

drá 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 sufiere 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 de 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 de tren; para cada uno de estos datos las formas tendrán lugar determinado. Al terminar el libro, se remitirá para archivarse 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 patios ó en otros lugares, en cuyas órdenes se les autorice á usar de 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 ella el número de copias necesarias para que entregue una 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 aquél en que deben 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 con 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 extraordina-

rios 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 los 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:

C. 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 maquina 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 á 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 en 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 impidiéndolo con él 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 de 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 en que un tren salga de la 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 teleográfico, 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 la 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 recibir-

se 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 anticipadamente por los Superintendentes de División, se anotará el cruzamiento en la boleta de «Vía libre», muy especialmente si en el lugar en que deba verificarse no hay oficina telegráfica, para que los trenes no pasen del punto indicado, sin haberse verificado el cruzamiento, salvo el caso de órdenes en contrario, emanadas de persona autorizada para ello. Estas órdenes serán siempre por escrito y firmadas por la persona que las emite.

XI. Las boletas de «Vía libre» no se llenarán nunca anticipadamente ni mucho menos se tendrán firmadas de antemano, sino que deberán extenderse precisamente en el momento en que deban usarse y después de recibidos los avisos telegráficos del caso.

XII. Se considerará como nulo todo aviso verbal sobre movimiento de trenes. Los telegramas que traten sobre este asunto, deberán estar firmados por el Superintendente de División ó por los Jefes de estación, según el caso, pero nunca por los telegrafistas entre sí. Estos los formularán en sus libros, conforme se previene en el párrafo V, y exigirán que sean firmados antes de transmitirlos, asentando escrupulosamente la hora en que lo verifican.

XIII. En caso de interrupción telegráfica, á los trenes que circulen conforme á los honorarios vigentes, se les extenderá la boleta de «Vía libre», con la palabra «precaución» haciendo constar en la misma boleta que la línea telegráfica está interrumpida.

XIV. Siempre que sea necesario despachar trenes extraordinarios ó especiales, si es posible, se les formarán horarios especiales, determinando en ellos los cruzamientos con los trenes ordinarios. Estos horarios se pondrán en conocimiento de los Jefes de estación por las cuales deba transitar el extraordinario ó especial y queda ya por lo tanto para las boletas de «Vía libre», en el caso de los ordinarios. Si el tren especial ó extraordinario hubiese de correr sin haber habido el tiempo necesario para hacer circular previamente el horario que debe regirlo, se pasará por el Superintendente de División circular telegráfica á todas las estaciones comprendidas en el trayecto que el especial deba correr, anunciando la clase que el tren tiene: el Superintendente determinará si las «Vías libres» se extienden de estación á estación ó pueden comprenderse en una «Vía libre» varias y cuales deben ser.

XV. Cuando por interrupción de la comunicación telegráfica, no sea posible obtener la «Vía libre», todo tren especial ó extraordinario que camine sin horarios circulados previamente, deben detenerse en la estación donde se encuentren al cesar la comunicación telegráfica, y solamente podrán continuar detrás de un tren ordinario que marche en igual dirección y con su boleta de «Vía ocupada por el expresado tren ordinario.» Además de la

boleta de «Vía ocupada», el Jefe de estación donde se detuvo el tren especial ó extraordinario, dará el conductor del mismo, orden por escrito para que pueda salir de conformidad con las instrucciones que anteceden y esto mismo deberá hacer el Jefe de cada estación por donde transite dicho tren hasta que encuentre restablecida la comunicación telegráfica.

XVI. Los trenes del servicio de la empresa que deban despacharse de una estación para verificar algún trabajo, sin llegar hasta la siguiente estación, recibirán su boleta de «Vía libre» con la anotación respectiva del punto hasta donde deba llegar y regresar á la estación de partida. Además, el conductor y maquinista recibirán orden por escrito del Jefe de estación, con las instrucciones necesarias relativas á hora que deban volver á su punto de partida ó la que deben verificar cruzamiento con otros trenes determinados y desvío preciso en que éste debe tener lugar.

XVII. Al despacharse un tren en las condiciones del párrafo XVI, el Jefe de estación pasará telegrama al de la correspondiente, expresándole si el tren de servicio tiene ordenado cruzamiento, indicando la clase del tren y desvío preciso en que éste deba tener lugar, y esto con el objeto de que lo haga constar en las vías libres que expida; en caso de no ser así se considerará la vía ocupada entre las estaciones referidas, hasta no recibirse aviso de haber regresado á la de partida el tren de servicio que salió de ella.

XVIII. Los maquinistas conservarán todas las boletas de «Vía libre» que reciban, en el lugar que tienen destinado en su locomotora, entregándolas al final del viaje á su Jefe respectivo.

«Artículo adicional.—Quedan en todo su vigor y fuerza las prevenciones contenidas en los artículos del 125 al 209 del mencionado Reglamento de 1º de Julio de 1883.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á veinticinco de Octubre de mil ochocientos noventa y cuatro.—Porfirio Díaz.—Al C. General Manuel González Cosío, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas.»

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

Libertad y Constitución. México, Octubre 25 de 1894.—Manuel G. Cosío.—Al.....

Los artículos del 125 al 209 citados como no derogados, son los siguientes:

#### CAPITULO VIII

##### Tarifas y condición para su aplicación.

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