

navegación y colisión y á todas las circunstancias especiales que puedan hacer indispensable la desobediencia de las anteriores reglas para evitar un riesgo inmediato.

Señales de sonido para buques que están á la vista uno de otro.

Art. 28° La expresión «sonido corto» usada en este artículo, significará un sonido que dure próximamente un segundo.

Cuando haya buques á la vista uno de otro, todo buque de vapor que esté en movimiento al efectuar cualquier cambio de rumbo autorizado ó exigido por este reglamento, indicará dicho cambio de rumbo por las siguientes señales producidas por su pito ó sirena: un sonido corto indicará: «Estoy cambiando mi rumbo hacia estribor.» Dos sonidos cortos indicarán: «Estoy cambiando mi rumbo hacia babor.» Tres sonidos cortos indicarán: «Mi máquina está cuando á toda fuerza.»

Ningún buque, sean cuales fueren las circunstancias, dejará de tomar las precauciones adecuadas.

Art. 29° Nada de lo contenido en estas reglas eximirá á buque alguno ó á su dueño ó capitán, ó tripulación del mismo, de las consecuencias de cualquier descuido ó negligencia de llevar las luces ó señales ó de cualquier abandono en sostener un buen servicio de vigilancia exterior, ó por dejar de practicar cualquiera de las precauciones que puedan ser requeridas por la práctica ordinaria de los hombres de mar

ó por las circunstancias especiales del caso.

Salvedad acerca de los reglamentos para puertos y navegación exterior.

Art. 30° Nada de lo contenido en estas reglas impedirá el cumplimiento de cualquier reglamento especial debidamente hecho por las autoridades locales y relativo á la navegación de cualquier puerto, río ó aguas interiores.

Señales de auxilios en caso de desastre.

Art. 31° Cuando á un buque ocurra un desastre y necesite auxilio de otros buques ó de tierra, las señales que deberá usar ó desplegar, conjunta ó separadamente, serán las siguientes:

Durante el día.

1° Disparar cañonazos ú otras señales explosivas, con intervalos de un minuto próximamente entre cada uno.

2° Izar la señal de peligro del Código Internacional, indicada por las banderas N. C.

3° Izar la señal de distancia para indicar el peligro, que consiste en una bandera cuadra, colocando encima ó debajo de ella una bola ó cualquiera otro objeto parecido.

4° Producir un sonido continuo con cualquier aparato de los usados para señales de niebla.

Durante la noche.

1° Disparar cañonazos ú otras señales explosivas, con intervalos de un minuto próximamente cada uno.

2° Hacer fogatas sobre el buque, como las que produce al arder un barril de alquitrán ó de aceite.

3° Disparar uno á uno y con cortos intervalos, cohetes ó bombas que al reventar produzcan estrellas de cualquier color y forma.

APÉNDICE.

Preceptos á que deben atenderse los subinspectores navales en lo relativo á precauciones para el exacto cumplimiento de este reglamento.

Art. 32° 1° En el certificado de navegabilidad de cada buque, harán constar que las luces de situación han sido por él reconocidas y que tienen el alcance prevenido por este reglamento como minimum, habiendo verificado la prueba en noche oscura, pero con atmósfera despejada. No pondrán impedimento para el uso de luces de mayor potencia que las requeridas por este reglamento.

2° Consentirán el uso de luces eléctricas incandescentes, para los faroles de situación; pero en dicho caso exigirán que los buques que las usen, tengan también las luces ordinarias de aceite para suplir á aquellas en caso necesario, y prevendrán á los capitanes, que deben tenerlas siempre listas y en posición. Las luces eléctricas de arco, sólo podrán usarse para señales y descubiertas de horizontes, pero su uso queda terminantemente prohibido para las luces de situación.

3° En las pruebas de las luces de situación, á que se refiere el precep-

to primero, se cerciorarán los subinspectores de que el minimum alcance requerido, se obtiene desde cualquier punto del horizonte desde el que la luz debe ser visible; esto es, en todas las diez cuartas del compás que debe iluminar después de colocadas las pantallas y desde las proximidades de la luz, hasta una distancia igual por lo menos al minimum requerido.

La prueba anterior se verificará, no sólo con las luces horizontalmente dispuestas, sino también inclinadas diez grados hacia adelante y diez grados hacia atrás; esto es, disponiéndolas como si el buque escorase diez grados á cada banda.

Los subinspectores fijarán su atención en la calidad de los vidrios, para escoger, si es posible, aquellos en que la luz roja no tenga mezcla de color verde, ni la verde de rayos rojos y que ambos colores puedan distinguirse con rapidez y sin equivocación.

Cuidarán también de que las pantallas estén bien colocadas, para que las luces de las bandas no se vean más de media cuarta más allá de la proa, desde la banda opuesta.

Exigirán á los vapores que las luces de situación de los costados no se coloquen más á proa que la luz de tope.

En los buques de vela dispondrán la colocación de las luces de situación, de manera que no puedan ocultarse por las velas, eligiendo el lugar más adecuado para su instalación.

4° Los pitos de vapor, sirenas, bo-

cinas de niebla y campanas, deberán someterse á prueba de alcance y afinarse de modo que el sonido de los pitos y sirenas resulte lo más distinto que sea posible del de las bocinas.

Previsiones á los capitanes ó patrones que manden buque.

Art. 33° En tiempos claros ningún buque deberá intentar el cortar la proa á los buques, ejes ó guías de cualquiera escuadra compuesta de tres ó más buques de guerra en formación regular, ni pasar por entre las filas de dicha escuadra.

Esta prevención deberá cumplirse siempre que las circunstancias del momento lo permitan.

Art. 34° En cada caso de colisión entre dos buques, deberá el capitán, patrón ó persona encargada del mando de cada buque, siempre y cuando pueda hacerlo sin serio peligro para su propio buque, tripulantes y pasajeros (si los hubiere) detenerse en las proximidades del otro buque, hasta que esté cierto de que ya no necesita de sus auxilios y dar al otro buque, á su capitán, tripulantes y pasajeros (si los hubiere), los auxilios que fueren posibles y necesarios para salvarlos de cualquier riesgo ocasionado por la colisión; y también deberá dar al capitán, patrón ó persona encargada del mando del otro buque, el nombre de su propio buque y el del puerto de su matrícula ó del puerto á que pertenece y también el de los puertos y lugares de donde viene y de aquellos á donde

se dirige. Si dejase de hacerlo así, sin causa razonable, habrá motivo para sospechar, mientras no se presente prueba en contrario, que la colisión fué debida á la mala maniobra, negligencia ó falta suya.

Art. 35° Todo capitán, patrón ó persona encargada del mando de un buque, que deje de prestar el auxilio y dar los informes que previene el artículo anterior, será culpable del mal proceder y será castigado con una multa de \$1,000.00 cts., mil pesos, ó prisión por un término que no exceda de dos años, y el buque quedará en cualquier tiempo responsable por dicha suma y será embargado, y se procederá contra él por los jueces de Distrito, mediante la denuncia que del hecho hiciera cualquier persona. La mitad de la multa será pagada al denunciante y la otra mitad entrará en el tesoro público.

Esta penalidad no exime de la responsabilidad civil ó criminal que pueda haber contraído el capitán, patrón ó persona que mandaba el buque, si resulta culpable de la colisión por haber desobedecido las prevenciones de este reglamento.

Art. 36° Quedan nulas y sin ningún valor todas las leyes y disposiciones que se opongán á lo prevenido por este reglamento.

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

Dado en el palacio nacional de México, á 10 de abril de 1901.—*Porfirio Diaz.*—Al general de divi-

sión Bernardo Reyes, secretario de Estado y del despacho de Guerra y Marina.—Presente.

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

Libertad y Constitución.—México, 10 de abril de 1901.—*B. Reyes.*—Es copia.—México, 10 de abril de 1901.—El subsecretario, *A. Pezo.*—Al . . .

Departamento de Caballería.—Circular núm. 297.

Con el objeto de que esta secretaría tenga conocimiento exacto de los adelantos que adquieran los Cuerpos del arma de caballería en los ejercicios para los saltos de obstáculos en picaderos y marchas prevenidos por circular de 25 de enero último, el presidente de la república se ha servido acordar que los jefes de los citados Cuerpos, rindan directamente á la propia secretaría cada mes, con oficio expreso y con destino al departamento, una noticia pormenorizada de los ejercicios que se practiquen, la forma en que se han llevado al cabo y el resultado obtenido en cada uno de los períodos de que habla dicha circular.

Libertad y Constitución.—México, 12 de abril de 1901.—*B. Reyes.*

Departamento de Estado Mayor.—Circular núm. 296.

Habiéndose notado la diversidad de formas de las espadas que usan los jefes y oficiales del ejército, debido

á que en el mercado de México no se encuentran á la venta las reglamentarias, el presidente de la república se ha servido disponer, que en lugar de las prescriptas en el reglamento de uniformes, se adopte la espada-sable, modelo americano, que en seguida se describe:

Dimensiones principales.

- Longitud de la espada sin vaina 0^m 945.
- Longitud de la hoja 0^m 805.
- Longitud de la vaina 0^m 833.
- Longitud del puño interiormente 0^m 108.
- Ancho de la hoja en la base 0^m 024.
- Ancho de la hoja á 0^m 40 de la empuñadura 0^m 021.
- Ancho de la hoja á 0^m 05 de la punta 0^m 011.

La guarda del puño tiene cuatro ramales, que se reúnen en uno solo en la parte superior en donde hay un ojo para asegurar la dragona ó borla y en medio el águila mexicana. Dicha guarda va asegurada en el extremo superior de la empuñadura, en un botón y dos molduras.

El puño es de madera, cubierto de piel de sapo de color blanco y rodeado de diez revoluciones de hilo fuerte de filigrana.

Para probar el temple de la hoja, se plegará sobre una cercha de 0^m 26 de flecha y de 180 grados el arco respectivo, debiendo la hoja volver á su posición primitiva al ser retirada de la cercha.