

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.

Art. 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 tengan 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.

Art. 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 las señales que á continuación se detallan:

I. Estando el tren parado:

Un toque es señal para ponerse 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.

Art. 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 obscuridad, 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.

Art. 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 un corto, sirven para llamar al portaseñales que se 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 usará siempre de tres silbidos largos.

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

Art. 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 usará 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 del 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.

Art. 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 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 exhibiendo 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.

Art. 92. Las empresas son responsables por los accidentes que ocurran á causa de la falta de observancia de este capítulo, en lo que respecta á las señales, y lo serán también por ocupar á personas que no tengan los certificados que comprueben que la vista y el oído están libres de enfermedades que no les permiten distinguir las señales.

#### CAPITULO VII

##### *De la circulación de los trenes.*

Art. 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.

Art. 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.

Art. 95. En el primer caso, las empresas publicarán los horarios á que debe sujetarse el movimiento de los trenes, con ocho 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.

Art. 96. Ningún tren podrá partir de las estaciones antes de la hora marcada con el horario, ni tampoco podrá entrar en ellas con anticipación de más de cinco 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.

Art. 97. El conductor del tren en marcha es el jefe de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.

Art. 98. El maquinista que marche 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 30 kilómetros por hora.

Art. 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.

Art. 103. Al acercarse los trenes á algún cruceo 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 aquél punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Si el cruzamiento á nivel fuese con otro ferrocarril, los trenes se deten-

drán 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.

Art. 104. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, túneles, curvas en escavación 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.

Art. 105. En los cruceos á nivel con los caminos comunes, los trenes se anunciarán con la anticipación necesaria, para que los guarda-barreras cierren éstas, en todo caso, las cerrarán aun sin esperar el anuncio, cuando el tren estuviere próximo, debiendo abrirlas tan luego como haya pasado el último vehículo.

Art. 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 rebase el andén ó muelle destinado al desembarque de viajeros.

Art. 107. Por los medios más prontos 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.

Art. 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.

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

Art. 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 caso, es el responsable de la circulación de trenes.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 tuvieren autorización para dar ese permiso.

Art. 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 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.

Art. 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.

Art. 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 modificación, su importancia relativa y el servicio de la correspondencia.

Art. 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.

Art. 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 empalman 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.

Art. 119. Estos trenes se considerarán como ordinarios ó extraordinarios, según que estén comprendidos en las fracciones I y II del artículo 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 prescriptas en el artículo 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 en 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, carga, mixto 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 sus 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 prescriptos 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 prescripto 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 adelantados 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 el 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 ú 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 peligros 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 su puesto hasta que se le llame por el silbato de vapor con la señal prescripta.

B.—En el segundo caso, si por accidente ú 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 queda 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 á lo dispuesto en el 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 éste último no puede continuar su marcha con la velocidad que le prescribe 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 á 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 haya empleados permanentes, dejará un abanderado que avise su llegada á los trenes que caminaban con rumbo opuesto.

*Movimiento de trenes por órdenes telegráficas.*

A.—El movimiento de trenes no comprendido en los horarios ó las variaciones que la circunstancia 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 despachador del servicio; serán concisas y claras, procurando adaptarlas á las formas prescriptas 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 poderlo hacer los demás hasta que la señal blanca reemplace 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 puedan verificarlo.

C.—Las órdenes se numerarán consecutivamente á medida que se expidan, comenzando diariamente con el número 1 á media noche. Los tele-

grafistas al recibirlas las escribirán en papel multicopiador, 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 conductor, al maquinista y al piloto, si lo hubiera.

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 la 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 su 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 pon-