

ocho días siguientes al recibo del aviso, y en igual plazo se entregarán á los interesados las libranzas devueltas por falta de pago.

367. El pago á que se refiere el artículo precedente, no se diferirá en ningún caso, ni aun con motivo de atenciones del servicio público, por preferentes que se consideren.

368. Si vencidos cuatro meses, contados desde la fecha del depósito de un giro ó serie de libranzas, no se hubieren cobrado ó devuelto respaldadas, el valor de las que no lo hubieren sido será satisfecho por los administradores ó empleados del Correo, por cuya morosidad se hubiere entorpecido el cobro ó respaldo, subrogándose en este caso el administrador ó empleado responsable en los derechos del girador.

369. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas resolverá los casos de que habla el artículo anterior, en vista de los datos é informes que le remita la Administración General.

370. Del movimiento de giros de que habla este capítulo, se llevará cuenta y registro en cada Administración de Correos.

371. Las estampillas que, conforme á la ley del Timbre, deberán fijarse en las libranzas de que se trata, serán por cuenta de los giradores.

372. Por el cambio de situación de fondos procedentes de publicaciones, se descontará á los giradores, uniformemente, por todo gravamen, el cinco por ciento, sean cuales fueren los lugares donde se hagan el cobro y la situación; pero en ningún caso dejará de cobrarse menos de veinticinco centavos de situación por cada giro.

373. El Ejecutivo podrá alterar el tipo de situación, por medio de disposiciones generales, siempre que lo crea conveniente.

374. Por las libranzas que se devuelvan respaldadas no exigirán las Administraciones de Correos ningún interés ni comisión.

375. La responsabilidad civil en que puedan incurrir los administradores de correos con motivo de sus gestiones para el cobro de los giros de periodistas, se limitará á la que establecen las prevenciones de este Código.

TITULO NOVENO.

Imposición de penas.—376. La imposición de las penas consignadas en el presente Código

ó que en lo sucesivo se consignen en las leyes, reglamentos y circulares relativas al servicio postal, se hará conforme á las reglas contenidas en los artículos siguientes.

377. Si la pena consistiere en multa que no exceda de quinientos pesos, ó en reclusión por menos de un mes, se deberá considerar como meramente correccional, para los efectos de su aplicación, y será impuesta por las autoridades administrativas del ramo de Correos. Si siendo pecuniaria ó de prisión excediere de aquellos límites, se considerará como pena propiamente tal y será impuesta por la autoridad judicial de la Federación.

378. Las penas que conforme á lo dispuesto en el artículo anterior, deben considerarse como correccionales, se impondrán al culpable por las autoridades administrativas del ramo de correos, en los términos siguientes:

I. Si la pena fuere alternativa entre multa y reclusión, se impondrá de preferencia la primera, y la segunda sólo en el caso de que aquella no se hiciera efectiva desde luego.

II. Los administradores locales podrán imponer hasta cincuenta pesos de multa; los inspectores de zona, hasta cien; el Administrador general, hasta doscientos, y el Secretario del ramo hasta quinientos.

III. Si la multa no se hiciera efectiva desde luego, los administradores locales podrán imponer hasta siete días de reclusión; hasta quince, los inspectores de zona; hasta veinte, el Administrador general, y hasta un mes el Secretario respectivo.

379. No se impondrán las penas correccionales á que se ha hecho referencia, sino en los casos previstos de una manera expresa en las disposiciones que las establezcan, no permitiéndose acerca de este punto ningún genero de interpretación.

380. La infracción del artículo anterior, constituye un abuso de autoridad y será castigada con las penas que designe el Código Penal para ese género de delitos, bien sea que la pena se hubiere llevado á efecto ó que no se hubiere ejecutado por circunstancias ó hechos extraños á la autoridad que lo impuso. La responsabilidad por las infracciones que cometiere el Secretario del ramo se sujetará á las disposiciones vigentes sobre

responsabilidad de funcionarios públicos que gocen de fuero constitucional.

381. Las penas impuestas administrativamente serán llevadas á efecto desde luego, sin perjuicio de que la Secretaría de Comunicaciones, á quien en todo caso se dará cuenta de ellas, califique la providencia y la apruebe ó revoque.

382. En este último caso, si la pena consistió en reclusión, inmediatamente se hará cesar, y si en la imposición de una multa, se devolverá su importe desde luego al interesado. En ambos casos, la persona que hubiere sufrido la pena, conservará expeditos los derechos que pudiera hacer valer para exigir una indemnización de daños y perjuicios.

383. La Secretaría respectiva podrá levantar total ó parcialmente las penas impuestas administrativamente; y en este evento, el agraciado no tendrá derecho á indemnización alguna.

384. Para hacer efectivas las multas á que se refiere este título, se hará uso de la facultad económico-coactiva.

TITULO DECIMO.

Prevenciones generales.—385. Los asuntos contenciosos en el ramo civil que se refieran al servicio de correos, serán de la competencia de los tribunales federales. En estos negocios será representado el Ejecutivo por los funcionarios ó empleados de la Federación, conforme á las leyes, y éstos estarán obligados á obsequiar las instrucciones que les dé la Secretaría de quien depende el ramo de correos, cuando lo estime conveniente.

386. Para resolver las cuestiones á que se refiere el artículo anterior, se atenderán los tribunales, en cuanto á la esencia de los derechos controvertidos, á falta de leyes ó disposiciones especiales sobre la materia, al Código Civil vigente en el Distrito Federal, y en cuanto á la substanciación del juicio, al Código de Procedimientos vigente en el mismo, con la salvedad antes indicada.

387. Los delitos que se cometan infringiendo las leyes postales, son de la competencia de los tribunales de la Federación, y si alguno de aquellos no estuviere prescrito en este Código ó en las leyes que en lo sucesivo

se expidieren, se castigará con las penas que establezca el Código Penal.

388. Se tendrá como circunstancia agravante en todo delito que se cometa sin intención de perjudicar de alguna manera el servicio postal, la de que, de hecho, resulte éste perjudicado, quedando á la calificación de la autoridad competente estimar según su prudente arbitrio, el grado en que deba aumentarse la pena en virtud de las circunstancias del caso.

389. Cuando en la averiguación de un delito que á primera vista apareciere ser del orden común, resultare que tuvo el delincuente por principal objeto perjudicar de alguna manera el servicio de correos, pasará desde luego su conocimiento á los tribunales federales.

390. Todos los empleados ó agentes, así de la Federación como de los Estados cuando en el ejercicio de sus funciones adviertan que se trata de cometer algún fraude ó abuso en contra del Correo, están obligados á impedirlo; y si el fraude ó abuso estuvieren ya cometidos y dichos empleados ó agentes tuvieren noticia de ello, están obligados asimismo á participarlo al funcionario ó autoridad correspondientes. La contravención á lo dispuesto en este artículo será castigada económicamente por el superior inmediato al empleado que cometa la falta, y si ésta fuere por las circunstancias de tal gravedad que diere lugar á sospechas de complicidad, se pondrá el hecho en conocimiento de la autoridad competente.

391. Cuando una autoridad competente expida orden de prisión en contra de algún empleado del Correo que maneje fondos y deba dar cuenta de ellos antes de llevar á efecto dicha orden, se hará con asistencia del empleado un inventario formal de los caudales que tuviere en su poder y de los papeles y documentos que conduzcan á la justificación de su cuenta; todo esto sin perjuicio de asegurar convenientemente al presunto responsable.

392. Ninguna persona empleada en el servicio del Correo podrá recibir gratificación ó remuneración alguna de particulares, por trabajos desempeñados en cumplimiento de sus deberes.

393. Los jefes de oficina del Correo están obligados á desempeñar las comisiones que les encargue el Ejecutivo de la Unión, para gestionar y asegurar intereses fiscales de la Federación, en el lugar de su residencia y expensándose los gastos necesarios.

394. Los empleados y agentes del Correo, gozarán de la prerrogativa de estar exentos de cargos concejiles y del servicio de Jurados, mientras duren en el desempeño de sus funciones, aunque por leyes locales se disponga lo contrario.

Artículo transitorio.—El presente Código comenzará á regir el 1º de Enero de 1895.

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 23 de Octubre de 1894.

Porfirio Díaz.—Al C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.—Presente.''

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

Libertad y Constitución. México, Octubre 23 de 1894.—*Manuel G. Cosío.*

NÚMERO 12,792.

Octubre 25 de 1894.—*Decreto del Gobierno.*
—*Reforma el Reglamento de ferrocarriles de 1º de Julio de 1883.*

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

“Porfirio Díaz, 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 art. 209 del mismo Reglamento, he tenido á bien acordar las siguientes reformas al citado Reglamento.

PARTE TECNICA.

CAPÍTULO I.—*Construcción y reparación de las obras.*—Art. 1. Ningún trabajo podrá emprenderse para el establecimiento de fe-

rocarriles, que tengan el carácter de vías generales de comunicación, sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

2. 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 : 10000 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 : 1000 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 vé en la lámina relativa:—*A.* Las distancias kilométricas del camino de fierro, 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 fraes. 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.

3. 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 constituidos 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 art. 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 8 kilogramos por milímetro cuadrado.

4. 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 75 centímetros entre las cajas de mayor anchura de los vehículos empleados en la explotación, y un metro 20 centímetros, como minimum en las estaciones.

5. La corona de los terraplenes, según las figuras adjuntas, medirá 4 metros 25 centímetros en las vías de un metro 44 centímetros de anchura, 3 metros 75 centímetros para las de 914 milímetros y 3 metros para las de 60 centímetros de anchura.

6. Se dejará al pie de cada talud del terraplén una banquetta igual á la cuarta parte de la altura del terraplén, pero no tendrá menos de 75 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.

7. El ancho en el fondo de las excavaciones será, como lo demuestran las figuras adjuntas, de 5 metros 75 centímetros en las vías de un metro 44 centímetros; de 5 metros 25 centímetros en las de 914 milímetros y de 4 metros 20 centímetros en las de 60 centímetros, tratándose de una sola vía, teniéndose en cuenta lo prevenido en el art. 4 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.

8. Los taludes de los terraplenes y excavaciones se fijarán de acuerdo con la Inspección oficial.

9. En las líneas cuya vía sea de 1 metro 44 centímetros, el radio mínimo de las curvas será de 100 metros, en las que tengan 914 milímetros de anchura será de 50 metros, y en las de 60 centímetros, de 40 metros; pero no se llegará á estos límites, sino en casos forzosos é inevitables.

10. Una vez armada la vía, no se permitirá su explotación si no está convenientemente consolidada con una capa de bálást, de 20 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 balast permeable é impermeable.

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.

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 idem, idem, compuestas remachadas.—Idem 30 idem, idem, idem 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 15 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 los durmientes será el necesario á fin de que en los puentes cuyo piso esté colocado sobre las trabes, pueda establecer, 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 55 á 60 hilogramos 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 15 centímetros de ancho por 20 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 3 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 70 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 armar la estructura ni después; debiendo, además, cada castillete tener longitudinalmente base suficiente para sostenerse sólo sin más apoyo que sus empotramientos.—Todas las estructuras tendrán las proporciones necesarias para soportar los pesos siguientes:—1° El peso de metal de la misma estructura.—2° El piso compuesto de rieles y accesorios, durmientes y largueros de guarda.—Estas

dos partidas tomadas en conjunto formarán el peso propio ó muerto.—3° Un peso ó sobrecarga 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; 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, idem, idem, idem.—Tipo C, 28,000 kilogramos, idem, idem, idem.—Tipo D, 23,000 kilogramos, idem, idem, idem.)—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 273 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 273 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 273 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 273 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 suponiendo 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 137, 205 ó 273 kilogramos por metro cuadrado, según que la superficie de los vacíos sea inferior á los dos tercios, tres cuartos ó la totalidad del 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 sobrecargas, el trabajo del metal por milímetro cuadrado de sección, no pase de los límites siguientes para la tensión y compresión.

1° En claros hasta de 15 metros.—Fierro, 6.00 kilogramos; acero, 8.00 kilogramos.

2° En claros hasta de 30 metros.—Fierro, 6.50 kilogramos; acero 8.50 kilogramos.

3° En claros de más de 30 metros solamente para las vigas principales (cuerdas, postes y tirantes).—Fierro, 8.50 kilogramos; acero, 11.50 kilogramos.

Estos límites se reducirán á lo siguiente:

4° En los lugares y travesaños de piso.—Fierro, 5.50 kilogramos; acero, 7.50 kilogramos.

5° En las piezas que formen la celosía, sometidas á esfuerzos de tensión y compresión no se pasará.—Fierro, 4.00 kilogramos; acero, 6.00 kilogramos; pero si la variación fuese pequeña, se usarán los límites del 4°

6° Las piezas que deban resistir esfuerzos cortantes, se proporcionarán de modo que el trabajo no pase de: fierro, 3.25 kilogramos; acero, 4.25 kilogramos, 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 las viguetas lo requiera, se reforzarán las costillas á intervalos para impedir que se abolsen.

7° En los pernos y remaches, el trabajo de

resistencia al cizallamiento no pasará de: fierro, 5.00 kilogramos; acero, 6.50 kilogramos.

8º En los tirantes de contraviento puede admitirse como límite de trabajo por tensión: fierro, 9.00 kilogramos; acero, 12.50 kilogramos.

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.

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 construida, 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 guardacruceiro, cuando advirtiese y probare que no

llena sus deberes, y la otra Empresa obsequiará el pedimento.

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.

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.

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.

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.

19. Seis meses después de recibidos por la Secretaría de Comunicaciones cada una de las secciones de vía férrea, según fijan 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 vieren obligadas á expropiar algún terreno aun dentro de la zona que por derecho de vía se fíalen las concesiones, acudirán con los docu-

mentos 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 adquirieran 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.

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 art. 14, y para los pasos á nivel á las prevenciones de los arts. 15, 28, 29 y 33.

21. Concluida que sea una vía férrea, la Empresa formará á sus expensas, el plano general de la misma, en escala de $\frac{1}{30000}$ 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.

22. Ningún tramo ó sección del ferrocarril podrá ponerse en explotación sin que preceda 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 en 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 la mayor de ellas, y si estuviese formada de traveses solidarios

el tren cubrirá 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 cubriéndole 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 solidarios.* Cada traveses se cargará aisladamente como queda dicho, y en seguida se cargará simultánea y exclusivamente dos traveses que se apoyen en el mismo machón.

III. *Estructura cuyo piso descance 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 continuos ó á mano, pero aplicado simultáneamente sobre todas las ruedas para volverlo á poner inmediatamente en marcha.—Después de estas pruebas, las estructuras deben devolver 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 $\frac{1}{1200}$.—Cuando 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.

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.

24. Al reconocer la vía férrea para permitir su explotación, deberán estar colocados á la orilla de ella, postes que de una manera visible indiquen la división de la misma en kilómetros contados desde el principio de la vía, de cuya exactitud deberá cerciorarse la inspección oficial.

25. Las empresas están obligadas á la cus-