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 trasmitirlos, 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 prohibe 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 prohibe 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 kilógramos. 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, quedando 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 substracción 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 kilógramos.

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 examen 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 trasporte.

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 trasporte, 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 quehubieren perdido su talón resguardo, siempre que identifiquen su personalidad.

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

fracciones indivisibles de diez kilógramos; 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 pedir estos cambios, se devuelva el talón resguardo y, haciendo constar en el mismo con su firma el remitente, que queda anulado el contrato de trasporte 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 trasporte 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