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 presentarà 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 extricta 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 contínua 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 ténder 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 crucero 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 prohibe 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. Solamente 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.

II. Todos los trenes ordinarios se clasificarán en el itinerario. Los trenes de clase inferior dejarán siempre en vía libre á los de clase superior. En los caminos de una sola vía los trenes que se dirijan con rumbo general al Norte ó al Este, tienen preferencia á la vía sobre los de la misma ó inferior clase que corran al Sur ó al Oeste. Los términos de pasajeros, carga ó mixtos, son descriptivos y no se refieren á la clase. Los trenes extraordinarios ó especiales, que son los no comprendidos en los horarios, pueden ser de pasajeros, carga, mixto ó de trabajo, son inferiores á los ordinarios de cualquiera clase que dichos ordinarios sean. Todo tren, cuyo atraso llegue á doce horas ó más, pierde sus derechos.

III. En los puntos de cruzamiento de trenes de igual clase, el que no tenga preferencia á la vía ocupará el ladero ó escape por el cambio que encuentre á su llegada; pero si la vía fuere de escape y por la posición que guarda con respecto al tren que llega, hubiere necesidad para tomar el cambio y retroceder, de ocupar la vía principal, no verificará este movimiento sino protegido, enviando sus portaseñales, según se previene en el artículo X.

IV. Cuando un tren de clase inferior deba cruzarse con uno de clase superior, el de clase inferior ocupará la vía de escape ó ladero, dejando libre la vía principal diez minutos antes de la hora señalada para la llegada del tren de clase superior.

V. Los trenes de igual clase que marchen unos á continuación de otros, no saldrán de las estaciones ó paraderos sino cinco minutos después de la partida del tren que precede, cuidando siempre que sea el mismo el tiempo que los separe, excepto al aproximarse á los puntos de encuentro.

VI. Los trenes de clase inferior marcharán observando constantemente que no baje de diez minutos el tiempo que los separe de un tren de clase superior que los siga.

VII. Ningún tren saldrá de una estación sabiendo que en la próxima debe ser cruzado ó adelantado por otro que tenga preferencia á la vía, si no cuenta con todo el tiempo que para la distancia que debe recorrer le concede el horario y además los diez minutos prescriptos en el artículo IV.

VIII. Si para dejar expedita la vía principal al ocupar un ladero ó escape, no cuenta un tren con el tiempo prescripto en el artículo IV, sus movimientos todos los ejecutará amparado por abanderados, según se previene en el artículo X.

IX. Todo tren debe detenerse en los puntos señalados para cruzar ó ser adelantados por otro tren; dejará pasar cinco minutos de la hora marcada en el horario, y transcurrido dicho tiempo, si no llega el tren expresado, continuará su marcha, conservando el mismo atraso de tiempo y caminando con toda precaución hasta cruzar el tren atrasado.

X. Cuando un tren en alguno de sus paraderos acostumbrados fuese detenido más de cinco minutos de su hora de salida, según horario, ó cuando cualquier tren se detenga en la vía por accidente ú obstrucción, se mandará proteger con señales, conforme se detalla á continuación:



*A.*—En el primer caso, si los trenes se detienen en sus paraderos acostumbrados, se mandará al abanderado con señales de peligros á unos doscientoe metros,si la extremidad del tren que se protege, puede ser vista, por el rumbo del tren que se espera, desde un kilómetro de distancia.

En caso contrario, el portaseñales marchará hasta colocarse á ochocientos metros de distancia del tren que se proteje, permaneciendo en su puesto hasta que se le llame por el silbato de vapor con la señal prescripta.

*B.*—En el segundo caso, si por accidente ú obstrucción, cualquier tren tiene que detenerse en la vía entre estaciones, inmediatamente se mandará al portaseñales con las señales de color rojo á protejer el tren; á cuyo fin este empleado retrocederá colocando á cuatrocientos metros del extremo de su tren, un petardo y continuará su marcha por espacio de otros ochocientos metros para poner sobre la vía dos petardos separados por la longitud de un riel. Colocados los dos pertados que servirán de señal de atención al tren que siguiese al tren detenido, volverá el portaseñales á colocarse con la señal roja en el punto en que fué colocado el primer petardo; permaneciendo en dicho punto hasta que se le llame con el silvata de vapor; al retirarse llevará consigo el petardo, quedando sobre la vía los más lejanos como señal preventiva para el tren que venga después.

Si fuere necesario igualmente proteger el frente del tren, se mandará al fogonero, el cual ejecutará lo prescrito para el portaseñales que se mandó á retaguardia del tren; si no fuere posible mandar al fogonero á practicar lo ordenado, deberá ir á ejecutarlo el garrotero de frente.

XI. Si un tren en marcha se dividiese, sus empleados pondrán el mayor cuidado para evitar que las porciones segregadas choquen entre sí. Se dará con el silbato de vapor la señal ordenada para el caso, repitiéndola cuanto sea necesario, y se conservará en movimiento la porción que queda unida á la máquina, hasta que la porción desprendida se detenga.

La porción de tren separada de la máquina, no podrá ser movida ni adelantada por ningún otro tren ó máquina, mientras la locomotora propia del tren dividido, no haya regresado á volver á formar su convoy.

Si el caso lo requiere, se protegerán las porciones del tren dividido conforme á lo dispuesto en el artículo X.

XII. Cuando las circunstancias obliguen á un tren, sin previo aviso, á volver á la estación de donde salió, lo hará caminando á lo sumo con velocidad de cuatro kilómetros por hora para poderlo verificar, amparado por dos portaseñales que marcharán un kilómetro atrás uno, y otro adelante del tren que retrocede, protegiéndolo así de los trenes que en cualquier sentido lo pudiesen chocar.

XIII. Si un tren se encuentra obligado á adelantarse á otro porque éste último no puede continuar su marcha con la velocidad que le prescribe el horario, lo hará asumiendo los derechos del tren á que se adelanta y éste continuará con los derechos del tren que lo pasa, hasta llegar el primero á la estación telegráfica más próxima en la cual dará cuenta al Superitendente á fin de recibir las órdenes que el caso requiera.