

cubrir una larga extension del camino, hará sonar el silbato de vapor para anunciar la proximidad del tren ó ahuyentar á los animales, disminuyendo la velocidad de la marcha.

92. En los cruceros á nivel con los caminos comunes, los trenes se anunciarán con la anticipacion 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.

93. 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 entenderá éste, inmediatamente que observe la señal de alto, y si ésta no existe, solo moderará su velocidad á la distancia necesaria, para que llegue lentamente á la estacion y no rebase el andén ó muelle destinado al desembarque de los viajeros.

94. Por los medios más prontos y expeditos que estén á su alcance, los conductores de los trenes puestos en marcha, darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra en su tren al jefe de la estacion inmediata, quien bajo su más estrecha responsabilidad, lo comunicará inmediatamente á la inspeccion oficial, y á la autoridad correspondiente más cercana.

95. 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 dure la parada.

96. El ministerio de fomento determinará los lugares en que los empleados especiales de la empresa hagan el reconocimiento de los trenes puestos en marcha.

97. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones, estarán bajo el mando de los jefes de las mismas, quienes serán entretanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

98. Cuando por caso fortuito ó de fuerza mayor se encuentren detenidos varios

trenes, al ponerse en marcha se dará la preferencia en la salida á los trenes extraordinarios de autoridades, en seguida á los ordinarios de viajeros, y despues á los especiales de viajeros. En caso de que las circunstancias lo exijan, los trenes militares serán preferidos á todos los demás.

99. La circulacion de los trenes para el servicio de la vía, se hará bajo la responsabilidad de las empresas.

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

101. 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 pié ó á caballo. A ninguna otra persona es permitido andar sobre las vías, sino en casos determinados y con permiso de la autoridad ó de los empleados de la empresa que tuvieren autorizacion para dar ese permiso.

102. Los itinerarios que formen las empresas para el servicio ordinario de sus vías, deben expresar:

I. La direccion en que marchan los trenes.

II. El nombre de las estaciones.

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

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

103. Cuando haya de suprimirse un tren ordinario ó de modificarse su itinerario, la empresa lo comunicará á la secretaria de fomento, indicando el motivo de la supresion ó modificacion; y una vez aprobado, se publicará para conocimiento del público, con ocho días de anticipacion.

104. Cuando hubiere de proponerse un nuevo orden de servicio para una línea, la secretaria de fomento tendrá en cuenta para aprobarlo ó no, los itinerarios de las otras empresas á las que afecte la modificacion, su importancia relativa y el servicio de la correspondencia.

105. Si el ministerio de fomento, despues de recibir los itinerarios para su examen y aprobacion, dejare trascurrir quince dias sin dar contestacion alguna á la empresa, ésta podrá ponerlos en práctica considerándolos aprobados.

106. Además de los trenes que segun el art. 80 pueden circular por la vía, tambien lo pueden hacer los de las otras que se empalmen con ésta, y que tengan derecho á hacerlo segun las leyes de concesion, ó segun el convenio de las empresas respectivas en su caso, debiendo hacerse los empalmes en las estaciones únicamente.

107. Estos trenes se considerarán como ordinarios ó extraordinarios, segun que estén comprendidos en las fracciones I y II del art. 80 y se sujetarán á las mismas prevenciones que aquellos, así como á la inspeccion oficial de la línea por donde transiten.

#### CAPÍTULO VII.

##### De las señales.

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

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

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

111. En todas las estaciones, pasos á nivel, lugares de reparacion de la vía y demás puntos de especial vigilancia deben estar tomadas las precauciones convenientes para hacer las señales necesarias, y cuando la vía no esté entera-

mente libre debe estar cubierta por la señal, hasta que haya vuelto á quedar enteramente libre. La simple colocacion de esas señales en la vía, aun cuando no estén en manos de los empleados, producirán los mismos efectos.

112. Las señales deberán hacerse oportunamente por los guardas ó empleados á quienes se haya confiado la vigilancia especial ó la reparacion 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.

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

La bandera blanca y la luz blanca, indican que la vía está enteramente libre.

La bandera y la luz de color verde, ordenan la disminucion de la velocidad y la precaucion.

La bandera y la luz de color rojo, indican peligro y ordenan la detencion inmediata del tren.

114. Cuando por un accidente falten banderas ó linternas ó en éstas ó aquellas alguno de los colores mencionados, se suplirán las señales del modo siguiente:

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

II. Movidos lentamente en sentido horizontal, denotan precaucion.

III. Movidos lentamente de arriba á abajo y de abajo hácia arriba, indican que el tren debe seguir adelante.

115. Cuando por causa de una tormenta ó de niebla espesa, no fuere posible ver las señales que se hagan con bandera ó linterna, y en caso de que haya necesidad de que se detenga ó modere su velocidad un tren, se usará de petardos colocados

sobre los rieles, que darán la señal al maquinista. Se usará también de ellos cuando por una causa cualquiera, la velocidad de un tren ó de una máquina aislada se encuentre disminuida de tal modo, que esté en peligro de ser alcanzada por otra, y se usarán igualmente cuando los vigilantes por algun motivo grave no pudiesen estar en la línea para hacer las señales con la bandera ó con la luz.

116. Se fijará sobre los rieles el número de petardos suficientes, para que cuando haya necesidad de que un tren modere su velocidad, se oigan hasta tres detonaciones, y cuando haya necesidad de que se detenga, se oiga mayor número de ellas.

117. El empleo de los petardos no dispensa del de las demás señales que se harán siempre con las condiciones prescritas por este reglamento, salvo en los casos de fuerza mayor.

Bajo ningun 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.

118. Toda máquina, con tren ó sin él, al estar en servicio, debe llevar una luz blanca al frente, desde que oscurezca hasta el amanecer, y cuando no tenga tren, deberá llevar además una luz roja atrás.

119. En cada máquina ha de haber una campana ó timbre que pueda hacer sonar el jefe ó conductor del tren, y que le servirá para ponerse en comunicacion con el maquinista, segun las señales que se detallan en los reglamentos particulares de las empresas.

120. Los trenes en camino llevarán á la cola una bandera roja durante el día, y una luz del mismo color durante la noche.

121. 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:

Un silbido prolongado denota la atención.

Un silbido corto será señal de apretar los frenos y parar.

Dos silbidos cortos servirán de señal para soltar los frenos y ponerse en marcha.

Tres silbidos serán la señal de que la máquina ó el tren va á retroceder.

Tres silbidos prolongados, cuando el tren camina despacio, sirven de aviso al que lleva las señales, banderas ó petardos, para que vaya á retaguardia y vele por la seguridad del tren.

Cuatro silbidos cortos, servirán para llamar al que lleva las señales.

Varios silbidos cortos, en sucesion rápida y con bastante fuerza, se darán cuando haya personas ó animales sobre la vía.

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

122. Será obligacion de los maquinistas dar la señal de atención por el silbido prolongado, en los casos siguientes:

I. Antes de poner la máquina en movimiento.

II. Al acercarse á las estaciones, pasos á nivel, túneles, excavaciones, curvas en que no se distinga el camino hácia adelante, cruzamientos, puentes, y en todos aquellos puntos en que haya de emplearse especial vigilancia.

III. En tiempo de niebla ó de tempestad, se debe repetir la señal, con el fin de que sepan en dónde va el tren los guardas encargados de la vigilancia de la vía.

123. Para anunciar los trenes extraordinarios, llevarán á la cola los que les precedan, una bandera verde durante el día y una luz del mismo color durante la noche, además de la bandera ó luz ordenados en el art. 120.

124. 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 permitan distinguir las señales.

#### CAPÍTULO VIII.

Tarifas y condiciones para su aplicacion.

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

Ninguna línea ó tramo de ferrocarril podrá ponerse en explotacion, sin que ántes hayan sido autorizadas debidamente las tarifas respectivas.

126. La aplicacion 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.

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

1.º Equipajes.

2.º Encargos.

3.º Mercancías.

4.º Ganado de todas clases.

Se comprende bajo la denominacion 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 designa con el nombre genérico de mercancías, todos los efectos que no se comprendan en las dos clasificaciones anteriores.

Corresponde á la cuarta designacion, 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.

128. La percepcion á favor de la empresa será por kilómetros, sin tener en

consideracion las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

129. Todo viajero debe pagar, ántes de la salida del tren, el precio de su asiento segun 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 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 solo están obligados á entregarlo hasta pasada la penúltima estacion de su destino.

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, habiéndola de la que corresponde á éste, pagará la diferencia al conductor del tren. Si se negare á pagar cualquiera de esas cantidades, podrá serle retenido por la empresa su equipaje hasta que lo verifique, sin perjuicio de obligarlo á bajar del tren en la primera estacion en que éste se detenga. Si careciese 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 disposicion de la autoridad competente.

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 con-

ductor á hacer constar en el boleto la falta de asiento de la clase á que corresponde, y reservándolo el pasajero en su poder para poder hacer la reclamacion á la empresa.

132. Dado caso que un viajero desee continuar para un punto situado más allá del indicado en su boleto, abonará solo el exceso que corresponda al aumento del trayecto, siempre que oportunamente dé aviso al jefe ó conductor del tren, ántes de salir de la estacion en que deba terminar el valor de su boleto. Si no hiciese previamente esta advertencia, satisfará el importe correspondiente al exceso de 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 artículo 130.

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.

Salir 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.

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, volúmen 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 agen-

tes de policía, se cumpla lo prevenido en este artículo.

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 prenda ú objeto cualquiera de su pertenencia que indique hallarse ocupado. En las estaciones de origen de un tren, será indispensable la presencia personal del viajero, para que se repute ocupado su asiento.

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

137. Si por algun viajero se infringiesen las disposiciones de este reglamento, los agentes de policía federal, y en su defecto los de la autoridad local, los jefes de estaciones, conductores de trenes y agentes del resguardo de las empresas, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguacion de los hechos, cuando así lo exija su gravedad, y lo pondrán á disposicion de la autoridad judicial más inmediata, para que ésta proceda en la forma que corresponda.

138. Todo viajero puede conservar en su poder, sin someterlos á registro, los bultos que por su volúmen 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.

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 estacion 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 solo la demora necesaria para descargar el furgon que lo conduzca. El viajero que dejare el equipaje en la estacion por más de cuarenta y ocho horas, pagará los derechos de almacenaje correspondientes.

140. El viajero que no pueda presentar el resguardo que le hubiere sido expedido al entregar su equipaje, solo podrá retirarlo si justifica plenamente ser de su pertenencia. Esta justificacion 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 justificacion pueda dar lugar serán de cuenta del viajero.

141. Si á la llegada del tren faltase algun bulto de equipaje de los expresados en el resguardo que se entregó al viajero, lo reclamará al jefe de estacion, 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, estacion de procedencia y aceptacion 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 reclamacion, quedando obligada la empresa á indemnizar al reclamante de los daños y perjuicios que le resulten por la demora en la entrega del equipaje.

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

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

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 ántes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos objetos representen, ya sea segun su valor en venta, ya por el precio en que los estime. La falta de este requisito relevará á la empresa de responsabilidad en caso de sustraccion ó extravío, y solo quedará obligada al pago de la cantidad que procediera, con arreglo á la clasificacion consignada en el artículo anterior para el caso de extravío de bultos.

144. La declaracion 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 declaracion, 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 expresion 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.

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

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

147. Las tarifas se presentarán con la anticipacion debida á la secretaría de fomento, para su exámen y aprobacion. Toda alteracion en los precios de tarifa, deberá ponerse en conocimiento de la secre-

taría de fomento para su exámen, y si se aprueba, se le dará publicidad por la empresa en todas las estaciones, con la anticipacion que determine la ley de concesion.

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

149. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de las empresas, para recibir los efectos que deben trasportarse, 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.

150. Las empresas están obligadas á recibir y facturar los bultos que se les presenten para ser trasportados, 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 talon donde se exprese el número de orden, destino, clase, peso y precio del transporte y el tiempo en que éste deba efectuarse.

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 razon en los libros de registro.

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

Número de orden del registro y de la expedicion.

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

Destino de la expedicion.

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.

153. Toda falsedad cometida en la declaracion de expedicion, ya sea suponiendo la mercancía de distinta calidad que la que realmente tenga, atribuyéndola menor peso ú otra falta semejante, releva 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 portes. En caso de insolvencia, se procederá contra el remitente como reo de fraude.

154. En el caso de que por falsa declaracion del remitente, los efectos porteados incurran en comiso ó produzcan algun 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.

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

156. Podrán negarse las empresas á conducir los embalajes vacíos, así como tambien 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 préviamente.

157. Las hojas de expedicion entregadas por la empresa á los conductores de los trenes de mercancías, harán fé á favor de los dueños que hubieren perdido su talon resguardo, siempre que identifiquen su personalidad.

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 aplicacion 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 percepcion de los precios que en la tarifa especial tengan señalados.

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 clasificacion á la secretaría de fomento, la que podrá modificarlas, admitirlas ó desecharlas, segun le pareciere conveniente. Si ántes que esto hubiera tenido efecto, el remitente no se conformase con la asimilacion 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 asimilacion hecha por la empresa, ya acordando la devolucion á favor del remitente de la suma que hubiere satisfecho de más, si no resultare, á juicio de dicha secretaría, bien aplicada la clase.

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.

161. La consignacion de las mercancías podrá ser á voluntad del remitente, nominativa, ó al portador del talon resguardo.

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 aque-

lla no se haya puesto á disposicion de éste; pero en ambos casos será condicion precisa la de que al pedir estos cambios, se devuelva el talon 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 operacion se hubieren ocasionado á la empresa.

Una vez puesta la mercancía por la empresa á disposicion 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.

163. En caso de que por interceptacion 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 interceptacion de la línea desaparezca, sin responsabilidad de la empresa, por los perjuicios que sufra el remitente cuando la interrupcion provenga de causas no imputables á la empresa.

Cuando la interrupcion 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 segun lo dispuesto en el artículo siguiente.

164. Los efectos susceptibles de perderse ó averiarse en corto plazo, si no se retiraren 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 intervencion de la autoridad judicial más próxima, levantando-

se 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 gravan la expedición, y el resto se tendrá á disposición del consignatario ó remitente.

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.

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.

167. Toda reclamación hecha después de recibida la mercancía ó efectos porteados, será inadmisibile. Los gastos de repeso y de 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 repeso ó reconocimiento.

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.

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,

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 hacerse en los términos prevenidos en el art. 174, podrá dicho consignatario hacer constar el retraso en el talon 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.

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 destruido.

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.

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

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 inme-

diato, 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.

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 cuarenta y ocho 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 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.

#### CAPÍTULO IX. Accidentes.

176. Las empresas de ferrocarriles ordenarán á sus empleados y dependientes que cumplan estrictamente con lo prevenido en el art. 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 fuere posible averiguarse, y en todo caso de los segundos.

177. La empresa deberá asimismo 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.

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 debe 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 asimismo 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.

179. Las empresas dispondrán lo conveniente para que en las estaciones en que el tráfico de viajeros tenga 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.

#### CAPÍTULO X.

##### Obligaciones impuestas á la Empresa.

180. Las empresas que en virtud de la ley de concesión hayan obtenido la fran-