

todia y conservación en buen estado de sus líneas telegráficas, que tendrán por objeto atender cumplidamente al servicio de los ferrocarriles y de los viajeros que vayan de tránsito, sin que les sea permitido transmitir por dichas líneas, noticias, avisos ó despachos de otras personas que no sean los empleados de la Empresa ó los mismos viajeros. Sin embargo, en casos determinados, y siempre que no se perjudique el servicio del ferrocarril, podrá permitirse á las empresas que pongan sus líneas telegráficas á disposición del público en general, pero con las condiciones que fije la Secretaría de Comunicaciones.—Ninguna línea del ferrocarril ni parte de ella que tenga el carácter de vía general de comunicación podrá levantarse ni modificarse sin la previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

CAPÍTULO II.—*Seguridad de las obras á que están obligadas las empresas.*—26. Las empresas organizarán sus diversos servicios de manera que la circulación de viajeros y el tráfico de la línea en general, ofrezcan todas las seguridades debidas.

27. La vía y sus demás obras accesorias, deberán hallarse siempre vigiladas para hacer seguro el pasó de los trenes. Todos los tramos ó trayectos de ella, han de ser revisados diariamente por las cuadrillas de reparación. Los túneles se revisarán precisamente antes del paso de cada tren, teniendo asimismo especial cuidado con la revisión de puentes y demás obras que lo requieran, sin perjuicio del esmero y atención con que debe verificarse la vigilancia en general.

28. Al aproximarse los trenes se cerrarán las barreras de los pasos á nivel, y como regla general, deberán cerrarse siempre que un tren se anuncie con el silbato de la locomotora ó cuando se encuentre á una distancia como de dos kilómetros.

29. Las barreras de los pasos á nivel, en caminos de bastante circulación, estarán abiertas durante el día y cerradas generalmente de noche. En las líneas en que no haya servicio de noche, pueden quedar abiertas durante la misma, salvo los casos en que por necesidad del servicio sea conveniente permanezcan cerradas.

30. Los pasos á nivel que se concedan á particulares, tanto para carruajes y ganado, como para gente de á pie, estarán cerrados por barreras que quedarán á cargo de los mismos particulares, y se abrirán bajo la responsabilidad de éstos.

31. Para la custodia, vigilancia y servicio de los pasos á nivel, en los caminos frecuentados, en los cuales deberán establecerse barreras, se levantará casa para el guarda. Si hubiese circulación de noche en el camino carretero, se iluminará el paso á nivel por cuenta de la Empresa.—Todos los cambios existentes ó que en lo sucesivo se establezcan en las vías férreas, serán precisamente de agujas, con absoluta exclusión de rieles móviles, y dichas agujas estarán movidas por medio de palancas en íntima conexión con árboles verticales de fierro que giren al hacerse el cambio de vía, y que estén provistos de discos de mira, uno de color blanco y otro de rojo para indicar la vía principal ó el lado respectivamente.—En los lugares que sea practicable, se pondrá durante la noche en la extremidad superior del árbol portadisco, un farol con luces verde y roja, para indicar las posiciones citadas. Las señales descritas deberán colocarse á una altura de dos metros cuando menos.

CAPÍTULO III.—*Del material móvil destinado á la explotación.*—32. El número de locomotoras, ténders y demás vehículos destinados á la explotación, será, en todo caso, el necesario para un buen servicio á juicio de peritos.—Las anchuras mayores de las cajas del material rodante medidas entre los planos exteriores de los costados, no excederán de las cantidades siguientes:

Para vehículos de vía normal ó de 0m.914.—De carga, 2.66 veces la anchura de la vía. De pasajeros, 2.8 veces la anchura de la vía.

Para vehículos de vía de 0m.60.—De carga, 2.75 veces la anchura de la vía. De pasajeros, 3.00 veces la anchura de la vía, en la inteligencia que cuando la tracción sea por vapor, los vehículos deberán apoyarse en ocho ruedas, distribuidas en trucks, á no ser que la Secretaría de Comunicaciones autorice el uso de vehículos de cuatro ruedas después de examinar las especificaciones de los mismos, y especialmente su sistema de suspensión.

33. Las locomotoras, ténders, y demás vehículos destinados á la explotación de la vía en general y de cada uno de sus tramos en particular, no entrarán en servicio sin la autorización de la inspección oficial, la que cuidará especialmente que se conserven siempre en buenas condiciones de comodidad, seguridad y aseo.

34. Los ténders, además de las condiciones de solidez, seguridad y capacidad necesarias, tendrán el espacio conveniente para llevar siempre en una caja los útiles y herramientas indispensables para las reparaciones urgentes, tanto de la máquina como de cualquier vehículo que forme parte del tren.

35. Todas las empresas anotarán en registros foliados, las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones importantes que hayan sufrido y la renovación sucesiva de sus piezas principales.—Se comprenderán igualmente en estas notas, cuantas advertencias y observaciones se juzguen necesarias para formar la estadística del material de tracción del ferrocarril, y en esas notas figurarán las fechas en que se hayan probado las calderas con indicación de la presión á que se sometieron.

36. Los ejes de las locomotoras, ténders y vehículos de todas clases, pertenecientes al material de las empresas, serán, por regla general, forjados á martillo, fuertes y compactos. Podrán, sin embargo, las empresas, atendiendo á los adelantos de la industria moderna y con aprobación siempre de la Secretaría de Comunicaciones, emplear ejes de otra naturaleza. La inspección oficial ejercerá una vigilancia particular sobre esas piezas, y para facilitarla, tendrán las empresas registros foliados de las series que reciban, en los que se tomará razón circunstanciada de ellas, cuidando de hacer mérito de la fábrica de procedencia, de las pruebas á que se sometieron, de la fecha en que comenzaron á servir y de los accidentes notables que ocurran en la vía. Los diámetros mínimos de los mufones de los ejes en servicio, serán los que constan en la tabla adjunta.

Pesos sobre el muñón.	Diámetro del muñón.
1,000 kilogramos ó menor peso.	58 milíms.
1,250 "	62 " "
1,500 "	66 " "
1,750 "	70 " "
2,000 "	73 " "
2,250 "	76 " "
2,500 "	79 " "
2,750 "	81 " "
3,000 "	83-5 " "
3,250 "	86 " "
3,500 "	88 " "
3,750 "	90 " "
4,000 "	92 " "
4,250 "	94 " "
4,500 "	96 " "
4,750 "	98 " "
5,000 "	99 " "

Las llantas de las ruedas podrán admitirse con espesores mínimos de veintitres milímetros para las vías de novecientos catorce milímetros ó de menor anchura, y en las vías de anchura de un metro cuarenta y cuatro milímetros, el espesor mínimo podrá llegar á treinta y tres milímetros. Se separará del servicio toda rueda cuyo reborde tenga los espesores mínimos mencionados para las llantas ó menos, ó cuando dicho reborde presente del lado del riel superficies planas verticales que se extiendan á 0m.023 ó más desde la llanta.

37. Los registros á que se refieren los artículos anteriores, que serán llevados con la mayor escrupulosidad, se presentarán por las empresas ó los ingenieros encargados de la Inspección oficial cuando crean oportuno examinarlo.

38. Todas las locomotoras y ténders estarán marcados con el número de orden que se les haya asignado en el registro, y con las iniciales del camino de hierro á que pertenezcan.

39. También los coches, furgones y demás vehículos, deberán llevar de una manera visible las iniciales de la línea á que correspondan, la serie y clase y los números del peso que tengan. En los furgones y vehículos de carga, se marcará, además, el número que indique el peso de carga que pueden transportar.

40. Los asientos destinados á los viajeros

tendrán la comodidad y separación convenientes, según su clase á juicio de la Inspección oficial.

41. En la parte exterior de cada carruaje destinados á los viajeros se marcará de una manera clara la clase que le corresponda y en el interior se fijarán las disposiciones de este Reglamento concernientes á los viajeros.

42. Queda prohibido rigurosamente admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

43. Siempre que un truck haya sufrido reparaciones se pintará en la fachada en que tuvieron verificativo y en el cilindro del garrote se hará constar la fecha en la cual se hizo la última inspección.

CAPÍTULO IV.—*De la formación de los trenes.*—44. Sólo las personas destinadas al efecto por la Empresa encenderán las locomotoras. Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en las de escape.

45. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza del tren, seguidas de su tender, y este orden sólo podrá variarse para el servicio interior de la estación ó en trenes de socorro.

46. En cada tren de pasajeros, sea cual fuere el número de carruajes que lo compongan, se colocará un furgón de equipajes inmediato á la máquina, y á la cola de cada tren de cualquiera clase, habrá un vehículo con freno.

47. En todo tren ordinario de pasajeros, habrá coches de 1.^a, 2.^a, y 3.^a clase en número suficiente para cubrir las necesidades del servicio, y las empresas no podrán vender número de boletos mayor que el de asientos disponibles.

48. En los trenes mixtos, ocuparán los wagones de mercancías la cabeza del tren; inmediatos á éstos se colocarán los de viajeros, en el orden siguiente:

- I. Los de tercera clase.
- II. Los de segunda.
- III. Los de primera.
- IV. Los coches vacíos, cuando hubiere de conducirlos el tren.

49. El sistema de frenos que debe usarse

y el número de ellos en cada tren y en cada sección de la vía, se fijará por las empresas, de acuerdo con la Inspección oficial, atendiendo á las pendientes del camino y al número de vehículos de que se componga el tren.

50. Los carruajes y wagones que entren en la composición de un tren, deberán tener los topes á la misma altura, de manera que coincidan sus centros.

51. Ningún vehículo, de cualquiera clase que sea, podrá formar parte de la composición de un tren, sin que previamente haya sido reconocido con toda detención.

52. Por regla general, se prohíbe que en los trenes que conducen viajeros, se lleven mercancías que puedan producir explosiones ó incendios, exceptuándose solamente las maderas, leña, carbón de todas clases y materias textiles. También se exceptúan de la prohibición los cartuchos metálicos que se juzguen indispensables para la fuerza que viaja, cuando sea preciso, á juicio de la autoridad militar. La cartuchería ordinaria, como la pólvora y demás objetos análogos, no serán conducidos en trenes de viajeros, á menos que se trate de especiales de tropa.

53. Antes de que un tren se ponga en movimiento, se dará la señal para que los pasajeros suban á él y ocupen sus respectivos asientos. En las estaciones terminales y en las que los trenes permanezcan cinco ó más minutos, se dará la señal de partida cuando menos un minuto antes de la hora en que ésta deba verificarse. Después de esta última señal, no se permitirá á ningún pasajero la subida al tren.

54. Tanto los trenes de viajeros como los de mercancías, irán provistos de los medios necesarios para hacer las señales preceptuadas en este Reglamento.

55. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio, avería ú otras causas graves, ó el de autorización expresa de la Secretaría de Comunicaciones; pero nunca podrá exceder el número de dos encendidas en cada tren de viajeros, y se colocarán siempre á la cabeza del tren. La Secretaría de Comunicaciones, en casos excepcionales, podrá permitir que se altere esa colocación.

56. Cuando causas excepcionales den lugar al empleo de dos máquinas simultáneas en el mismo tren, dará la Empresa cuenta de esto á la Inspección oficial, expresando el tiempo que este servicio deba durar, para que éste á su vez dé cuenta á la Secretaría de Comunicaciones.

57. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el capítulo correspondiente de este Reglamento. Los coches, durante la noche, estarán iluminados interiormente, y asimismo de día, en el paso de los túneles, cuando la Inspección oficial lo juzgue necesario. En este caso, se encenderán las luces en la estación inmediata anterior al túnel ó túneles, según el orden de la marcha.

58. En toda clase de tren, el Conductor ó Jefe del tren, los guardafrenos y el maquinista estarán en comunicación durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.

59. En los puntos convenientes, la Empresa, de acuerdo con la Inspección oficial, tendrá máquinas de auxilio ó de reserva, dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.

En las estaciones donde se establezcan las locomotoras auxiliares, habrá siempre un wagón de socorro con los útiles y efectos que se consideren necesarios.

CAPÍTULO V.—*Servicio de estaciones.*—60. Cada estación tendrá, en lugar visible, una inscripción que exprese el nombre propio de la localidad, así como sus distancias á ambos extremos de la línea, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes. Los relojes de todas las líneas se arreglarán diariamente á la hora del meridiano que la Secretaría de Comunicaciones determine de acuerdo con las empresas.

61. Estarán asimismo rotulados, de una manera clara y precisa, todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerizas, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes y demás dependencias de la Empresa.

62. Se anunciarán con toda claridad en los sitios más públicos de cada estación, los horarios de los trenes, las tarifas, las horas en

que se han de abrir y cerrar los despachos de boletos, y las en que han de recibir y entregar los equipajes y la carga. Se anunciarán igualmente todas las disposiciones que deba conocer el público referentes al servicio de la línea.

63. Las estaciones estarán dispuestas de manera que los pasajeros cómodamente puedan pasar á tomar asiento en los coches que correspondan á cada clase. Habrá sala de espera en las estaciones para que en ellas aguarden los viajeros hasta el momento de tomar el tren, y de ninguna manera se dejará al viajero aguardar en lugar incómodo é inconveniente hasta su partida.

64. Los despachos de boletos se abrirán por lo menos una hora antes de la anunciada para la salida de los trenes en las estaciones principales, y una media hora antes en las de poco movimiento, cerrándose en todas, tres minutos antes de la señal de partida de los trenes. Además de estas horas, las empresas tendrán la obligación de abrir en otra hora, durante el día, el despacho de boletos y equipajes, para los que deseen tomar aquellos, y arreglar la entrega de éstos con anticipación. Los pasajeros que no tomen sus boletos con 5 minutos cuando menos de anticipación á la señal de salida de los trenes, no tienen derecho á que se les conduzcan sus equipajes por los mismos trenes, sino por el inmediato que salga en la misma dirección y gozando siempre, en todo caso, de la franquicia que les concedan sus boletos.

65. Las estaciones deberán estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías y equipajes, el número de horas suficiente para hacer el despacho con toda regularidad.

66. Todas las estaciones tendrán un jefe al cual estarán subordinados los demás empleados de la misma.

67. Todas las empresas estarán obligadas: I. A facilitar la entrada á sus almacenes, depósitos y demás oficinas á los empleados del fisco, para que éstos ejerzan la vigilancia que les corresponda.

II. A mantener en riguroso depósito, las mercancías ú objetos cuyo dueño no sea conocido y proceder á su enajenación en la forma y términos que establezcan los Códigos

vigentes, salvo lo dispuesto en el art. 164 de este Reglamento.

III. A que cuando sean notificadas por la autoridad, porque ésta necesite de la comparecencia de algún empleado de ferrocarril de los que se ocupan en la conducción de los trenes ó vigilancia de la vía, así como de los jefes de estación ó telegrafista, lo presente inmediatamente, arreglando su reemplazo ó sustitución, á fin de que el servicio no quede desatendido. En caso de que alguno de los empleados mencionados cometa algún delito, la autoridad competente tomará las medidas que crea necesarias para evitar la fuga del culpable, mientras la Empresa provee á su sustitución.

68. A los diversos locales de la estación, sólo podrán entrar respectivamente, las personas que estén provistas de boleto; las que tengan que pedir ó entregar facturas ó mercancías; las autoridades, tanto civiles como militares, los funcionarios y agentes del Gobierno encargados de la inspección de ferrocarriles, la Gendarmería Municipal, los celadores de aduana, agentes del resguardo y contrarresguardo y los agentes de la autoridad que se presenten con orden de la misma; y por último, las que tengan permiso de la Empresa.

69. En los sitios más públicos de las estaciones, y particularmente en los lugares de espera, se fijará, para conocimiento del público, la parte que del presente Reglamento se refiere á los viajeros y sus equipajes. Lo propio se verificará en los almacenes, respecto de la parte que se refiere á la recepción, transporte y expedición de las mercancías.

70. Las estaciones deberán conservarse siempre en perfecto estado, respecto de su policía y aseo, observándose constantemente limpieza en todas sus vías y dependencias.

71. Para que los viajeros, remitentes ó consignatarios puedan verificar sus reclamaciones no sólo contra la Empresa por infracciones ó faltas cometidas, sino contra sus agentes ó empleados, habrá en cada estación un libro en el que los reclamantes escribirán su queja, firmándola y dejando su dirección para que se les haga conocer el resultado de su reclamación.

72. En lugar conveniente de las estacio-

nes, deberá hallarse siempre á disposición del público, el libro de que trata el artículo anterior, que no podrá negarse á quien lo pida. Se colocará en el lugar en que este libro se encuentre, un rótulo visible que diga: "Libro de reclamaciones del público." Los inspectores cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de la conservación é integridad de este libro, así como de que las reclamaciones se atiendan y lo visarán á más tardar cada dos meses.

73. Cuando las empresas consientan el establecimiento de fondas dentro del recinto de las estaciones, obligarán á los dueños de aquellas á que tengan expuestas en lugar público sus tarifas de precios y en lugar patente un reloj arreglado por el de la estación y junto á éste un cartel ó pizarrón en que estén escritas de un modo claro las horas de salida de cada uno de los trenes.

74. Las empresas están obligadas á cerrar sus estaciones, estableciendo la separación necesaria entre el servicio de pasajeros y el resto del patio.

75. Al jefe ó conductor de cada tren, á los maquinistas, fogoneros, guarda-frenos, guarda-vías y demás empleados en el servicio de los ferrocarriles, se dará un extracto de las disposiciones que contiene el presente Reglamento y cuya observancia respectivamente les corresponda. Las empresas dispondrán lo necesario á fin de que se practiquen exámenes para conocer si se hallan impuestos dichos empleados de la parte que les corresponde conocer de este Reglamento y del que conservará siempre una copia.

76. Las estaciones en las que las empresas no hubiesen encontrado conveniente establecer oficina telegráfica, por teléfono se comunicarán con la estación telegráfica más próxima, de manera que á dicho lugar puedan mandarse órdenes inmediatas cuando el caso lo requiera.

CAPÍTULO VI.—*De las señales.*—77. Todas las empresas de ferrocarriles arreglarán sus sistemas de señales á las prescripciones de este Reglamento.—Cualquiera que sea la categoría de un empleado de una Empresa, debe obedecer de una manera absoluta las señales adoptadas.

78. Todo empleado de una Empresa es res-

ponsable por las señales que haga ó mande hacer á otros empleados que estén bajo sus órdenes

79. En todas las estaciones, pasos á nivel, lugares de reparación de la vía y demás puntos de especial vigilancia, deben estar tomadas todas las precauciones convenientes para hacer las señales necesarias, y cuando la vía no esté enteramente libre, debe estar cubierta por las señales de peligro, hasta que haya vuelto á quedar enteramente libre. La simple colocación de señales en la vía, aun cuando no estén en manos de los empleados, producirán los mismos efectos.

80. Las señales deberán hacerse oportunamente, por los guardas ó empleados á quienes se haya confiado la vigilancia especial ó la reparación 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.

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

I. La bandera ó luz de color blanco, indicará que la vía está enteramente libre.

II. La bandera ó luz de color verde, ordena la disminución de la velocidad, precaución y extremada vigilancia.

III. La bandera ó luz de color rojo, indica el peligro y ordena la detención inmediata del tren.

IV. Las banderas blanca y verde y las luces de ambos colores, usadas simultáneamente, servirán en las estaciones ó paraderos de bandera, para detener los trenes cuando tengan que recibir allí pasajeros ó carga.

V. La bandera ó luz de color azul se usarán únicamente por los empleados del material rodante, y todo tren ó vehículo amparado por dicho color, no debe ser movido hasta que la señal haya sido quitada por persona autorizada para ello. Cuando un tren ó vehículo, amparado por el color azul, ocupe una vía lateral, no debe colocarse delante de el otro vehículo que oculte la señal, sin haber dado antes aviso á los agentes ó encargados del material rodante que se encuentren

en el lugar, á fin de que tomen las precauciones convenientes.

VI. Las señales fijas, semáforos ó lámparas, se colocarán en los empalmes, cruces de ferrocarril, estaciones, cambios de vía y otros puntos que requieran protección especial.

VII. El brazo de un semáforo puesto horizontalmente, equivale al color rojo, y por lo tanto, tiene la significación de peligro y ordena la detención inmediata del tren.

VIII. El brazo de un semáforo puesto en dirección inclinada (45°), equivale al color blanco é indica seguridad.

IX. Luz verde en la lámpara de un cambio de vía, indica que está dispuesto para expedir la vía principal.

X. Luz roja en la lámpara de un cambio, indica que está dando entrada al empalme ó ladero.

XI. Una señal imperfectamente exhibida, ó la ausencia de señal en alguno de los lugares en que se acostumbra ponerla, debe reputarse como signo de peligro; y obrarse en consecuencia, poniendo el caso en conocimiento del Superintendente.

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

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

II. Bandera, luz ó la mano, movidas lentamente en sentido horizontal, denotan precaución.

III. Bandera, luz ó la mano, movidas lentamente de arriba á bajo y viceversa, indican que el tren debe seguir adelante

IV. Bandera ó linterna movida al través de la vía, formando un círculo vertical, teniendo la persona que hace la señal el brazo recogido para limitar el vuelo de la linterna ó bandera, y estando el tren parado, es señal para que éste retroceda.

V. Bandera ó linterna movida al través de la vía, formando un círculo vertical, extendiendo la persona que hace la señal todo el brazo para describir el mayor círculo po-

sible y estando el tren en movimiento, es señal que el tren se ha dividido.

83. Cuando por causa de tormenta ó niebla espesa, no fuese posible ver las señales que se hagan con bandera ó linterna, y sea necesario que un tren se detenga ó modere su velocidad, se usarán petardos ó mechas encendidas, que colocadas en la vía, advertirán al maquinista. Se usarán petardos además de las banderas ó linternas, para proteger los trenes ó máquinas que por cualquier accidente tengan que disminuir su velocidad, ó que detenidos en la vía puedan así ser alcanzados ó chocados por otros trenes. Se usarán igualmente petardos, cuando los guardavías ó vigilantes, por motivo grave, no pudiesen estar en su puesto para hacer las señales con bandera ó linterna.

84. La explosión de un solo petardo, es señal para detener inmediatamente un tren. Dos ó más petardos colocados á intervalos iguales á la longitud de un riel, indican al maquinista que debe moderar su velocidad y caminar con toda precaución, estando pendiente de la señal de peligro para detenerse. Una mecha es igualmente señal de peligro; se encenderá y colocará sobre la vía. El tren que encuentre una mecha ardiendo, se detendrá inmediatamente y continuará su marcha con precaución, cuando la mecha haya terminado de arder.

85. El empleo de los petardos no dispensa del de las demás señales que se harán siempre con las condiciones prescritas por este Reglamento, salvo el caso de fuerza mayor.

Bajo ningún 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.

86. Toda máquina, con tren ó sin él, al estar en servicio, deberá tener encendida la farola de su frente, desde que oscurezca hasta el amanecer, y cuando no tenga tren, deberá llevar dos luces rojas atrás. Las máquinas de patio llevarán atrás dos luces verdes en vez de rojas, á no ser que tengan igualmente farola fija en su parte posterior.

87. En cada máquina ha de haber una campana ó timbre que pueda hacer sonar el

conductor del tren y que le servirá para ponerse en comunicación con el maquinista, según la señales que á continuación se detallan:

I. Estando un tren parado: Un toque es señal para ponerlo en movimiento.—Dos toques es señal para que se llame á los portaseñales.—Tres toques, ordena que el tren retroceda.

II. Estando el tren en marcha: Dos toques es señal de detenerse.—Tres toques es señal de detenerse en la próxima estación.—Cuatro toques es señal para disminuir la velocidad de la marcha.—Si el maquinista oyese un solo toque, debe inmediatamente asegurarse si el tren se ha dividido, para obrar como convenga según el caso.—Las señales de igual número de sonidos tendrán las significaciones dadas cuando se hagan por otro medio en vez de timbre ó campana.

88. Los trenes en camino llevarán dos banderas rojas durante el día, colocadas una á cada lado del extremo posterior del último carro, sirviendo para marcar la retaguardia del tren. Después de puesto el sol ó cuando la neblina ó temporal produzcan oscuridad, las banderas serán reemplazadas por linternas que proyecten luz roja para la parte posterior del tren, y verde en el sentido del movimiento. Si las circunstancias obligan á que un tren sea empujado por la máquina, se colocará un portaseñales en lugar aparente del carro ó vehículo de adelante, de modo que advierta las señales de peligro al momento y llame la atención del maquinista con sus propias señales: además, al anochecer ó si la neblina ú otra causa hacen difícil ver el tren, deberá colocarse una luz blanca en el frente del vehículo que va á la cabeza, estableciéndose en la parte posterior de la máquina las señales respectivas de retaguardia del tren.

89. 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:

I. Estando el tren en movimiento:

— Un silbido prolongado, denota atención y se empleará á la llegada á las estaciones.

— Un silbido corto, es señal de apretar los frenos y parar.

— — — Dos silbidos largos, es señal de quitar los frenos.

— — — — Tres silbidos largos indican que el tren se ha dividido y esta señal deberá repetirse hasta obtener la contestación indicada en las señales de bandera ó linterna.

— — — Un silbido largo seguido de dos cortos darán los maquinistas cuando lleven señales para llamar la atención de los empleados que de ellas deban enterarse.

— — — — Dos silbidos largos seguidos de dos cortos, es la señal que harán los maquinistas al acercarse á los cruzamientos á nivel y entradas de túneles.

— — — — — Varios silbidos cortos en sucesión rápida, se darán cuando haya personas ó animales sobre la vía.

II. Estando el tren parado:

— — — — — Cuatro silbidos largos, es señal para llamar al portaseñales que se encuentre á retaguardia del tren.

— — — — — Cuatro silbidos largos seguidos de uno corto, sirven para llamar al portaseñales que mandó á proteger la vanguardia del tren.

— — — — — Cinco silbidos cortos, sirven para ordenar al portaseñales se dirija á retaguardia y vele por la seguridad del tren.

— — — — — Cuatro silbidos cortos, sirven al maquinista para pedir señales á los cambiadores, trenistas, etc., etc.

— — Dos silbidos cortos servirán al maquinista como contestación de haberse enterado de las señales que se le han hecho, exceptuándose solamente el caso de división de tren, en el cual usarán siempre de tres silbidos largos.—Varios silbidos prolongados con intervalos precisos de medio minuto, serán señal para pedir auxilio.

90. Será obligación de los maquinistas, dar la señal de atención por el silbido prolongado ó con la campana de alarma, en los casos siguientes, salvo el primero, en que siempre usarán el silbato de vapor.

I. Antes de poner la máquina en movimiento.

II. Al acercarse á las estaciones, curvas en que no se distinga el camino hacia adelante y en todos aquellos puntos en que deba emplearse especial vigilancia.

III. En tiempo de niebla ó tempestad, se

debe repetir la señal con el fin de que los guardas y trabajadores sobre la vía sepan el lugar por donde va el tren.

IV. Queda prohibido usar el silbato sin necesidad; en las maniobras de patio y estaciones debe tocarse la campana de la máquina y usar del silbato cuando lo exija el Reglamento y cuando sea necesario para evitar accidentes.

V. La campana de la máquina se hará sonar durante todo el tiempo que un tren corra por las calles de los pueblos ó ciudades y mientras se cruce un paso á nivel.

91. Para anunciar los trenes que son seguidos por otros, se emplearán las señales siguientes:

I. Si el tren que sigue, marcha con arreglo á las mismas horas de itinerario y tiene los mismos derechos que el que lleva las señales, se colocarán dos banderas verdes durante el día y dos luces verdes de noche, en los lugares dispuestos al efecto en la locomotora.

II. Dos banderas rojas durante el día y dos luces rojas en la noche, colocadas en el lugar *ad hoc* de la locomotora, indican que el tren extraordinario que sigue, debe dejar libre el paso á todos los trenes ordinarios.

III. Dos banderas blancas en el día y dos luces blancas en la noche, colocadas en los lugares dispuestos para este objeto en la locomotora, indican que el tren que las lleva es especial.

IV. Una bandera ó luz exhibida como señal de clasificación, se considerará lo mismo que si se exhibiesen las dos de reglamento; pero los maquinistas y conductores serán responsables de la exhibición inadecuada de señales.

V. Cuando un tren ocupe una vía lateral dejando libre la principal para el paso de otro tren, mientras esté en la vía lateral, debe cubrir la farola de su máquina y quitar las luces rojas de la cola del tren exhibiéndose solamente las verdes. Tan luego como vuelva á la vía principal para continuar su marcha, descubrirá la farola de su frente y presentará las luces rojas al final de su tren.

92. Las empresas son responsables por los accidentes que ocurran á causa de la falta de observancia de este capítulo, en lo que res-