste sobre el papel de su aparato telegráfico, tanto este aviso como la contestación de «enterado» con la firma del telegrafista que lo recibió. Este lo asentará inmediatamente en el pizarrón que tiene con tal objeto y en el libro respectivo con la hora exacta de la salida del tren. Después de dar y recibir el aviso de salida de un tren, los telegrafistas de ambas estaciones no considerarán la vía libre sino hasta recibirse el telegrama de haber llegado completo el tren anunciado, á la estación á que se dirigía.

VIII. Cuando sea necesario dar á un tren boleta de «Vía libre,» no hasta la estación inmediata solamente, sino hasta otra más lejana, designada en cada caso por el Superintendente de División, con el objeto de no hacer parada en las intermedias, los telegrafistas deberán tomar informes sobre el estado de la vía, de todas las estaciones sucesivamente, comenzando por la inmediata y acabando por la más lejana. Una vez seguros de que la vía está libre, podrán extender la boleta designando en ella la última estación hasta la que lo está. Los telegrafistas que reciban la pregunta tendrán presente lo ordenado en el párrafo VI, y al pasar el tren por su estación darán aviso á las dos adyacentes, de la hora exacta á que lo verifica.

IX. Si las necesidades del servicio obligan al Superintendente de División á dar órdenes para que un tren salga de una estación antes de recibir-

se el aviso de haber llegado á la otra estación el tren que precede, deberá anotarse en la boleta de «Vía libre» que hay otro tren en marcha en el mismo tramo, haciendo constar la clase de tren que precede y la hora exacta de su salida, á fin de que con conocimiento de estos hechos el maquinista tome las precauciones del caso.

X. Cuando dos ó más trenes deban cruzarse en una estación ó paradero, designado anticipadamente por los Superintendentes de División, se anotará el cruzamiento en la boleta de «Vía libre,» muy especialmente si en el lugar en que deba verificarse no hay oficina telegráfica, para que los trenes no pasen del punto indicado, sin haberse verificado el cruzamiento, salvo el caso de órdenes en contrario, emanadas de persona autorizada para ello. Estas órdenes serán siempre por escrito y firmadas por la persona que las emite.

XI. Las boletas de «Vía libre» no se llenarán nunca anticipadamente ni mucho menos se tendrán firmadas de antemano, sino que deberán extenderse precisamente en el momento en que deban usarse y después de recibidos los avisos telegráficos del caso.

XII. Se considerará como nulo todo aviso verbal sobre movimiento de trenes. Los telegramas que traten sobre este asunto, deberán estar firmados por el Superintendente de División ó por los Jefes de estación, según el caso, pero nunca por los telegrafistas entre sí. Estos los formularán en sus libros, conforme se previene en el párrafo V, y exigirán que sean firmados antes de transmitirlos, asentando escrupulosamente la hora en que lo verifican.

XIII. En caso de interrupción telegráfica, á los trenes que circulen conforme á los honorarios vigentes, se les extenderá la boleta de «Vía libre,» con la palabra «precaución» haciendo constar en la misma boleta que la línea telegráfica está interrumpida.

XIV. Siempre que sea necesario despachar trenes extraordinarios ó especiales, si es posible, se les formarán horarios especiales, determinando en ellos los cruzamientos con los trenes ordinarios. Estos horarios se pondrán en conocimiento de los Jefes de estación por las cuales deba transitar el extraordinario ó especial y queda ya por lo tanto para las boletas de «Vía libre,» en el caso de los ordinarios. Si el tren especial ó extraordinario hubiese de correr sin haber habido el tiempo necesario para hacer circular previamente el horario que debe regirlo, se pasará por el Superintendente de División circular telegráfica á todas las estaciones comprendidas en el trayecto que el especial deba correr, anunciando la clase que el tren tiene: el Superintendente determinará si las «Vías libres» se extienden de estación á estación ó pueden comprenderse en una «Vía libre» varias y cuales deben ser.

XV. Cuando por interrupción de la comunicación telegráfica, no sea posible obtener la «Vía libre,» todo tren especial ó extraordinario que camine sin horarios circulados previamente, deben detenerse en la estación donde se encuentren al cesar la comunicación telegráfica, y solamente podrán continuar detrás de un tren ordinario que marche en igual dirección y con su boleta de «Vía ocupada por el expresado tren ordinario.» Además de la

boleta de «Vía ocupada,» el Jefe de estación donde se detuvo el tren especial ó extraordinario, dará el conductor del mismo, orden por escrito para que pueda salir de conformidad con las instrucciones que anteceden y esto mismo deberá hacer el Jefe de cada estación por donde transite dicho tren hasta que encuentre restablecida la comunicación telegráfica.

XVI. Los trenes del servicio de la empresa que deban despacharse de una estación para verificar algún trabajo, sin llegar hasta la siguiente estación, recibirán su boleta de «Vía libre» con la anotación respectiva del punto hasta donde deba llegar y regresar á la estación de partida. Además, el conductor y maquinista recibirán orden por escrito del Jefe de estación, con las instrucciones necesarias relativas á hora que deban volver á su punto de partida ó la que deben verificar cruzamiento con otros trenes determinados y desvío preciso en que éste debe tener lugar.

XVII. Al despacharse un tren en las condiciones del párrafo XVI, el Jefe de estación pasará telegrama al de la correspondiente, expresándole si el tren de servicio tiene ordenado cruzamiento, indicando la clase del tren y desvío preciso en que éste deba tener lugar, y esto con el objeto de que lo haga constar en las vías libres que expida; en caso de no ser así se considerará la vía ocupada entre las estaciones referidas, hasta no recibirse aviso de haber regresado á la de partida el tren de servicio que salió de ella.

XVIII. Los maquinistas conservarán todas las boletas de «Vía libre» que reciban, en el lugar que tienen destinado en su locomotora, entregándolas al final del viaje á su Jefe respectivo.

«Artículo adicional —Quedan en todo su vigor y fuerza las prevenciones contenidas en los artículos del 125 al 209 del mencionado Reglamento de 1º de Julio de 1883.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á veinticinco de Octubre de mil ochocientos noventa y cuatro.—*Porfirio Díaz.*—Al C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Octubre 25 de 1894.—*Manuel G. Cosío.*—Al.....

Los artículos del 125 al 209 citados como no derogados, son los siguientes:

CAPITULO VIII

Tarifas y condición para su aplicación.

Art. 125. Servirán de base á las empresas para el establecimiento de sus tarifas, los tipos de percepción kilométrica que, tanto para los pasajeros como para las mercancías, les hayan sido otorgados en virtud de la ley de concesión.

Ninguna línea ó tramo de ferrocarril podrá ponerse en explotación sin que antes hayan sido autorizadas debidamente las tarifas respectivas.

Art. 126. La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad, sin que pueda concederse á nadie, ni de ninguna manera, ventaja que no se conceda á todos los que se hallen en igualdad de circunstancias.

Art. 127. Los objetos que se transporten por el camino de hierro se clasificarán del modo siguiente:

- 1º Equipajes.
- 2º Encargos.
- 3º Mercancías.
- 4º Ganado de todas clases.

Se comprende bajo la denominación de equipajes todo bulto ú objeto que presente el viajero para que sea transportado en el mismo tren que le ha de conducir.

Se entiende por encargos, todos los bultos sueltos que deban ser transportados en los trenes de pasajeros.

Se designan con el nombre genérico de mercancías todos los efectos que no se comprendan en las dos clasificaciones anteriores.

Corresponde á la cuarta designación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, las aves de corral y las de recreo, colocadas en jaulas ó cajones con verjas.

Art. 128. La percepción á favor de la empresa será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 129. Todo viajero debe pagar, antes de la salida del tren, el precio de su asiento según tarifa. En cambio del precio del transporte se le entregará un boleto, en el cual conste la suma satisfecha por el mismo, el nombre del punto de salida, el del punto de llegada, la clase de carruaje que le le corresponda y la fecha. Los viajeros están obligados á presentar sus boletos cuantas veces se les exija por los empleados de las empresas destinados al efecto, y sólo están obligados á entregarlo hasta pasada la penúltima estación de su destino.

Art. 130. El viajero que no acredite con el boleto respectivo haber pagado la suma que corresponda al asiento que ocupe en los coches, pagará el precio de pasaje con un recargo de veinticinco por ciento, desde el punto de salida hasta en el que se provea de boleto. Si ocupare asiento de clase superior á la del boleto, habiéndolo de la que corresponde á éste, pagará la diferencia al conductor del tren. Si se negare á pagar cualquiera de esas cantidades, podrá serle detenido por la empresa su equipaje hasta que lo verifique, sin perjuicio de obligarlo á bajar del tren en la primera estación en que éste se detenga. Si careciere de equipaje ó el valor de éste fuere evidentemente insuficiente para que vendido pueda cubrir el débito, á juicio

de los agentes de la empresa, el viajero será puesto á disposición de la autoridad competente.

Art. 131. El viajero que por falta de carruaje se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su boleto, nada satisfará á la empresa por el exceso del precio. Si por el contrario tuviere que ocupar una localidad de clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su boleto inmediatamente que termine el viaje, estando obligado el conductor á hacer constar en el boleto la falta de asiento de la clase á que corresponde, y reservándole el pasajero en su poder para poder hacer la reclamación á la empresa.

Art. 132. Dado caso que un viajero desee continuar para un punto más allá del indicado en su boleto, abonará sólo el exceso que corresponda al aumento del trayecto, siempre que oportunamente dé aviso al jefe ó conductor del tren, antes de salir de la estación en que deba terminar el valor de su boleto. Si no hiciese préviamente esta advertencia, satisfará el importe correspondiente al exceso del trayecto que hubiere recorrido sin boleto, con un aumento de veinticinco por ciento; y caso de no realizar el pago, incurrirá en las prescripciones consignadas en el art. 130.

Art. 133. Se prohíbe rigurosamente:

Entrar y salir en los coches por otro lado que no sea el de los andenes ó embarcaderos, trasladarse de uno á otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja, durante la marcha.

Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento, y andar por los estribos de aquellos.

Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

Art. 134. No se consentirá en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo animales ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros, ni tampoco á las que por su falta de compostura, palabras ó acciones, ofendan el decoro de los demás, alteren el orden establecido ó produzcan disturbios ó disgustos. Los viajeros tienen derecho á exigir de los empleados de las empresas ó agentes de policía se cumpla lo prevenido en este artículo.

Art. 135. Los viajeros tienen derecho á continuar ocupando, hasta el término de su viaje, los asientos que á su entrada en el tren encontraren vacíos, si al abandonarlos momentáneamente en las estaciones intermedias dejan en ellos una empresa ú objeto cualquiera de su pertenencia que indique hallarse ocupado. En las estaciones de origen de un tren, será indispensable la presencia personal de un viajero, para que se repute ocupado su asiento.

Art. 136. Se prohíbe llevar perros y aves en los carruajes de viajeros.

Art. 137. Si por algún viajero se infringieren las disposiciones de este reglamento, los agentes de policía federal, y en su defecto los de la autori-

dad local, los jefes de estaciones, los conductores de trenes y agentes de resguardo de las empresas, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exija su gravedad, y lo pondrán á disposición de la autoridad judicial más inmedlata para que ésta proceda en la forma que corresponda.

Art. 138. Todo viajero puede conservar en su poder sin someterlos á registro, los bultos que por su volumen ó naturaleza no puedan molestar ú ocasionar daño á los otros viajeros, y siempre que el peso de dichos bultos no-exceda de quince kilogramos. La empresa no responderá de estos bultos de equipaje que no han sido debidamente registrados en su oficina.

Art. 139. El registro de equipajes se efectuará presentando el boleto de pasaje, en vista del cual se expedirá al viajero un resguardo, indicando el nombre de la estación de salida, el de la de llegada, la cantidad de bultos de que se compone el equipaje, el número que le corresponda, su peso total, y la cantidad percibida por exceso si lo hubiere. Este resguardo sirve al pasajero para reclamar su equipaje en el punto de destino á su llegada á él, en donde le será entregado con sólo la demora necesaria para descargar el furgón que lo conduzca. El viajero que dejare su equipaje en la estación por más de cuarenta y ocho horas, pagará los derechos de almacenaje correspondientes.

Art. 140. El viajero que no pueda presentar el resguardo que le hubiere sido expedido al entregar su equipaje, sólo podrá retirarlo si justifica plenamente ser de su pertenencia. Esta justificación debe hacerse presentando las llaves, é indicando de una manera precisa y terminante, y sin ninguna especie de vaguedad las señas exteriores de los bultos de que se compone el equipaje, y de algunas de las piezas contenidas en cada uno de ellos. Los gastos á que esta justificación pueda dar lugar serán de cuenta del viajero.

Art. 141. Si á la llegada del tren faltase algún bulto de equipaje de los expresados en el resguardo que se entregó al viajero, lo reclamará al jefe de estación dándole las señas, con todos los detalles que puedan facilitar la busca, y en cambio del resguardo, exigirá un documento en que conste la clase de bulto que falte, peso, estación de procedencia y aceptación por parte de la empresa de entregarlo en el plazo suficiente para que llegue el tren que salga de aquella dentro de las veinticuatro horas siguientes á la reclamación, quedandó obligada la empresa á indemnizar al reclamante de los daños y perjuicios que le resulten por la demora en la entrega del equipaje.

Art. 142. En caso de extravío de bultos entregados como equipajes, las empresas serán responsables de su pago, según la siguiente clasificación, salvo prueba en contrario:

Por cada baúl mundo.....	\$ 200
Por cada baúl ó petaca según su tamaño, de \$50 á.....	100
Por cada saco de noche ó maleta.....	25
Por cada sombrerera.....	5

Art. 143. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos objetos representen ya sea según su valor en venta, ya sea por el precio en que los estime. La falta de este requisito relevará á la empresa de responsabilidad en caso de sustracción ó extravío, y sólo quedará obligada al pago de la cantidad que precediera, con arreglo á la clasificación consignada en el artículo anterior para el caso de extravío de bultos.

Art. 144. La declaración hecha por los viajeros respecto del contenido de los bultos podrá admitirse como buena por la empresa, á no concurrir circunstancias especiales que hicieran comprender inexactitud en la declaración, en cuyo caso se procederá al reconocimiento de los mismos, y de no resultar conformidad entre el interesado y la empresa, podrá ésta hacerlo constar por medio de un agente del orden administrativo ó judicial, cuyo agente, levantando la oportuna acta, hará constar las diferencias que resulten entre ambas partes, con expresión del contenido, del estado y valor que se les dé por las mismas, á fin de que produzcan estas diligencias los efectos que correspondan para el caso de extravío ú otra circunstancia.

Art. 145. La tarifa por exceso de equipaje se percibirá con arreglo al tipo fijado por la ley de concesión, y se aplicará por fracciones indivisibles de diez kilogramos.

Art. 146. Para el transporte de encargo que se facturen para expedir en trenes de viajeros, se percibirán por las empresas los mismos tipos que también se hayan fijado en la concesión y se aplicarán por fracciones indivisibles de diez kilogramos.

Art. 147. Las tarifas se presentarán con la anticipación debida á la Secretaría de Fomento para su exámen y aprobación. Toda alteración en los precios de tarifa deberá ponerse en conocimiento de la Secretaría de Fomento para su examen, y si se aprueba, se le dará publicidad por la empresa en todas las estaciones con la anticipación que determine la ley de concesión.

Art. 148. Todo el que remita encargos ó mercancías á las estaciones de los ferrocarriles, hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

Art. 149. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de las empresas para recibir los efectos que deben transportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada. No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios, exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

Art. 150. Las empresas están obligadas á recibir y facturar los bultos que se les presenten para ser transportados, con las condiciones que se consignan en el presente capítulo. A este efecto, llevarán los libros talonarios que crean conveniente y en ellos constará el peso y el precio del transporte

de los objetos, por el mismo orden de las fechas en que fueron presentados. Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó á su encargado un talón donde se exprese el número de orden, destino, clase, peso y precio del transporte y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Art. 151. La responsabilidad de las empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior, comienza desde el momento en que se han hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro.

Art. 152. Los registros que deben llevar las empresas, según lo prevenido en el artículo 150, así como el talón resguardo que debe expedirse al remitente, deberán expresar:

Número de orden del registro y de la expedición.

Nombres, apellidos y lugares de residencia del remitente y consignatario.

Destino de la expedición.

Cantidad, clase de bultos, sus marcas y números, naturaleza y peso de la mercancía.

La cantidad cobrada por porte á la salida, ó que haya de cobrarse á la llegada.

Tarifa aplicada.

Plazo de transporte.

Art. 153. Toda falsedad cometida en la declaración de expedición, ya sea imponiendo la mercancía de distinta calidad que la que realmente tenga, atribuyéndola menor peso ú otra falta semejante, relevará á las empresas de toda responsabilidad, ya sea por las averías que ocurran ó por cualquiera otra causa, quedando obligado el remitente ó el consignatario á pagar la diferencia de partes. En caso de insolvencia, se procederá contra el remitente como reo de fraude.

Art. 154. En el caso de que por falsa declaración del remitente, los efectos porteados incurran en comiso ó produzcan algún daño á los demás efectos que se trasporten ó al material de las empresas, éstas tendrán derecho á que se les indemnice por los perjuicios.

Art. 155. Cuando la empresa reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó á su consignatario.

Art. 156. Podrán negarse las empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesiten de una segunda cubierta para conservarse, y finalmente las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos de transporte, si éstos no se pagan previamente.

Art. 157. Las hojas de expedición entregadas por la empresa á los conductores de los trenes de mercancías, harán fe á favor de los dueños que hubieren perdido su talón resguardo, siempre que identifiquen su personalidad.

Art. 158. Las tarifas para el transporte de mercancías se aplicarán por

fracciones indivisibles de diez kilogramos; y se considerarán como un solo bulto para la aplicación de ellas, todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa, con tal que sea hecha por un mismo individuo y dirigida á una sola persona.

Los encargos y los excedentes de equipajes con las mismas condiciones, se considerarán como un solo bulto para la percepción de los precios que en tarifa especial tengan señalados.

Art. 159. Debiendo asimilarse á las clases que tengan más analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demás efectos que se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma empresa; pero sometiendo desde luego la clasificación á la Secretaría de Fomento, la que podrá modificarlas, admitirlas ó desecharlas según le pareciere conveniente. Si ántes que esto hubiera tenido efecto, el remitente no se conformase con la asimilación hecha por la empresa, podrá llevar su queja á la Secretaría de Fomento, la que en su vista resolverá lo que proceda, ya sea confirmando la asimilación hecha por la empresa, ya acordando la devolución á favor del remitente de la suma que hubiere satisfecho de más, si no resultare, á juicio de dicha Secretaría, bien aplicada la clase.

Art. 160. Siempre que un bulto contenga mercancías de diversas clases, comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el de transporte la que lo tenga más elevado.

Art. 161. La consignación de las mercancías podrá ser á voluntad del remitente, nominativa, ó al portador del talón resguardo.

Art. 162. El remitente podrá variar el punto de destino de la mercancía, ínterin ésta no haya llegado á su destino, y la persona del consignatario, mientras que aquella no se haya puesto á disposición de éste; pero en ambos casos será condición precisa la de que al peuir estos cambios, se devuelva el talón resguardo y, haciendo constar en el mismo con su firma el remitente, que queda anulado el contrato de transporte primitivo y no de otra manera; en este caso el remitente quedará obligado á pagar los gastos que por esta operación se hubiesen ocasionado á la empresa.

Una vez puesta la mercancía por la empresa á disposición del consignatario, el remitente no tendrá ya derecho alguno sobre la mercancía perteneciendo ésta al consignatario, salvo los derechos que contra éste puedan corresponder al remitente por su valor.

Art. 163. En caso de que por interceptación de una línea férrea no pueda hacerse oportunamente el transporte de una mercancía hasta el punto de su destino por la línea que corresponda hacerlo, lo avisará al remitente para que éste disponga lo que le convenga. En caso de que el remitente nada disponga en el término de doce horas, la mercancía quedará detenida hasta que la interceptación de la línea desaparezca, sin responsabilidad de la empresa, por los perjuicios que sufra el remitente cuando la interrupción provenga de causas no imputables á la empresa.

Cuando la interrupción de la vía provenga de causas imputables á la

empresa, ésta estará obligada á pagar al remitente todos los daños y perjuicios que se le ocasionen. En caso de ser susceptible de averiarse ó perderse en un breve término, procederán á su venta según lo dispuesto en el artículo siguiente.

Art. 164. Los efectos susceptibles de perderse ó averiarse en corto plazo, si no se retiraran de las estaciones dentro de las veinticuatro horas de su llegada, podrán ser vendidos desde luego, pasado este plazo, sin otra formalidad que la de hacerse la venta con intervención de la autoridad judicial más próxima, levantándose acta de la venta, que firmarán los que intervengan en ella, el jefe de la estación y el comprador, adjudicándose al mejor postor. El producto de la venta se aplicará en primer término al pago de los portes y demás sumas que por cualquier concepto graven la expedición, y el resto quedará á disposición del consignatario ó remitente.

Art. 165. Las empresas de ferrocarriles están obligadas á entregar el mismo número de bultos que reciban, con las marcas que conste tenían al hacerse cargo de ellos, y con el peso conforme, salvo la diferencia que pueda corresponder á la merma natural de la mercancía, según su clase, y distancia recorrida, cuyas proporciones se fijarán en caso de desacuerdo, por dos peritos, nombrados uno por la empresa y otro por el interesado, y un tercero designado por ambos para el caso de discordia; y cuando no se pongan de acuerdo en este tercero, lo nombrará la autoridad competente. Esta regla subsistirá mientras la Secretaría de Fomento publica las tablas de merma correspondientes á cada una de las líneas férreas.

Art. 166. Si al hacer entrega de la mercancía y el cobro de los portes apareciere que el importe de éstos no se hallaba conforme con los que corresponden á la expedición, ya fuese en más ó en menos, podrá pedirse y hacerse la rectificación que proceda, así por la empresa como por el consignatario, cuando éste deba pagar aquellos.

Art. 167. Toda reclamación hecha después de recibida la mercancía ó efectos porteados, será inadmisibile, los gastos de reposo y reconocimiento serán de cuenta de las empresas, cuando resulte falta que exceda á la merma natural ó avería imputable á la misma. En otro caso, ó sea existiendo las circunstancias expuestas, serán de cuenta del que pidió reposo ó reconocimiento.

Art. 168. Las faltas y averías que procedan de fuerza mayor, caso fortuito ó de vicio propio de la mercancía, no son de cuenta de las empresas, sino del consignatario de la mercancía, ó del remitente, según el convenio que entre ellos pudiera existir.

Art. 169. Las empresas no son responsables de las averías ó extravíos de las mercancías cargadas por los remitentes en carros puestos á su disposición, cuando consienta la empresa en que la carga sea cuidada por persona puesta al efecto por el remitente.

Art. 170. Si hubiere retraso en el plazo total que fijan las disposiciones del presente reglamento para la expedición, transporte y entrega al consignatario, que deberá hacerle en los términos prevenidos en el artículo 174,

podrá dicho consignatario hacer constar el retraso en el talón, al recoger la expedición, y en el libro de reclamaciones en el propio acto, quedando á salvo los derechos del remitente ó consignatario para hacerlos valer ante la autoridad competente.

Art. 171. Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercancías, que de otra manera se habrían perdido ó destrozado.

Art. 172. Las disposiciones legales que someten á comprobación los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las empresas de ferrocarriles, en cuanto tenga relación con los transportes.

Art. 173. Las empresas serán siempre responsables de la substracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurren á sus oficinas.

Art. 174. La expedición de los encargos se hará por el primer tren de pasajeros, siempre que salga cuando menos una hora después de su presentación; la de las mercancías susceptibles de avería por retardo, deberá hacerse en el tren de carga inmediato, siempre que se presenten seis horas antes de la salida de un tren; y la de las mercancías en general se hará por orden riguroso de su presentación, quedando obligadas las empresas á emplear todo el material rodante de que dispongan, para que la expedición se verifique con el menor retardo posible. El transporte deberá hacerse en el tiempo marcado en el itinerario del tren, y la entrega de los encargos y mercancías susceptibles de avería, se hará dentro de las primeras cuatro horas útiles después de la llegada del tren que los haya conducido, y la de las mercancías en general dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á su llegada.

Art. 175. Respecto de los animales de tiro y silla, fieras ó de cualquiera otra clase, se pasará el aviso á los consignatarios, en el momento de la llegada del tren. Transcurridas las 48 horas que se conceden al efecto para las mercancías, si no acudiese el consignatario á sacarlas de la estación, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje, con arreglo á los tipos que expresan las tarifas á que puedan aplicar las empresas, en virtud de la ley de concesión y que precisamente deberán someter para su examen á la Secretaría de Fomento, á fin de que autorice su aplicación. El derecho de las empresas al cobro del almacenaje que deban percibir, si el consignatario no recogiese los animales de tiro, silla, etc., estará en relación con el costo de manutención y cuidado de aquellos, y deberá fijarse oportunamente en las tarifas, previa autorización también de la Secretaría de Fomento.

CAPITULO IX.

Accidentes.

Art. 176. Las empresas de ferrocarriles ordenarán á sus empleados y dependientes que cumplan estrictamente con lo prevenido en el artículo 94 en caso de ocurrir un choque, descarrilamiento ó accidente de cualquiera

especie en los trenes, y darán parte inmediatamente al Ministerio de Fomento, cada vez que ocurra alguno de aquellos. Si el accidente hubiere causado desgracias personales, y no se hubieren podido incluir en el parte todos los detalles, los harán constar en un segundo parte, expresando el número de muertos y heridos, con designación de los nombres y apellidos de los primeros, si fuese posible averiguarse, y en todo caso de los segundos.

Art. 177. La empresa deberá así mismo facilitar el medio más breve posible, para que la Inspección Oficial pueda trasladarse al punto en que haya tenido lugar el accidente, á fin de que pueda proceder con arreglo al artículo 199 de este reglamento.

Art. 178. Si á la Inspección Oficial no le hubiere sido posible llegar al punto del accidente con la oportunidad necesaria, la autoridad local, á la que deba darse parte, por sí ó á petición de la empresa ó de sus empleados, hará constar la posición exacta del tren, que se determinará por los dos postes kilométricos entre los cuales se encuentre, haciendo constar así mismo la situación ó posición de la máquina ó máquinas, la huella que haya dejado el tren descarrilado, marcando la longitud, dirección y origen de la misma, así como la causa ó causas que desde luego aparezcan haber motivado ú ocasionado el accidente.

Art. 179. Las empresas dispondrán lo conveniente para que en las estaciones en que el tráfico de viajeros tengan alguna importancia se fijen anuncios expresando los nombres y apellidos de los pasajeros que por efecto de un accidente cualquiera verificado en la vía hubieren muerto ó resultado heridos, ó contusos, expresando en estos dos últimos casos el estado de gravedad de aquellos.

CAPITULO X.

Obligaciones impuestas á la Empresa.

Art. 180. Las empresas que en virtud de la ley de concesión hayan obtenido la franquicia de los derechos de importación fijados por el arancel de aduanas para el material y demás efectos necesarios para la construcción y explotación de las líneas, deberán presentar á la Secretaría de Fomento por triplicado relaciones detalladas de los materiales ó efectos cuya introducción proceda, expresando las unidades ó peso de aquellos. La Secretaría de Fomento tendrá la facultad de limitar y suspender, hasta donde en estricto derecho proceda, la que á la vez tienen las empresas para la libre introducción de materiales y efectos destinados á la construcción y explotación de las líneas, siempre que por dichas empresas se manifestase la pretensión de introducir mayor cantidad de aquellos, que la necesaria á las expresadas construcción y explotación, ó que se hubieren distraído dichos efectos del objeto especial y determinado de su aplicación.

Art. 181. Estarán obligadas las empresas á llevar uno ó más libros, en los que se abrirán cuentas corrientes á cada clase de materiales, y así mismo á cada clase de objetos ó efectos. En dicha cuenta deberá figurar en el *debe* el material ó efectos importados, con indicación de la aduana por donde

hayan sido despachados, buques que los hayan conducido ó del depósito ó almacén de donde procedan y la fecha en que tuvo efecto, y en el *haber* las cantidades que se vayan empleando, con expresión de la sección de la vía, estaciones, talleres, etc. Si no llevaren estos libros las empresas, deberán establecerlos imprescindiblemente antes de los treinta días contados desde la promulgación del presente reglamento, y la primera partida que figurará en el *debe* de las cuentas que quedan indicadas, serán las existencias que en la fecha expresada tengan en sus almacenes ó depósitos, únicos puntos donde deberán conservarlos. Las empresas deberán poner estos libros á disposición de la Inspección Oficial, y asimismo facilitarle cuantos antecedentes y datos les pidan para el mejor desempeño de su cometido.

Art. 182. Cuando las empresas estuvieren facultadas por la ley de concesión para aprovecharse de los terrenos baldíos, maderas y demás materiales que en ellos se encuentren, no podrán hacer uso de esa facultad sin previo aviso á los jefes de hacienda respectivos, y bajo la vigilancia de los empleados que designe la Secretaría de Fomento.

183. Todos los empleados en el servicio de oficinas y trenes deben llevar un distintivo que denote sus funciones; hablarán español y emplearán con las personas con quienes traten asuntos del servicio, el lenguaje y consideraciones que al público son debidos.

Todos los anuncios, libros de contabilidad, recibos y demás documentos que hubieren de darse al público ó presentarse á las autoridades, agentes del fisco ó inspectores, deberán estar escritos en el idioma español.

Art. 184. Las empresas son responsables de todas las faltas ó accidentes que ocurran por morosidad, abandono, imprudencia ó falta de capacidad de sus empleados.

Art. 185. Todas las empresas harán reconocer, para admitirlos y conservarlos á su servicio, á los maquinistas, fogoneros, conductores de tren, jefes de estación, cambiadores, guarda-vías y garroteros, por dos profesores de medicina respecto al daltonismo, poder visual, y buen estado del oído, y se les expedirá á dichos empleados su correspondiente certificado. La Secretaría de Fomento nombrará, cada vez que lo juzgue conveniente, uno ó más profesores de medicina, para que hagan un reconocimiento respecto al daltonismo, poder visual y buen estado del oído de los empleados expresados en este artículo.

CAPITULO XI

De la Inspección Oficial.

Art. 186. La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil, la intervención en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que pueden afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponden á la Secretaría de Fomento.

Art. 187. Para inspeccionar oportunamente la ejecución del trazo, construcción, reparación, conservación y explotación de las vías férreas, habrá el

personal que el Gobierno designe, el cual será pagado por las empresas cuando así se hubiere estipulado en las concesiones respectivas, ó por el Erario Federal en caso contrario.

Los Inspectores facultativos deberán ser ingenieros titulados.

Art. 188. En los trabajos de reconocimiento y de estudio del terreno para el trazo de una vía férrea, los inspectores acompañarán á los ingenieros de las empresas, presenciando sus trabajos, tomando parte en ellos cuando lo creyeren conveniente, verificando sus resultados y exigiendo en caso necesario que las operaciones tengan la exactitud que se requiere para el objeto á que están destinados.

Art. 189. Procurarán que se estudien los diversos trazos que puedan presentarse y que se haga la comparación de ellos, atendiendo á los gastos de construcción, á los de conservación y reparación, á los de explotación, á los productos probables de cada uno y al interés de los pueblos que se encuentren en la zona que pueda recorrer la vía, en el concepto de que cuando informen sobre el trazo que proponga la empresa como definitivo, expresarán si se tuvieron en cuenta las consideraciones anteriores.

Art. 190. Cuidarán de que los planos indiquen la configuración del terreno con la mayor aproximación posible, y de que comprendan la zona que fuere necesaria, para que pueda tenerse una idea clara de los accidentes del suelo. Tanto los planos como los perfiles deberán estar contruidos con arreglo á lo dispuesto en el capítulo 1º de este reglamento, y se remitirán á la Secretaría de Fomento con una certificación puesta en ellos por los inspectores, en la que se hará constar su exactitud.

Art. 191. Siempre que hubiere habido inspectores en los trabajos de reconocimiento y de trazo para el establecimiento de un ferrocarril, será obligación de dichos inspectores enviar un informe á la Secretaría de Fomento cada vez que se sometan á su aprobación los planos y perfiles de la vía y los proyectos de las obras de arte, en cuyo informe han de manifestar su conformidad ó inconformidad con los proyectos que se propongan y las razones en que funden su parecer.

Art. 192. Los inspectores de ferrocarriles no han de permitir que se comiencen trabajos de construcción en las vías férreas mientras no hayan sido aprobados los planos respectivos; y en caso de que alguna empresa los emprendiere sin la autorización debida, y no obedeciere la orden de suspensión que le dará el inspector, lo avisará éste inmediatamente á la Secretaría de Fomento, á fin de que se imponga á la empresa la pena á que se hubiere hecho acreedora y se le exija la responsabilidad á que diere lugar.

Art. 193. Vigilarán que no se proceda por parte de las empresas á expropiación alguna mientras no se haya aprobado el trazo definitivo por la Secretaría de Fomento, siendo responsables las empresas por los daños y perjuicios que ocasionen por la contravención á este artículo.

Art. 194. Una vez aprobados los planos y perfiles de la vía, los inspectores cuidarán bajo su responsabilidad de que la dirección del camino siga exactamente la traza marcada en aquellos. No han de consentir que las cu-a

vas sean de menor rádio y las pendientes mayores que las que se hubieren aprobado en dichos planos y perfiles, pero sí podrán admitir durante la ejecución de los trabajos pequeñas modificaciones favorables al mejor trazo y perfil del camino, dando siempre cuenta de todo á la Secretaría de Fomento.

Art. 195. Vigilarán también bajo su responsabilidad que las obras de arte se construyan con sujeción á los proyectos aprobados, con materiales de buena clase, y de naturaleza y dimensiones apropiadas, de manera que presenten las obras todas las condiciones de seguridad necesarias, pudiendo impedir la continuación de una obra en el caso de que estuviere mal ejecutada, dando cuenta inmediatamente á la Secretaría de Fomento.

Art. 196. Durante los trabajos de trazo y de construcción, es obligación de los inspectores dar un informe mensual á la Secretaría de Fomento del estado que guardan dichos trabajos, al finalizar cada mes, dando cuenta del número de gente que se emplea en ellos, expresando si son del país ó extranjeros, y cual es la nacionalidad que predomina, el tipo de los sueldos y salarios, maquinaria empleada en los trabajos y valor de las diversas unidades de obra.

Art. 197. Luego que se vayan poniendo al servicio del público los diversos tramos de una línea de ferrocarril, quedarán bajo la vigilancia del Gobierno, cuyos inspectores tendrán las obligaciones siguientes:

I. Cuidar de que las empresas conserven en buen estado todas las obras de la vía y las de sus dependencias, el material fijo rodante.

II. Vigilar la formación y movimiento de los trenes, cuidando de que se sujeten estrictamente en sus horas de salida y llegada á los itinerarios aprobados.

III. Cuidar asimismo de que se haga bien el servicio de las vías de escape, agujas, cambios de vía, pasos á nivel, gruas, depósitos de agua, señales y telégrafo ó teléfono, alumbrado de las estaciones, de los túneles y de los pasos á nivel.

IV. Recorrer el tramo que esté bajo su inspección con la frecuencia que sea necesaria, para estar siempre al tanto de la manera con que se ejecutan en él los diversos servicios.

V. Informar sobre el establecimiento de nuevas estaciones y paraderos, sus proyectos y las modificaciones que convenga introducir en los ya aprobados, sobre los cruzamientos de otros ferrocarriles ó caminos comunes, y sobre cuantas cuestiones se susciten concernientes á la conservación, reparación y servicio del tramo que les esté encomendado.

VI. Dirigir á las empresas las advertencias á que puedan dar lugar las reclamaciones del público, dando cuenta al Gobierno de los que por su naturaleza exijan este paso.

VII. Inspeccionar la explotación en todos sus ramos, y la ejecución de las disposiciones dictadas para que el servicio de transporte se haga con toda regularidad cuidando muy especialmente de que las empresas empleen todo el material rodante de que puedan disponer, para que el transporte de mercancías se haga con el menor retardo posible.

VIII. Informar sobre las propuestas de modificación de las tarifas de precios, y cuidar de que en la percepción de estos precios y en la de los gastos de almacenaje y otros, se arreglen las empresas á lo prescrito en cada caso y á las autorizaciones que tuvieren del Gobierno, al que darán parte de las infracciones que se cometan.

IX. Vigilar que las tarifas de pasajes y fletes, aprobadas por la Secretaría de Fomento, no sean alteradas por ningún motivo; y en caso de serlo, darán aviso á la misma Secretaría.

X. Vigilar igualmente sobre que se publiquen con la anticipación prescrita en las concesiones las modificaciones que se hagan á las tarifas.

XI. Dar aviso á la Secretaría de Fomento de las infracciones en general, cometidas por las empresas.

Art. 198. Puesto en explotación un ferrocarril, los inspectores tienen obligación de remitir á la Secretaría de Fomento, cada seis meses, un informe relativo al estado que guarda la línea ó tramo que está á su cargo, dando cuenta del material existente, del número de empleados, del movimiento de los trenes, del número de accidentes ocurridos en el año, y de todo aquello que sirva para formar la estadística del ferrocarril.

Art. 199. En los casos de accidente, tanto en la construcción como en la explotación, el agente de inspección que se encuentre más próximo, está obligado á trasladarse inmediatamente que tenga conocimiento del suceso, al lugar en donde haya ocurrido, dando cuenta de los hechos y cerciorándose de que los jefes de estación han dado parte á la autoridad correspondiente. Igualmente dará todos los pormenores á la autoridad respectiva, si ésta se los pidiere.

Art. 200. Los inspectores llamarán la atención de los empleados á quienes corresponda y de las respectivas empresas, sobre aquellos puntos del camino y sobre aquellas obras que por su estado pudieran dar lugar á accidentes; y si no fueren atendidas sus indicaciones, que en casos graves siempre las harán por escrito, lo pondrán inmediatamente en conocimiento de la Secretaría de Fomento, para que ésta determine lo conveniente, y ellos salven su responsabilidad, que en este caso recaerá exclusivamente sobre las empresas.

En casos excepcionales, en que pudiese haber peligro muy inmediato, y en que el estado de una obra pudiese dar lugar á un accidente, antes de que la Secretaría de Fomento tomase una determinación, quedan autorizados los inspectores, asumiendo toda la responsabilidad que les resulte, á suspender la marcha de los trenes.

Art. 201. Los inspectores del Gobierno examinarán con toda la frecuencia posible, el libro mencionado en el artículo 181, para comprobar con la exactitud debida si los asientos resultan con las importaciones verificadas, y si también aparece lo propio respecto de las cantidades empleadas y existencias que debe haber en depósito. Cuando los encuentren conformes, lo harán constar estampando su firma al pié de los mismos. Si por el contrario, del examen y comprobación resultaren irregularidades, informarán inmediata-

mente á la Secretaría de Fomento respecto de éstas, con todos los detalles necesarios, á fin de que por dicha Secretaría se adopten las disposiciones convenientes.

Art. 202. No obstante lo prevenido en el artículo anterior, la Secretaría de Fomento nombrará, cuando lo crea oportuno, delegados especiales, que en su representación procederán también al examen de los libros y cuentas mencionadas en el artículo 181, y comprobación de los materiales y efectos, quedando obligadas las empresas y los inspectores á facilitarles cuantos datos y medios sean necesarios para el buen desempeño de su encargo.

Art. 203. Además de las funciones que han de desempeñar los inspectores, según los artículos de este capítulo, desempeñarán también las que van indicadas en otras partes de este reglamento, sobre cuyo cumplimiento han de vigilar empeñosamente, dando parte á la Secretaría de Fomento de cualquiera falta que notaren, para que sea desde luego corregida.

Art. 204. La Secretaría de Fomento resolverá todas las cuestiones ó diferencias que se susciten entre las empresas y la Inspección Oficial, ya ocurran estando las líneas en construcción, y que se refieran á la ejecución de las obras, ya en la explotación, y que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias, y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden, seguridad de dichas obras y circulación de los trenes.

Art. 205. Los inspectores deberán anunciar en las estaciones el lugar de su despacho para conocimiento del público, á fin de que se pueda ocurrir á él cuando sea necesario.

Art. 206. Queda prohibido á los inspectores hacer contratos con las empresas para construcción de obras, transportes ó cualquiera otros negocios que puedan coartar la absoluta independencia con que deben desempeñar sus funciones.

CAPITULO XII.

De los Representantes del Gobierno en las Juntas Directivas de las Empresas.

Art. 207. Los representantes del Gobierno en las juntas directivas de las empresas tendrán las facultades y atribuciones que determinen las respectivas leyes de concesión; y además de las funciones que desempeñen en las juntas con arreglo á los respectivos estatutos, tendrán las siguientes obligaciones:

I. Informar al Gobierno sobre el estado de los negocios de la empresa y sobre su situación financiera.

II. Comunicarle las resoluciones que se tomen en las juntas sobre asuntos de importancia, pidiendo oportunamente instrucciones sobre aquellos que pudieran tratarse, y cuyas resoluciones afecten los intereses de la Nación.

III. Tomar la palabra en las juntas para hacer las observaciones que estimen oportunas en todo lo que se refiere al cumplimiento de las leyes y disposiciones del Gobierno y de los estatutos de las empresas.

IV. Informar sobre las propuestas de modificaciones ó aplicación de las tarifas de precios.

V. Cuidar que las empresas no hagan rebajas en sus precios de tarifas, que no sean extensivas á todo el público, y examinar los convenios que celebren unas empresas con otras en lo que se refiere al movimiento de los trenes.

VI. Reunir los datos para la estadística de la circulación de viajeros, transporte de mercancías y demás efectos en el ferrocarril, de sus gastos de explotación y conservación, y de sus rendimientos.

VII. Presentar anualmente al Gobierno una memoria acerca de la situación mercantil de las empresas, haciéndose cargo de su estado actual y porvenir probable, insertando en ella el resultado de todos los datos que reunan, relativos al movimiento y gastos de explotación, y al desarrollo de los diversos ramos de riqueza de las regiones de la República por donde atraviesen los ferrocarriles, en cuyas empresas representan al Gobierno.

CAPITULO XIII.

De las penas por infracciones de este Reglamento.

Art. 208. Todas las infracciones á este reglamento, que cometan las empresas, serán castigadas gubernativamente con multa hasta de quinientos pesos, que les impondrá la Secretaría de Fomento, salvo siempre el derecho de los particulares, por indemnización, y la responsabilidad en que pudieran haber incurrido las mismas empresas por los delitos ó faltas que se hubieren cometido.

CAPITULO XIV.

De la modificación del Reglamento.

Art. 209. El Ejecutivo, con arreglo á sus facultades, y en vista de lo que aconsejen la práctica y la experiencia, modificará y reformará, cuando lo crea conveniente, el presente reglamento. (1)

LEY DE 15 DE DICIEMBRE DE 1894.

Sobre líneas férreas en las plazas, calles y calzadas.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Sección Segunda.

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:
«*PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo que sigue

«El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

«Art. 1º En lo futuro el Ejecutivo federal, el Ayuntamiento de la ciu-

(1) Aunque varios de estos artículos que dejó en vigor el reglamento inserto de 25 de Octubre de 1894 preceptúan la inspección Oficial de la Secretaría de Fomento, no corresponde sino á la de Comunicaciones y Obras Públicas, como lo organizó la ley de 13 de Mayo de 1891 y lo establece el mismo reglamento citado.

dad de México y los demás del Distrito Federal, se sujetarán en el otorgamiento de concesiones para construir líneas férreas en las plazas, calles y calzadas, á las prevenciones siguientes:

I. No podrá permitirse la construcción de líneas férreas en el interior de las alamedas, parques ó jardines, ni en la Calzada de la Reforma, ni en las Avenidas 2 y 4 Oriente de la ciudad de México, desde la calle 5 Sur hasta la 2 A Sur, ó sea en las calles del 5 de Mayo en toda su extensión, ni en las de Plateros, San Francisco y Puente de San Francisco, ni establecer nuevos cruzamientos en estas calles y en la Calzada de la Reforma.

II. Tampoco podrá permitirse el establecimiento de líneas férreas ni en la ciudad de México, ni en las poblaciones foráneas del Distrito Federal, en calles, avenidas ó calzadas, cuya anchura sea menor de siete metros.

III. En las calles, avenidas y calzadas cuya anchura pase de siete metros y no de diez y seis, sólo podrá permitirse el establecimiento de una línea, y por excepción, en los casos en que el servicio público así lo exija, la construcción de escapes ó dobles vías, cuya longitud no pase de cincuenta metros.

IV. Podrá autorizarse la construcción hasta de dos líneas férreas en las calles, avenidas y calzadas, cuya anchura pase de diez y seis metros.

V. En ningún caso podrá permitirse el establecimiento de más de dos vías férreas en una misma calle, avenida ó calzada, sea cual fuere su anchura.

VI. Para los efectos de este decreto, la anchura de las avenidas y calles de las ciudades y poblaciones, se medirá desde la fachada de las construcciones que las formen, y la de las calzadas desde el borde interior de las zanjas ó cunetas que las limiten.

VII. Las empresas de ferrocarriles tendrán obligación de sujetarse en el nivel de sus líneas á la acotación que las autoridades establecieren para el pavimento de las calles, avenidas y calzadas públicas; y dichas autoridades no podrán alterar la altura del pavimento expresado, para sólo el efecto de que se establezca una vía férrea, en más de veinticinco centímetros, á menos que preceda el consentimiento de todos los propietarios interesados, ó que éstos sean previamente indemnizados conforme á las leyes, por la Empresa que solicite la construcción de la línea.

Art. 2º Se respetarán las concesiones y autorizaciones otorgadas hasta ahora en condiciones diversas de las que señala este decreto; pero las autoridades que las hubieren dado, procurarán por medio de arreglos convencionales con las empresas, que éstas modifiquen sus líneas existentes, acomodándolas á las prevenciones del artículo que precede.

«S. Camacho, diputado presidente.—A. Canseco, senador presidente.—Eduardo Velázquez, diputado secretario.—Carlos Quaglia, senador secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á quince de Diciembre de mil ochocientos noventa y cuatro.—Porfirio Díaz.—Al

C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.»

Y lo comunico á Ud. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Diciembre 15 de 1894.—*Manuel G. Cosío.*

DECRETO DE 3 DE JUNIO DE 1895.

Los caminos nacionales atravesados por ferrocarriles, y los que en lo sucesivo lo estén, quedan á cargo de los Gobiernos de los Estados en donde se encuentren.

Secretaría de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

PORFIRIO DIAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Art. 1º Los caminos públicos que hasta hoy han tenido el carácter de nacionales y en cuyos trayectos se hayan establecido líneas de ferrocarril que los sustituyen, quedarán en lo sucesivo á cargo respectivamente de los gobiernos de los Estados por cuyos territorios atraviesen.

Art. 2º A medida que los caminos nacionales, en cuyas zonas no hay líneas de ferrocarril, vayan siendo sustituidas por éstos, quedarán á cargo de los gobiernos de los Estados respectivos según lo establecido en el art. 1º.—*Diego P. Ortigosa*, diputado presidente.—*J. M. Couttolone*, senador presidente.—*Eduardo Velázquez*, diputado secretario.—*Mariano Bárcena*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 3 de Junio de 1895.—*Porfirio Díaz.*—Al C. general Manuel González Cosío.—Al.....
