

pecta 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 VII.—*De la circulación de los trenes.*—93. Las empresas podrán adoptar el sistema de circulación más conveniente, previa la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones, sujetándose á las prevenciones generales de los artículos del Reglamento, y si adoptasen el sistema de circulación americano ó el de boletas de vías libres, observarán, además, las reglas que se ponen al fin del capítulo.

94. Para que un tren pueda circular por la vía, es necesario:

I. Que siendo ordinario, esté comprendido en el horario que formen las empresas y apruebe la Secretaría de Comunicaciones.

II. Que siendo extraordinario de pasajeros esté autorizado por la inspección oficial si debe expedirse varias veces, ó que se haya dado á ésta previo aviso cuando deba expedirse una sola vez.

III. Que siendo extraordinario de carga ó del servicio de la vía, se hayan tomado las medidas que exige la seguridad para su circulación.

95. En el primer caso, las empresas publicarán los horarios á que debe sujetarse el movimiento de los trenes, con 8 días, cuando menos, de anticipación, á su observancia. En el tercer caso, se dará conocimiento á la inspección oficial, siempre que la pidiere, del número de trenes que circulen así en las diversas secciones de la vía.

96. Ningún tren podrá partir de las estaciones antes de la hora marcada en el horario, ni tampoco podrá entrar en ellas con anticipación de más de 5 minutos respecto de la hora reglamentaria, á menos que existan causas imprevistas que así lo determinen.—Siempre que los trenes de pasajeros estén fuera de la hora de su itinerario, se colocará oportunamente en toda estación principal, en lugar visible, un aviso dando cuenta del tiempo de retardo que tenga el tren que se espere.

97. El conductor del tren en marcha es el

jefe de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.

98. El maquinista que marcha sin tren con la locomotora confiada á su cargo, marchará siempre bajo su más estricta responsabilidad y el fogonero ejecutará las señales que ordenare conforme á Reglamento.

99. Sólo podrán ir en la locomotora, el maquinista y fogonero ó fogoneros encargados de su servicio. Se exceptúan únicamente de esta prohibición los ingenieros de las empresas y los encargados de la inspección oficial.—En todo caso se cuidará muy particularmente, de que el número de personas no entorpezca jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

100. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha; el maquinista de la segunda locomotora, obedecerá las disposiciones del de la primera y estarán ambos en continua comunicación por medio de señales, á fin de que las dos máquinas marchen con la debida uniformidad.

101. Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el tender delante, ya vaya sola ó remolcando un tren, tomará el maquinista las mayores precauciones, marchando con velocidad que no exceda de treinta kilómetros por hora.

102. Ningún tren de viajeros ni de mercancías deberá detenerse entre dos estaciones ó depósitos de agua y combustible, si no es por causas imprevistas ó de fuerza mayor, ó cuando la vía se encuentre ocupada por una ó varias personas, para que la policía federal que vaya á bordo ó el resguardo de la Empresa, aprehendan á los ocupantes, á fin de que sean consignados á la autoridad correspondiente.

103. Al acercarse los trenes á algún cruce á nivel con un camino carretero, se hará sonar el silbato de vapor y moderarán los maquinistas la velocidad de su tren, de manera que pueda pararse completamente antes de tocar aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias. Si el cruzamiento á nivel fuese con otro ferrocarril, los trenes se detendrán sesenta metros antes de llegar al cruzamiento frente á la señal puesta al efecto, y esperarán para cruzar á que el guarda con sus señales indique que la vía está libre; en

el caso de que por las dos vías lleguen al cruce á la vez trenes, deberán pasar primero los que circulen por la vía más antigua.

104. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, túneles, curvas en excavación ó en bosque, así como cuando advierta la vía ocupada ó no pueda descubrir una larga extensión de camino, hará sonar el silbato de vapor para anunciar la proximidad del tren ó ahuyentar á los animales, disminuyendo la velocidad de la marcha.

105. En los cruces á nivel con los caminos comunes, los trenes se anunciarán con la anticipación necesaria para que los guardabarreras 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.

106. 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 detendrá éste inmediatamente que observe la señal del alto, y si ésta no existe, sólo moderará su velocidad á la distancia necesaria para que llegue lentamente á la estación y no rebese el andén ó muelle destinado al desembarque de viajeros.

107. Por los medios más pronto y expeditos que estén á su alcance, los Superintendentes de División darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra en la de su cargo y bajo su más estrecha responsabilidad, tanto á la Inspección oficial como á la autoridad correspondiente más cercana.

108. 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 durará la parada.

109. Las empresas, de acuerdo con la Inspección oficial, determinarán los lugares en que los empleados especiales de la Empresa hagan el reconocimiento de los trenes puestos en marcha.

110. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones, si se emplea el sistema de circulación por boletas de "vía libre," estarán bajo el mando de los Jefes de estación; pero si se emplea el "sistema de circulación americano," el movimiento de trenes depende siempre del despachador, quien en todo ca-

so, es el responsable de la circulación de trenes.

111. Cuando por causa fortuita ó de fuerza mayor se encuentren detenidos varios trenes, al ponerse en marcha se dará preferencia en la salida á los trenes extraordinarios de autoridades, en seguida á los ordinarios de viajeros y después á los especiales de viajeros. En caso que las circunstancias lo exijan, los trenes militares serán preferidos á todos los demás.

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

113. 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 pie ó á caballo. A ninguna otra persona es permitido andar sobre las vías, sino en casos determinados y con permiso de los empleados de la Empresa que tuviere autorización para dar ese permiso.

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

I. La dirección en que marchen los trenes.

II. El nombre de las estaciones.

III. Las distancias kilométricas de estación á estación, y la de cada estación 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 paradas de más de diez minutos. Las horas de salida de las demás estaciones.

115. Cuando haya de suprimirse un tren ordinario ó de modificarse su horario, la Empresa lo comunicará á la Secretaría de Comunicaciones, indicando el motivo de la supresión ó modificación; y una vez aprobado, se publicará para conocimiento del público, con ocho días de anticipación.

116. Cuando hubiere de proponerse un nuevo orden de servicio para una línea, la Secretaría de Comunicaciones tendrá en cuenta, para aprobarlo ó no, los horarios de las otras empresas á las que afecte la modifica-

ción, su importancia relativa y el servicio de la correspondencia.

117. Si el Ministerio de Comunicaciones, después de recibir los itinerarios para su examen y aprobación, dejase transcurrir quince días sin dar contestación alguna á la Empresa, ésta podrá ponerlos en práctica considerándolos aprobados.

118. Además de los trenes que según el art. 94 pueden circular por la vía, también lo pueden hacer los de las otras que se empalmen con éste y que tengan derecho á hacerlo según las leyes de concesión, ó según el convenio de las empresas respectivas en su caso, debiendo hacerse los empalmes en las estaciones ó en lugares protegidos con señales adecuadas.

119. Estos trenes se considerarán como ordinarios ó extraordinarios, según que estén comprendidos en las fracs. I y II del art. 94 y se sujetarán á las mismas prevenciones que aquellos, así como á la inspección oficial de la línea por donde transiten.

Sistema de circulación americano.—I. Todos los trenes se designan como ordinarios ó extraordinarios. Los ordinarios son los comprendidos en el itinerario y pueden componerse de una ó varias secciones; cada una de ellas tiene los mismos derechos que el tren de que forma parte, y menos la última sección, todas deben llevar las señales prescritas en el art. 119. Una locomotora corriendo sin remolcar carros será considerada como un tren.

II. Todos los trenes ordinarios se clasificarán en el itinerario. Los trenes de clase inferior dejarán siempre vía libre á los de clase superior. En los caminos de una sola vía los trenes que se dirijan con rumbo general al Norte ó al Este, tienen preferencia á la vía sobre los de la misma ó inferior clase que corran al Sur ó al Oeste. Los términos de pasajeros, carga ó mixtos son descriptivos y no se refieren á la clase. Los trenes extraordinarios ó especiales, que son los no comprendidos en los horarios, pueden ser de pasajeros, de carga, mixtos ó de trabajo, son inferiores á los ordinarios de cualquiera clase que dichos ordinarios sean. Todo tren cuyo atraso llegue á doce horas ó más, pierde sus derechos.

III. En los puntos de cruzamiento de trenes de igual clase, el que no tenga preferencia á la vía ocupará el ladero ó escape por el cambio que encuentre á su llegada; pero si la vía fuere de escape y por la posición que guarda con respecto al tren que llega, hubiere necesidad para tomar el cambio y retroceder, de ocupar la vía principal, no verificará este movimiento sino protegido, enviando su portaseñales, según se previene en el artículo X.

IV. Cuando un tren de clase inferior deba cruzarse con uno de clase superior, el de clase inferior ocupará la vía de escape ó ladero, dejando libre la vía principal diez minutos antes de la hora señalada para la llegada del tren de clase superior.

V. Los trenes de igual clase que marchen unos á continuación de otros, no saldrán de las estaciones ó paraderos sino cinco minutos después de la partida del tren que precede, cuidando siempre que sea el mismo el tiempo que los separe, excepto al aproximarse á los puntos de encuentro.

VI. Los trenes de clase inferior, marcharán observando constantemente que no baje de diez minutos el tiempo que los separe de un tren de clase superior que los siga.

VII. Ningún tren saldrá de una estación sabiendo que en la próxima debe ser cruzado ó adelantado por otro que tenga preferencia á la vía, si no cuenta con todo el tiempo que para la distancia que debe recorrer le concede el horario, y además, los diez minutos prescritos en el artículo IV.

VIII. Si para dejar expedita la vía principal al ocupar un ladero ó escape, no cuenta un tren con el tiempo prescrito en el artículo IV, sus movimientos todos los ejecutará amparado por abanderados, según se previene en el artículo X.

IX. Todo tren debe detenerse en los puntos señalados para cruzar ó ser adelantado por otro tren; dejará pasar cinco minutos de la hora marcada en el horario, y transcurrido dicho tiempo, si no llega el tren expresado, continuará su marcha conservando el mismo atraso de tiempo y caminando con toda precaución hasta cruzar al tren atrasado.

X. Cuando un tren en alguno de sus paraderos acostumbrados fuese detenido más de

cinco minutos de su hora de salida, según horario, ó cuando cualquier tren se detenga en la vía por accidente ó obstrucción, se mandará proteger con señales conforme se detalla á continuación:

A. En el primer caso, si los trenes se detienen en sus paraderos acostumbrados, se mandará al abanderado con señales de peligro á unos doscientos metros si la extremidad del tren que se protege puede ser vista, por el rumbo del tren que se espera, desde un kilómetro de distancia. En caso contrario, el portaseñales marchará hasta colocarse á ochocientos metros de distancia del tren que se protege, permaneciendo en sus puestos hasta que se le llame por el silbato de vapor con la señal prescrita.

B. En el segundo caso, si por accidente ó obstrucción, cualquier tren tiene que detenerse en la vía entre estaciones, inmediatamente se mandará al portaseñales con las señales de color rojo á proteger el tren, á cuyo fin este empleado retrocederá colocando á cuatrocientos metros del extremo de su tren, un petardo y continuará su marcha por espacio de otros ochocientos metros para poner sobre la vía dos petardos separados por la longitud de un riel. Colocados los dos petardos que servirán de señal de atención al tren que siguiese al tren detenido, volverá el portaseñales á colocarse con la señal roja en el punto en que fué colocado el primer petardo, permaneciendo en dicho punto hasta que se le llame con el silbato de vapor; al retirarse llevará consigo el petardo, quedando sobre la vía los más lejanos como señal preventiva para el tren que venga después. Si fuere necesario igualmente proteger el frente del tren, se mandará al fogonero, el cual ejecutará lo prescrito para el portaseñales que se mandó á retaguardia del tren; si no fuere posible mandar al fogonero á practicar lo ordenado, deberá ir á ejecutarlo el garrotero de frente.

XI. Si un tren en marcha se dividiese, sus empleados pondrán el mayor cuidado para evitar que las porciones segregadas choquen entre sí. Se dará con el silbato de vapor la señal ordenada para el caso, repitiéndola cuanto sea necesario, y se conservará en movimiento la porción que quede unida á la máquina hasta que la porción desprendida se

detenga.—La porción de tren separada de la máquina, no podrá ser movida ni adelantada por ningún otro tren ó máquina mientras la locomotora propia del tren dividido, no haya regresado á volver á formar su convoy.— Si el caso lo requiere, se protegerán las porciones del tren dividido conforme al artículo X.

XII. Cuando las circunstancias obliguen á un tren, sin previo aviso, á volver á la estación de donde salió, lo hará caminando á lo sumo con velocidad de cuatro kilómetros por hora para poderlo verificar, amparado por dos portaseñales que marcharán un kilómetro atrás uno, y otro adelante del tren que retrocede, protegiéndolo así de los trenes que en cualquier sentido lo pudiesen chocar.

XIII. Si un tren se encuentra obligado á adelantarse á otro porque este último no pueda continuar su marcha con la velocidad que le prescriba el horario, lo hará asumiendo los derechos del tren á que se adelanta, y éste continuará con los derechos del tren que lo pasa, hasta llegar el primero á la estación telegráfica más próxima, en la cual dará cuenta al Superintendente, á fin de recibir las órdenes que el caso requiera.

XIV. Sólo con orden expresa, usarán los trenes señales de que son seguidos por otros.

XV. Al quitar un tren las señales que llevaba, anunciando que otro lo seguía, se dará inmediatamente aviso de haberlo verificado, al Superintendente y al telegrafista ó empleado de la localidad, á fin de que estos empleados prevengan á los trenes que salgan de ese lugar con rumbo contrario al tren anunciado, que deben encontrarlo. Si el tren que se ha anunciado por señales, abandona la vía principal en punto en que no hay empleados permanentes, dejarán un abanderado que avise su llegada á los trenes que caminaban con rumbo opuesto.

Movimientos de trenes por órdenes telegráficas.—A. El movimiento de trenes no comprendido en los horarios ó las variaciones que las circunstancias obliguen á efectuarse en las comprendidas en ellos, se verificará por órdenes telegráficas expedidas por el Superintendente de División por medio del despachador autorizado al efecto. Contendrán la firma del Superintendente y la del despa-

chador de servicio; serán concisas y claras, procurando adaptarlas á las formas prescritas por la Compañía y no tendrán raspaduras, enmendaduras ni intercalaciones. La redacción de una orden que debe ser entregada para su ejecución á varios empleados, será la misma para todos, de manera que cada una sea duplicada de la recibida por los demás que deban ejecutarla; se procurará que una orden incluya un solo movimiento bien definido.

B. En las oficinas telegráficas designadas para comunicar órdenes á los trenes, se colocará en lugar fijo y visible una señal roja y mientras ésta no se cambie á blanca, ordena á todos los trenes que estén en la estación la suspensión de su marcha. La señal roja se cambiará en blanca para permitir la salida de los trenes si no hubo órdenes para ellos, ó si las hubo después que las recibieron todos los empleados mencionados en ellas. La señal roja no se cambiará á blanca si detenidos varios trenes solamente alguno de ellos, recibidas sus órdenes, tiene que continuar su marcha, cuando los demás detenidos deben aún esperar, en cuyo caso el tren que debe salir recibirá orden especial escrita para verificarlo, sin poder hacerlo los demás hasta que la señal blanca reemplaza á la roja. Durante la ausencia del telegrafista en las estaciones referidas, se colocará la señal blanca. Si no hubiese señal en el punto ordenado para su colocación, los trenes que no tuvieren noticia anterior de esta falta, se detendrán para averiguar la causa, comunicando los hechos al Superintendente desde la próxima estación en que pueden verificarlo.

C. Las órdenes se numerarán consecutivamente á medida que se expidan, comenzando diariamente con el número 1 á media noche. Los telegrafistas al recibirlas las escribirán en papel multiplicador, arreglando éste de tal manera que se obtengan de una vez el número de ejemplares que la orden requiera.

D. Las órdenes serán dirigidas á las personas que deban ejecutarlas, expresándose el lugar en que cada uno debe recibir su copia, la cual le será entregada por el telegrafista. Las órdenes para trenes se dirigirán al con-

ductor, al maquinista y al piloto si lo hubiere.

E. Toda orden se escribirá sin abreviaturas en un libro destinado al efecto en la oficina del despachador de trenes, y en la orden original se anotarán las horas correspondientes, los nombres de los empleados que las firmen, los de los telegrafistas que intervengan y los de las oficinas de que sean transmitidos los enterados. Estas anotaciones se harán directamente sobre la orden y no por apuntes ó de memoria.

F. A los trenes se dirigirán las órdenes según la superioridad de ellos; pueden dirigirse simultáneamente á varias estaciones ó á cada una con especialidad, según sea más conveniente. Los términos "derecho superior" ó "derecho inferior," se refieren á los que los horarios conceden á los trenes cuyos derechos solamente quedarán alterados cuando la orden explícitamente lo exprese así.

G. Al transmitirse las órdenes para trenes se harán preceder éstas de una señal, que puede ser el número "31" y significa "orden para tren." A esta señal seguirá la palabra "copias" y una cifra que indica el número de ellas que deben tomarse si fuesen más ó menos de tres; así "31" "copia 5."

H. Al oír un telegrafista la llamada de su oficina seguida de la señal que indica orden para tren, rectificará si está puesta la señal roja y contestará con un signo que puede ser II, dando sus iniciales y las de su oficina; á continuación de lo cual se le transmitirá la orden. Transmitida ésta, la repetirán los telegrafistas leyéndola de su multicopiador, verificándolo las oficinas en el orden en que fueron llamadas, si se transmitió á la vez á varias: cada uno de los que la repitan observará si las otras lo hacen correctamente. Luego que la orden haya sido repetida correctamente por todos los que han debido verificarlo, se les dará, con la firma del despachador de trenes, el enterado que puede estar representado por el signo "O. K." Cada telegrafista escribirá el signo de enterado en la orden, así como la hora á la que lo reciba y contestará de enterado, repitiendo el mismo signo con las iniciales de su oficina y su firma. Se contestará "Cúmplase" con la

firma del Superintendente é iniciales del despachador en servicio; el telegrafista pondrá la palabra "Cúmplase" con la hora y su firma en el lugar adecuado de cada copia, entregando una á cada persona incluida en la dirección; dichas personas leerán copia en voz alta al telegrafista.

I. No se dará el "Cúmplase" á una orden que también debe entregarse á un tren de derecho inferior hasta que se le dé el signo de enterado "O. K." al telegrafista que reciba la misma orden para tren de derecho superior y que dicho enterado haya sido reconocido por el telegrafista, el cual pondrá la palabra "Cúmplase" antes de permitir al tren de derecho inferior que obre en virtud de dicha orden. Después de recibido el signo de enterado para una orden, pero antes de obtener para ella la palabra "Cúmplase," no tendrá más valor para el tren á que va dirigida que el de orden de detención, y no se obrará conforme á su contenido sino hasta recibir el "Cúmplase" que le corresponde. Si la línea telegráfica sufriere alguna interrupción antes de que se obtenga el "O. K.," la orden no tiene efecto y se deberá esperar durante un tiempo conveniente á que se ponga en corriente la línea y se restablezca la comunicación, antes de permitir que el tren para el cual ha sido recibida continúe sin ella.

J. Tanto la orden como el signo enterado y el "Cúmplase" deben ir precedidos cada uno de ellos, al ser comunicados, del "31" (signo de orden para tren), y del número de orden; así, "31 núm. 10." Al transmitir la firma de un conductor debe anteponerse el número del tren; así, "31 núm. 10, tren núm. . . ." Después de cada transmisión y enterado el telegrafista que transmite, firmará y dará el signo de su oficina.

K. El telegrafista que recibe y entrega una orden, conservará en su libro la copia última en la cual constarán las firmas de los que han debido hacerlo y la hora á que lo verificaron: asimismo contendrá los enterados y la hora de recepción de ellos, la fecha y el número del tren; para cada uno de estos datos las formas tendrán lugar determinado. Al terminar el libro, se remitirá para archi-

vase, á la oficina del Superintendente de división.

L. El conductor enviará al Superintendente de división, junto con sus informes diarios, las órdenes que haya recibido y usado.

M. Los maquinistas colocarán estas órdenes en las piezas destinadas á este objeto, de modo que las tengan á la vista hasta que queden ejecutadas.

N. Las órdenes entregadas en la oficina del Superintendente, se sujetarán á los mismos requisitos respecto de compilación y entrega, que las entregadas en cualquier otro punto.

O. Las órdenes para individuos encargados de trabajo que requiere uso de la vía, ya sea en patio ó en otros lugares, en cuyas órdenes se le autorice á usar la vía cuando estén atrasados los trenes, les serán entregadas con las mismas formalidades que á los conductores de trenes.

P. Toda orden que haya de ser entregada á un tren en lugar en que no se tenga oficina telegráfica, debe dirigirse así: "C. y Al. núm. en. al cuidado de." y entregarse á la persona que deba conducirla al punto de entrega. Dada la contraseña "Cúmplase," se recogerá la firma de la persona á quien se ordene entregue la orden á los empleados que deben ejecutarla, proporcionándole al portador de ellas el número de copias necesarias para que entregue uno á cada uno de los individuos que deban recibirla y otra en la cual recoja las firmas de las personas á quienes entrega las correspondientes. El empleado, al recibir una orden en la forma indicada, la cotejará con aquella en la que firma. La copia en que se recogieron las firmas será depositada en la primera oficina telegráfica, que se encuentre después de recogida la última firma y el telegrafista que la recoja dará recibo de ella. No se comunicarán por este medio, órdenes que restrinjan los derechos del tren que las reciba.

Q. Como precaución para evitar que por olvido deje de cumplirse lo prevenido en órdenes que en algo alteren el servicio ordinario de los trenes, los conductores y maquinistas informarán á sus subalternos de la

parte en que la orden recibida altere el servicio ordinario ó señale cruzamiento, con la mira de que éstos puedan, en caso dado, advertir al superior del olvido y se evite por lo tanto un accidente.

R. Las órdenes para un tren comprenden á todas sus secciones, á menos que explícitamente se exprese en ellas que solamente comprende á determinadas secciones del tren, en cuyo caso sólo se darán copias de la orden á las secciones á quienes corresponda.

S. Se procurará que las órdenes de cruzamiento las reciban los conductores y maquinistas en la estación anterior á aquella en la que debe verificarse el cruzamiento; pero si fuese necesario en la que debe tener verificativo, se tomarán en la estación por los empleados de ella, todas las precauciones necesarias para la seguridad del movimiento que allí va á tener lugar sin previo conocimiento de los empleados de los trenes que deben ejecutarlo.—Se evitará el comunicar las órdenes aludidas con innecesaria anticipación á la entrega de ellas, ni á puntos demasiado distantes de aquel en que deban tener lugar. A los trenes de carga no se les entregarán órdenes en estaciones en que tengan mucho trabajo, sino cuando éste esté terminado, salvo aquellas órdenes que afecten á los mismos trenes en el mismo punto y que sean de ejecución inmediata.

T. Toda orden para la que se ha dado el "Cúmplase" rige hasta que esté terminada ó se retire por otra especial para el caso. Cuando un tren sufra accidente y sus empleados no puedan oportunamente reparar la avería, inmediatamente el conductor enviará á la estación telegráfica más cercana el siguiente mensaje: "Accidente al tren núm. . . . entre los kilómetros. . . . y Por accidente mi tren no tiene derechos hasta nuevas órdenes: está amparado por las señales del Reglamento.—Firmado: Conductor. . . .—Maquinista. . . . El conductor anotará en este mensaje la hora en que lo despacha. Los conductores de los trenes de pasajeros ó carga que lleguen al lugar del accidente darán cuenta de su llegada en la forma prescrita. Al encontrarse la vía expedita, los trenes detenidos continuarán hasta la estación telegráfica más cercana amparados por el portaseñales,

y allí se comunicarán por el Superintendente para recibir órdenes, pues todas las que le correspondían antes de perder sus derechos quedan nulificadas.

U. Los telegrafistas anotarán y comunicarán al Superintendente inmediatamente la hora de salida de todo tren, indicando en los extraordinarios la dirección en que corren. Anotarán la hora á que llegue á la estación cualquier tren y comunicarán este aviso cuando se les pida.

V. Los despachadores de trenes llevarán una "Hoja de trenes" en que quedarán anotados todos los que estén en circulación y la hora en que pasen por las varias estaciones. En la misma hoja firmarán y harán constar las horas en que entran y salen de servicio.

X. En las órdenes para trenes, éstos se mencionarán por el número que les corresponde en el itinerario: los especiales por el número de su locomotora. En ambos el número se escribirá en cifra y letra, así: "Tren núm. 4 cuatro" ó "Tercera sección núm 2 dos" "Extraordinario locomotora 12 doce." si se desea en los extraordinarios, puede mencionarse su carácter.

Y. Pueden emplearse los siguientes signos y abreviaturas:—O. y M. Por conductor y maquinista.—O. K. Como se indica en el artículo correspondiente.—Min. Por minuto.—Emp. Empalme.—Cga. Por carga.—Nº Por número.—Loc. Por locomotora.—Sec. Por sección.—Tel. Por telegrafista.—9. Signo para expedir la línea telegráfica y transmitir ó pedir de preferencia á todo servicio, órdenes para tren.—31. Signo para órdenes de tren.—Iniciales del superintendente en vez de firma.—Signos de oficina ú otros que determine el Superintendente.—Las abreviaturas usuales de los nombres de los meses.

Sistema de circulación con boletas de "Vía libre."—I. Ningún tren ó máquina aislada puede salir de una estación sin orden previa del Jefe de ella, comunicada por escrito al Conductor del tren: si la locomotora marcha sin remolcar vehículo alguno, al maquinista se entregarán directamente las órdenes que el Conductor deba recibir.

II. La orden para la salida de un tren, la comunicará el Jefe de estación, entregando firmada por él y el telegrafista, la boleta de

"Vía libre" al Conductor, el cual á su vez, si no tiene conocimiento de alguna cosa que impida el tránsito del tren, la firmará y personalmente la entregará al maquinista. Este no saldrá de una estación con su tren antes de recibir la boleta de "Vía libre" debidamente requisitada, ni pasará de la estación ó paradero hasta donde se indica estar la vía libre, sino en tanto que reciba nueva boleta en forma que lo autorice para continuar su marcha.

III. Las boletas de vía libre se extenderán en papel de diferente color según sea la dirección que deba seguir el tren para el cual se destina.

IV. La boleta de "Vía libre," llenados correctamente sus claros con tinta, expresando la fecha del día en que se expide, el número ó clase de tren para el cual va á servir la estación ó paradero hasta cuyo punto la vía está libre; y todas las notas que sean conducentes para la marcha segura del tren que con ella se despacha, firmada por el telegrafista, será entregada por éste al Jefe de estación como contestación á sus preguntas sobre el estado de la vía.

V. Las preguntas que el telegrafista dirija á la estación hacia la cual se va á despachar un tren, deben tener la forma y requisitos de telegramas cambiados por los Jefes de estación, asentándose íntegros en el libro *ad hoc* para que al informar el Jefe de estación al telegrafista si la vía está ó no libre, ponga su firma al calce de dicho telegrama formulado por el telegrafista con oportunidad á fin de evitar demoras.

VI. Desde el momento que un telegrafista reciba la pregunta "¿Vía libre?" deberá considerar que un tren está próximo á salir rumbo á su estación viniendo de aquella que hace la pregunta, ocupando la vía é impidiendo con ello la salida de todo tren ó máquina aislada con rumbo opuesto. Contestará á esta pregunta después de tomar con el Jefe de estación, en la forma dispuesta en el párrafo V, los informes necesarios: nunca contestará por sí aun cuando esté seguro de que no hay sobre la vía otro tren, pues bien pudiera haberse hecho salir alguna máquina ó vehículo á las inmediaciones de la estación sin que se haya creído necesario advertírselo.

VII. En el momento que un tren salga de una estación, el jefe de ella lo avisará al telegrafista, expresando su número ó clase, número de la máquina, rumbo que sigue y hora exacta de salida. El telegrafista formulará en el libro el telegrama correspondiente, lo hará firmar por el jefe de estación y lo pasará en seguida á aquella á donde va el mencionado tren. Hará que conste sobre el papel de su aparato telegráfico, tanto este aviso como la contestación de "enterado" con la firma del telegrafista que lo recibió. Este lo asentará inmediatamente en el pizarrón que tiene con tal objeto y en el libro respectivo con la hora exacta de salida del tren. Después de dar y recibir el aviso de salida de un tren, los telegrafistas de ambas estaciones no considerarán la vía libre sino hasta recibirse el telegrama de haber llegado completo el tren anunciado á la estación á que se dirigía.

VIII. Cuando sea necesario dar á un tren boleta de "vía libre," no hasta la estación inmediata solamente, sino hasta otra más lejana, designada en cada caso por el Superintendente de División, con el objeto de no hacer parada en las intermedias, los telegrafistas deberán tomar informes sobre el estado de la vía, de todas las estaciones sucesivamente, comenzando por la inmediata y acabando por la más lejana. Una vez seguros de que la vía está libre, podrán extender la boleta designando en ella la última estación hasta la que lo está. Los telegrafistas que reciban la pregunta tendrán presente lo ordenado en el párrafo VI, y al pasar el tren por su estación darán aviso, á las dos adyacentes, de la hora exacta á que lo verifica.

IX. Si las necesidades del servicio obligan al Superintendente de División á dar órdenes para que un tren salga de una estación antes de recibirse el aviso de haber llegado á la otra estación el tren que precede, deberá anotarse en la boleta de "vía libre" que hay otro tren en marcha en el mismo tramo, haciendo constar la clase de tren que precede y la hora exacta de su salida, á fin de que con conocimiento de estos hechos el maquinista tome las precauciones del caso.

X. Cuando dos ó más trenes deban cruzarse en una estación ó paradero, designado

