

REGLAMENTO GENERAL

DE

FERROCARRILES

EXPEDIDO POR EL SUPREMO GOBIERNO
EN 23 DE SETIEMBRE DE 1908



LIMA

Litografía y Tipografía Nacional P. Berrio
PLATEROS DE SAN AGUSTIN 173

1908

7 78

REGLAMENTO GENERAL

DE

FERROCARRILES

EXPEDIDO POR EL SUPREMO GOBIERNO
EN 23 DE SETIEMBRE DE 1908



LIMA

Litografía y Tipografía Nacional P. Berrio
PLATEROS DE SAN AGUSTIN 173

1908

311042A

FE DE ERRATAS

PÁG.	DICE	DEBE LEERSE
144	Llamada (2) véase diagrama XVIII y XIX	véanse los diagra- mas XVI y XVII
145	Llamada (1) véase el diagrama XI y XII	véanse los diagra- mas XVIII y XIX

REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES

INDICE

SECCION 1ª

SERVICIO DE EXPLOTACIÓN

	<u>Pág</u>
Capítulo 1.º—De la vía, obras y su conservación	4
Capítulo 2.º—Material rodante.....	9
Capítulo 3.º—Personal de la explotación.....	14
Capítulo 4.º—Formación, clasificación y marcha de los trenes.....	21

SECCION 2ª

SERVICIO PÚBLICO

Capítulo 1.º—Trasporte de pasajeros...	44
Capítulo 2.º—Equipajes y encomiendas.	62
Capítulo 3.º—Conducción de cadáveres.	72
Capítulo 4.º—Trasporte de mercaderías ordinarias.....	73
Capítulo 5.º—Tesoro y valores.....	109
Capítulo 6.º—Animales vivos.....	110
Capítulo 7.º—Explosivos.....	118
Capítulo 8.º—Trasportes militares.....	118

SECCION 3^a

Pág.

SERVIDUMBRE DE LOS FERROCARRILES.... 118

SECCION 4^a

SERVICIO DE SEÑALES

Capítulo 1.º—Objeto y clasificación de las señales.....	124
Capítulo 2.º—Señales de vía y tráfico....	126
Capítulo 3.º—Señales de tren.....	140
Capítulo 4.º—Reglas generales.....	145

SECCION 5^a

DE LOS ACCIDENTES..... 150

SECCION 6^a

INSPECCIÓN GUBERNATIVA

Capítulo 1.º—Inspección administrativa	157
Capítulo 2.º—Inspección técnica.....	159

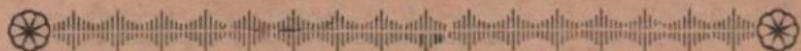
SECCION 7^a

DE LAS INFRACCIONES COMETIDAS POR LAS EMPRESAS Y SUS PENAS..... 165

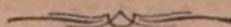
SECCION 8^a

DISPOSICIONES GENERALES..... 167





REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES



El Presidente de la República

Considerando:

Que el Reglamento General de Ferrocarriles en vigencia, no satisface las necesidades del tráfico actual;

Que el servicio ferroviario debe conformarse con las disposiciones generales del novísimo Código de Comercio de 1902;

En uso de la atribución 5^a del artículo 93 de la Constitución del Estado;

He venido en expedir el siguiente:

Reglamento General de Ferrocarriles

SECCION 1^a

SERVICIO DE EXPLOTACION

CAPÍTULO I

De la vía, obras y su conservación

Art. 1.º— Toda empresa ferroviaria está obligada á mantener siempre el camino en buen estado, de modo que pueda ser recorrido sin peligro por los trenes.

Art. 2.º— En toda la extensión del camino se establecerá servicio de telégrafos eléctricos ó teléfonos, manteniéndolo siempre corriente.

Art. 3.º— Las líneas telegráficas ó telefónicas seguirán, en cuanto sea posi-

ble, á la vía, procurándose en todo caso que queden á la vista de ésta, dotándolas de las mayores seguridades.

Art. 4.º— Los postes que sostengan líneas eléctricas extrañas al ferrocarril, se establecerán á la distancia y en las condiciones requeridas para la seguridad de éste.

Art. 5.º— En los lugares en que las líneas eléctricas crucen á las férreas, aquéllas se instalarán conforme á las disposiciones técnicas que dicte el Gobierno en cada caso.

Art. 6.º— Toda empresa está obligada á establecer la guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel de caminos públicos.

Art. 7.º— En los cambios y cruzamientos se establecerá debidamente la vigilancia y servicio de maniobra de las agujas.

Art. 8.º— Todo camino se dividirá en kilómetros, señalándose cada kilóme-

tro por medio de un poste, que tenga marcadas en cifras claras las distancias respectivas.

Art. 9.^o—En los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo, se instalarán cercos de la calidad que al efecto se acuerde.

Art. 10.—Las empresas, cuyas líneas pasen por poblaciones, están obligadas á emplear las medidas necesarias para que la vía se conserve en buen estado, no obstante el tráfico de acémilas, carros y en general del servicio urbano que deben sufrir sobre sus rieles y terraplenes.

Art. 11.—Cuando un ferrocarril atravesase ríos, acequias, acueductos ó canales abiertos ó cerrados, las obras que se ejecuten para dicho objeto se harán y conservarán en condiciones de que no sufra perjuicio el curso de las aguas.

Art. 12.—Los desvíos de uso acciden-

tal, estarán resguardados por mecanismos especiales, bajo llave, y no podrán usarse sin prévia revisión.

Art. 13. — Las estaciones se conservarán en perfecto estado de aseo y comodidad, y tendrán:

A. Salones con asientos para pasajeros y depósitos techados para equipajes y mercaderías,

B. Una plataforma ó andén para subir y bajar cómoda y seguramente de los coches,

C. Lugares reservados, con sus respectivos rótulos, para señoras y caballeros,

D. Un reloj en marcha, colocado en la fachada exterior y arreglado á la hora oficial,

E. Rótulos con el nombre de la estación en dicha fachada y en la correspondiente al andén,

F. Conveniente alumbrado en los salones y andenes, para el tráfico y la

permanencia de los pasajeros; y, en los patios, el suficiente para las necesidades del servicio.

Art. 14.—Cada estación del ferrocarril y cada punto donde deban cruzarse los trenes, tendrá una estación telegráfica ó telefónica y las señales necesarias para la seguridad de la línea.

Art. 15.—En los lugares en que el paso del tren deba hacerse con precauciones ó bajo condiciones especiales y en aquéllos en que se deba dar señales ó advertencias, se establecerán postes que recuerden á los maquinistas estas circunstancias.

Art. 16. — Las factorías de reparación de la línea y material rodante estarán debidamente organizadas y dotadas de todos los elementos necesarios para su objeto.

Art. 17.—Todo depósito de locomotoras debe estar provisto de los útiles, para verificar inmediatamente las com-

posturas urgentes que sean indispensables, y de un manómetro normal, para comprobar los que llevan las locomotoras.

Art. 18.—Ninguna línea férrea, puente, viaducto y en general ninguna obra de arte podrá entregarse al tráfico público sin autorización del Gobierno.

Art. 19.—Las empresas cuidarán de que el tráfico por los túneles, se limite exclusivamente al servicio del ferrocarril, para cuyo efecto estarán obligadas á adoptar, en cada caso, las medidas que el Gobierno considere más eficaces.

CAPÍTULO II

Material rodante

Art. 20.—Toda empresa está obligada á tener máquinas, coches de pasajeros y carros de carga, de calidad y en número suficiente para las necesidades del servicio.

Art. 21.—Es obligatorio tener los co-

ches y todo el material rodante en buen estado de conservación y aseo.

Art. 22. — Los coches destinados al servicio de tráfico por media hora mínimo, estarán dotados de lavatorio y lugar reservado.

Art. 23.—Todo coche para pasajeros estará techado y sus ventanas provistas de persianas de madera ó cortinas que resguarden á los viajeros de los efectos del sol, lluvia ó fuertes corrientes de viento. En los coches de primera clase deben usarse, además, vidrios en todas las puertas y ventanas. Todos los coches de pasajeros estarán provistos de frenos y cadenas de seguridad.

Art. 24.—En todo coche se indicará por medio de un rótulo colocado en un lugar visible, el número de pasajeros que puede contener.

Art. 25.—El interior de los coches de pasajeros que circulen de noche, estará bien iluminado desde la puesta del sol

MATERIAL RODANTE

y siempre que se emplee más de tres minutos en atravesar un túnel. Las locomotoras, para pasar los túneles, llevarán encendida su farola de servicio.

Art. 26.—Cualquier sistema de lámparas ó alumbrado, debe ser previamente aprobado por la Dirección de Obras Públicas.

Art. 27 — Toda locomotora nueva, antes de ponerse en servicio, debe ser sometida á la inspección del ingeniero del Gobierno, como así mismo las que han sido trasladadas de otras líneas y las que han sufrido accidente, cambios ó renovaciones.

Art. 28.—Las locomotoras en servicio deberán estar provistas del certificado de inspección colocado en lugar visible, que haga constar que han sido sometidas á los ensayos periódicos reglamentarios.

Art. 29.—Se abrirá por la empresa un registro especial del servicio á cada lo-

comotora. En dicho registro debe consignarse: la fecha en que la locomotora fué puesta en uso; el trabajo que ha efectuado, designando la distancia que ha recorrido en kilómetros; las composuras, renovaciones ó modificaciones de que ha sido objeto; la fecha de sus revisiones completas y las pruebas á que han sido sometida.

Art. 30.—Cada coche de pasajeros ó carro de carga, antes de ser puesto en servicio, debe también someterse á la inspección del ingeniero del Gobierno. Además llevará un rótulo con las indicaciones siguientes: el nombre ó las iniciales del ferrocarril á que pertenece; el número de orden bajo el cual está registrado; el peso propio, incluyendo ejes y ruedas; y, la fecha de la última revisión completa.

Los carros de carga llevarán, además, la indicación de la carga máxima que puedan soportar.

Art. 31.— Toda locomotora que haya servido tres años consecutivos, ó recorrido una distancia de cincuenta mil kilómetros, según el registro de servicio, debe ser revisada por completo y sometida después á las pruebas correspondientes por el ingeniero inspector, sin perjuicio de las revisiones generales que debe hacer la empresa constantemente, salvo que el ingeniero inspector permita que recorra una distancia hasta de treinta mil kilómetros más.

Art. 32.— Los coches de pasajeros deben ser completamente refeccionados y pintados, cuando menos, una vez cada tres años de servicio activo.

Art. 33.— Las empresas están obligadas, cuando lo ordene el ingeniero inspector, á retirar del servicio las locomotoras, coches ó carros que se encuentren en mal estado. El material indicado no podrá ser puesto otra vez en servicio sin que el inspector otorgue el permiso

respectivo, despues de haberlo examinado nuevamente.

CAPÍTULO III

Personal de la explotación

Art. 34.—Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en los lugares necesarios de la vía, de día y de noche, desde que empieza hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad y sin peligro de accidentes.

Art. 35.— Es deber de las empresas velar por que todos sus empleados sean diligentes é idóneos, y son responsables hácia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de toda falta de aquéllos, en el desempeño de sus funciones.

Art. 36.—Los empleados de las empresas que prestan sus servicios en las es-

taciones, en los trenes y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallan en comunicación directa con el público y con las autoridades, deberán hablar el castellano.

Art. 37.—Todo empleado antes de entrar en servicio, deberá enterarse de todas las modificaciones introducidas en los reglamentos, itinerarios y demás instrucciones vigentes; pues el desconocimiento de éstos ó el referirse á disposiciones que no lo estén, no será considerado como disculpa.

Los jefes respectivos tendrán la obligación de cerciorarse de que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos é instrucciones referidos.

Art. 38—Mientras estén en servicio los empleados subalternos, que tengan relaciones con el público, deberán llevar uniforme, y los demás, acreditar sus atribuciones por medio de un comprobante ó de un distintivo.

Art. 39.— Los jefes de estación, los empleados de trenes y demás personal encargado de velar por la seguridad del tráfico, podrán requerir el auxilio de la fuerza pública para hacer efectivas las disposiciones relativas á esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes.

Art. 40.— Todo tren en marcha deberá tener un jefe que será el conductor, el cual impartirá las órdenes á todos los empleados del servicio del mismo, incluyendo al maquinista y fogonero.

Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los jefes de las mismas ó del despachador de trenes, quienes serán responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Art. 41.— Si durante el viaje de un tren se cometiese algún delito, el jefe de él deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delin-

cuenta, que será puesto á disposición de la autoridad respectiva en la primera estación que se tocara, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron. Para el cumplimiento de este deber, el jefe del tren tendrá la autoridad y facultades inherentes á los agentes de policía.

Art. 42.—Las controversias suscitadas en las estaciones, ya entre pasajeros, ya entre el público y el personal de servicio, sobre sus derechos y deberes, serán resueltas por el jefe de las mismas, y las que ocurran en los trenes durante la marcha, por el jefe del tren.

Ar. 43.—Toda locomotora en servicio deberá llevar, á lo menos, un maquinista y un fogonero, sin que en ningún caso puedan ausentarse ambos á la vez.

Art. 44.—Habrá en los trenes para su servicio, el número de guarda-frenos ne-

cesarios, según el estado de la vía, pendientes y número de carros.

Art. 45.—Los jefes de tren, maquinistas y demás empleados que abandonen sus puestos ó se hallasen ebrios durante su servicio, quedan sujetos á las penas y responsabilidades que establecen las leyes, sin perjuicio de ser separados inmediatamente del servicio.

Art. 46.—Los jefes de trenes tendrán á su cargo la seguridad, policía y vigilancia de los mismos, el servicio de transportes y el cumplimiento de los reglamentos, en la parte que les concierne.

Art. 47.—Los guarda-frenos estarán siempre cerca de éstos para maniobrarlos á la primera señal y no podrán abandonarlos sino para dar cumplimiento á alguna orden del jefe del tren, volviendo inmediatamente á sus puestos.

En los trenes que no estén dotados de freno automático, habra constante-

mente en el último vehículo un empleado, mientras el tren esté en marcha.

Art. 48.—En las locomotoras, en servicio de trenes, podrán viajar únicamente los ingenieros inspectores y el personal de servicio de la línea especialmente autorizado; pero en ningún caso mas de cinco personas, incluyendo el personal de la locomotora.

Exceptúanse los casos de accidentes ó socorro.

Art. 49.—Todo fogonero deberá saber, por lo menos, hacer maniobrar la locomotora en caso de necesidad, pero no podrá hacerlo sino en las estaciones y en casos excepcionales, teniendo un peón para apretar el freno.

Art. 50.—El tiempo de servicio continuo, incluso el de espera, no podrá ser mayor que el siguiente, para todo empleado de tren, salvo los casos de retardo ó fuerza mayor:

12 horas en trenes rápidos de pasajeros,

14 horas en trenes ordinarios de pasajeros, y

15 horas en trenes mixtos ó de carga.

Art. 51.—Cuando se despache un tren, despues de terminado el movimiento ordinario, quedarán en sus puestos los empleados que fuesen necesarios para dar cumplimiento á las prescripciones del Reglamento, sobre seguridad de los trenes.

Art. 52.—El Gobierno podrá exigir de las empresas, la separación de los empleados cuya intervención pueda ser dañosa, á su juicio, para el orden público ó para la seguridad de los pasajeros.

Art. 53.—Toda Empresa de ferrocarril deberá tener á su servicio el personal técnico competente que sea necesario, con el cual se entenderá el ingeniero inspector en el desempeño de sus funciones.

Art. 54.—Cuando cualquier empleado sea separado del servicio por incompetencia ó falta grave, quedará obligada la empresa que lo despide á poner este hecho en conocimiento de las otras empresas.

CAPÍTULO IV

Formación, clasificación y marcha de los trenes

Art. 55.—Todo convoy de pasajeros deberá componerse de un número suficiente de coches de cada clase, estableciéndose, al efecto, en diversos puntos de la línea, depósitos donde puedan completarse los trenes, cuando así lo exija la concurrencia y el mejor servicio público.

Art. 56. -Las empresas estarán obligadas á tener en los puntos de la línea, que el servicio exija, locomotoras de reserva ó de auxilio.

Art. 57.—Cada tren de pasajeros deberá ser remolcado por una sola locomotora salvo los casos de atraso, averías, rampas fuertes, afluencia extraordinaria de pasajeros, estado excepcional de la atmósfera ú otras circunstancias graves, en que se podrá emplear otra más.

En ningún caso se pondrán más de dos locomotoras.

Art. 58. — Toda locomotora que remolque un tren deberá estar provista de trompa.

Art. 59.—Todos los trenes de pasajeros deberán correr con las cadenas de seguridad enganchadas.

Este enganche se hará de modo que al pasar por las curvas de menor radio, la tracción se efectúe únicamente sobre el enganche central de los vehículos.

Art. 60.—En cada tren habrá además de los frenos del ténder y de la locomotora, el número necesario en relación

al de los carros, velocidad y pendiente de la vía.

Art. 61.—Es prohibido correr trenes empujados por la locomotora, con excepción de las maniobras en las estaciones, de los trenes de trabajo, y en caso de accidentes ó circunstancias extraordinarias. En este caso la velocidad no deberá exceder de diez kilómetros por hora.

Art. 62.—Es prohibido que un tren sea halado por una locomotora y empujado por otra.

Nunca podrá emplearse más de una locomotora para empujar los trenes.

Art. 63. En los trenes que se formen para pasajeros, y cuando deban llevar carros cargados de piedras, rieles ó vigas de fierro ó de madera, se adoptarán las medidas necesarias para la seguridad de ellos; siendo prohibido el transporte en estos trenes, de toda sustancia explosiva ó inflamable.

Art. 64.—Todo tren llevará, por lo menos, los útiles siguientes:

En la locomotora, además de las herramientas del maquinista, dos gatas, una barreta, un balde, una pala, un farol de costado con luces de color, un farol de mano y una lámpara antorcha.

En el furgón: un juego de banderas de señales, dos faroles de costado, uno de cola, uno de mano á tres luces, aceite y grasa para ejes, sogas, maderos de calzada, un aparato portátil de telegrafía ó telefonía y un botiquín, siendo facultativo de la Dirección de Obras Públicas determinar los trenes que puedan marchar sin éste último.

Art. 65.—Las maniobras para la formación de trenes deberán siempre hacerse con el mayor cuidado.

Es prohibido empujar los vagones no enganchados á la locomotora, en los siguientes casos:

A.—Cuando los vagones se encuen-

tren en pendientes ó por el empuje puedan llegar á éstas ó á pasos á nivel no cerrados por barreras en los centros de población,

B.—Cuando los vagones estén cargados con materias explosivas,

C.—Cuando en los vehículos se encuentren pasajeros,

D.— Cuando los vagones estén cargados con animales,

E.— Cuando los vagones empujados puedan chocar con otros en reparación ó que se estén cargando ó descargando,

F.—De noche, cuando haya lluvia fuerte ó neblina, y

G. — Cuando sople viento fuerte en la misma dirección.

Art. 66.—Cuando un tren estacionado no esté enganchado á su locomotora, deberá apretarse el número de frenos necesarios.

Art. 67.—Los trenes se clasifican en regulares y extras.

Son regulares aquéllos cuya marcha está fijada por itinerario, y extras los que corren por medio de órdenes especiales.

Art. 68.—Los trenes regulares se dividen en clases: 1^a, 2^a, 3^a y así sucesivamente.

Son de primera clase, los rápidos de pasajeros; de segunda, los ordinarios de pasajeros; y, de tercera, los de carga.

Art. 69.—Los trenes extra no tienen clase.

Art. 70.—Los trenes de trabajo se correrán como extras.

Art. 71. Los trenes de primera clase tienen preferencia á la vía sobre los de segunda clase y éstos sobre los de tercera.

Art. 72—Cualquier tren de clase inferior desocupará la línea principal cinco minutos antes de la llegada del tren de clase superior.

Los trenes extraordinarios tienen, en todo caso, obligación de dejar expedita la vía á los trenes regulares.

Art. 73.—Toda empresa debe determinar en su reglamento interior el rumbo preferencial en trenes de igual clase, indicando si es de Norte á Sur ó de Este á Oeste.

Art. 74.—Los trenes marcharán siempre con la locomotora á la cabeza y ésta con la chimenea hácia adelante. Esta disposición sólo podrá variarse cuando así lo requieran algunas secciones del camino, circunstancias que se consignarán en el reglamento interior de cada empresa.

También podrá hacerse para las maniobras en la proximidad y dentro de las estaciones ó en caso de socorro, en que no se podrá correr con una velocidad mayor de 10 kilómetros por hora.

Art. 75.—Ningún tren podrá partir sin la autorizacion del Jefe de la estación, ni

antes de la hora marcada en el itinerario; y en su marcha se deberá seguir la velocidad y orden que la empresa hubiese fijado de antemano.

Exceptuando los casos de fuerza mayor ú órdenes especiales de la empresa, los trenes sólo podrán parar en las estaciones y lugares autorizados para el servicio público.

Si á causa de accidentes, fuerza mayor ó para evitar peligro se alterase el itinerario, deberá justificarse el retraso ante la autoridad respectiva, cuando éste excediese de 20 minutos en los trenes interurbanos y de 60 en los generales.

Art. 76.—Ningún tren puede seguir á otro en la misma dirección, sino á una distancia equivalente al trayecto de cinco minutos cuando menos. Este tiempo podrá reducirse en los casos siguientes:

A.—Cuando el segundo tren tenga velocidad menor que el primero.

B.—Cuando á poca distancia de la estación de salida, los trenes sigan por rumbos distintos.

Art. 77.—Cinco minutos antes de la hora marcada para la entrada de un tren, la vía correspondiente deberá estar libre y cesar todas las operaciones de maniobras en élla, exceptuando las estaciones que tengan señales ó aparatos de seguridad para proteger el movimiento de los trenes.

Art. 78.—Es absolutamente prohibido dejar vagones aislados en la vía principal, tanto dentro como fuera de las estaciones.

Cuando para cargar ó descargar materiales ó por cualquier otro motivo fuese necesario estacionar un tren en dicha vía, se colocarán las señales necesarias á la distancia reglamentaria.

Art. 79.—Para evitar que los vagones colocados en las vías auxiliares se pongan en movimiento por cualquier cau-

sa, los jefes de estación vigilarán que las trancas de estas vías estén cerradas durante la noche y aún de día, cuando lo crean necesario. Exceptúanse los desvíos que tienen vías de escape, las que deberán conservarse en su posición normal.

Art. 80.—En líneas con doble vía, los trenes y locomotoras sólo deberán siempre correr por la vía colocada á la izquierda en la dirección de la marcha, bajo la responsabilidad de los jefes de estación de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, podrá permitirse, en caso de accidente, socorro ó compostura de la vía, que los trenes corran en sentido contrario al establecido.

Art. 81.—Los trenes de pasajeros al cruzar con otros en las estaciones tomarán siempre la vía del andén.

Art. 82.—Al despachar un tren después que otro, el Jefe de la estación de

partida, deberá dar por duplicado al jefe del tren un boleto de precaución, en el que se avisará que un tren corre adelante y dicho jefe deberá entregar al maquinista un ejemplar.

El segundo tren no podrá aproximarse al primero á menos de mil metros; y si por condiciones especiales de la vía no se pudiera distinguir el tren que va delante, deberá marchar con las debidas precauciones.

Si el primer tren marchara muy despacio, el maquinista del segundo se acercará con mucha precaución para prestarle auxilio en caso necesario.

Art. 83.—En ningún caso se dará salida á un tren especial cuyo itinerario no se haya podido anunciar, sin que se asegure el primer cruce. Toda comunicación dando instrucciones al respecto se hará por escrito.

Art. 84.—En caso de retraso de trenes podrán los cruzamientos efectuarse en

otras estaciones que no sean las establecidas por los itinerarios, con el fin de no alterar la marcha normal de los otros trenes y regularizar en lo posible la de los atrasados, siempre bajo la estricta condición de que el tren atrasado no se le dé salida para la estación inmediata sino cuando pueda llegar á ella con cinco minutos de anticipación.

Art. 85.—Las empresas llevarán un registro de los atrasos de los trenes en a forma que se prescriba, y lo presentarán al ingeniero inspector cuando lo pida.

En los casos que el retardo sea mayor de 15 minutos en los trenes interurbanos y de 30 minutos en los generales, los jefes de estación deberán fijar en un lugar visible de la misma, un aviso indicando al público el atraso.

En caso de perderse una combinación, las empresas deberán trasportar los

pasajeros que tengan boleto directo y el correo, en el primer tren regular.

Art. 86—La velocidad máxima de marcha de los trenes, se fijará atendiendo á las siguientes condiciones:

A.—La establecida para cada clase de locomotora, según su sistema de construcción correspondiente, según la velocidad en kilómetros por hora y la pendiente de la vía,

B.—La indicada por el estado de la vía ó condiciones especiales de ésta.

Cumplidas estas disposiciones se podrá tomar, en general, como velocidad máxima de marcha por hora en líneas de trocha de un metro minimum:

Para trenes de pasajeros, 85 kilómetros.

Para trenes de carga, 50 kilómetros.

En líneas de trocha menor de un metro, la velocidad máxima no será mayor de sesenta kilómetros por hora.

Las locomotoras solas, con excepción

de las marchas de prueba, cincuenta kilómetros en las líneas de trocha de un metro minimum y treinta kilómetros en las menores.

Solamente con la autorización especial de la Dirección de Obras Públicas podrán aumentarse estas velocidades.

Art. 87.—La velocidad máxima de 85 kilómetros por hora en trenes de pasajeros provistos de frenos continuos, sólo podrá usarse en líneas en buen estado de conservación y á juicio del ingeniero inspector.

Art. 88.—Las velocidades máximas indicadas deberán disminuirse:

A.—Con arreglo á las pendientes y curvas de las líneas,

B.—En los grandes cortes que se encuentren en curva y en los demás accidentes que no permitan observar una gran extensión del camino,

C.—Cuando se acerque á una estación en la que no debe pararse, no pu-

diendo pasar con velocidad mayor de 30 kilómetros por hora, excepto en las estaciones provistas de cambios rígidos ó cuando no se tomen las agujas en punta, en que podrá aumentarse hasta 50 kilómetros. Cuando tenga que parar, la velocidad del tren deberá disminuirse gradualmente hasta llegar al punto en que debe detenerse.

D.—Cuando tengan que pasar por puentes ó empalmes de vías,

E.—Cuando el maquinista descubra hácia adelante una locomotora ó tren que marche en el mismo sentido,

F.— Cuando neblina ú otra causa impida ver de lejos las señales,

G.—Cuando tengan que pasar por centros poblados, cuyos pasos á nivel no estén provistos de barreras y las calles de cercos. En este caso la velocidad no excederá de diez kilómetros por hora.

Art. 89.—No es permitido parar los

trenes empleando contra vapor, sino en los casos de peligro inmediato.

Art. 90—Cuando un tren marchase á paso de hombre, el jefe de él ordenará que uno de los empleados lo siga á distancia de seiscientos pasos, haciendo la señal de peligro.

Art. 91—Los trenes que conduzcan pasajeros no podrán marchar con una velocidad media menor de 25 kilómetros por hora, sin la autorización de la Dirección de Obras Públicas.

Art. 92.—Los trenes atrasados sólo podrán aumentar la velocidad marcada en el itinerario, en los siguientes casos:

A.—Cuando la velocidad del tren no sea ya la máxima,

B.—Cuando con el aumento no se exceda la velocidad máxima correspondiente á la clase de locomotora,

C.—Cuando no se excedan las velocidades máximas fijadas para las curvas

y pendientes y al pasar por cambios y estaciones,

D.—Cuando no se exceda la presión permitida en la locomotora.

El atraso podrá recuperarse reduciendo el tiempo de parada en las estaciones al necesario para dejar expedito el tráfico.

Art. 93.—Los trenes no deberán pasar por los cambios con las agujas en punta, con velocidad mayor de 30 kilómetros por hora, exceptuándose los casos en que los cambios estén provistos de aparatos de seguridad.

Todos los cambios que conduzcan á la vía principal deberán estar cerrados en dirección á élla, mientras que no haya de usárseles para el cruce de trenes ó para efectuar maniobras.

Art. 94.—En los puntos donde se encuentren trenes de diferentes clases, el tren inferior dejará la línea libre por lo menos cinco minutos antes de la llega-

da del tren superior; si para ello fuese necesario retroceder, el tren debe ser primero protegido según las reglas.

Art. 95.— Los trenes deben pararse en los puntos donde se encuentren ó crucen con otros trenes, si el tren que va á encontrar ó cruzar es de la misma clase, salvo que los cambios esten corrientes y la vía libre.

Art. 96.— Los trenes que corren en la misma dirección deben llevar, por lo menos, cinco minutos entre uno y otro, excepto al acercarse á las estaciones ó á los puntos de cruce.

Art. 97.— Un tren no debe salir ni llegar á una estación con tiempo adelantado al que fija su itinerario.

Art. 98.— Los trenes deben acercarse á los desvíos, empalmes, cruces, puentes ú otros pasos análogos con las debidas precauciones.

Art. 99.— Cuando un tren se pare ó se atrase y pueda ser encontrado por otro

tren, un empleado debe retroceder inmediatamente con las señales de parada á una distancia suficiente que asegure la plena protección de dicho tren. Cuando lo llamen á su tren podrá regresar colocando dos petardos sobre los rieles, cuando las condiciones lo exijan. El frente de un tren debe ser protegido en la misma forma cuando sea necesario.

Art. 100.—Si un tren se fraccionase estando en marcha, los guarda-frenos tratarán de impedir que se dañen entre sí las partes desegregadas, usándose las correspondientes señales y se proseguirá la marcha de la primera parte del convoy hasta que la segregada se haya parado. Una vez parada la parte segregada, la sección del frente ó sea la de la máquina, regresará con precaución á unirse á élla y con un empleado que vigile el último carro para la seguridad del enganche.

La parte desegregada no debe mo-

verse hasta que la parte del frente se le haya unido.

Art. 101.—Cuando se hubiese pedido una locomotora de auxilio, quedará obligado á esperar el tren demandante aun cuando esté en condiciones de poder marchar antes de su llegada; exceptuándose de esta regla el caso en que, siendo de día, pueda avanzar con las precauciones reglamentarias.

Art. 102.—Todos los trenes, tanto de pasajeros como de carga, serán anunciados por el telégrafo, de estación en estación.

Los despachos se harán por orden escrita de los jefes de estación, expresando el número del tren, la hora de su salida y la estación á que se dé aviso.

Art. 103.—Antes de ponerse en movimiento un tren extraordinario, se dará aviso por medio del telégrafo á todos los jefes de estación del tránsito y estos

trenes no podrán demorar la marcha de los regulares.

Art. 104.—Para los movimientos no considerados en el itinerario, las órdenes serán dadas por los empleados respectivos y no deben contener ninguna información ó instrucción que no sea esencial para el movimiento de dicho tren. Deben ser breves y claras, en las formas prescritas, en cuanto sea posible, y no deben llevar ninguna alteración, compostura ó palabra agregada entre líneas.

Art. 105.—Cada orden de tren debe darse con las mismas palabras á todos los empleados á quienes se dirijan.

Art. 106.—Las órdenes de trenes se numerarán consecutivamente cada día, principiando con el número 1, respectivo, á las doce de la noche.

Art. 107.—Las órdenes de trenes se dirigirán á las personas que deben ejecutarlas, nombrando el lugar en el cual

cada una de ellas debe recibir la copia que le corresponde.

Art. 108.—Las órdenes para un tren deben dirigirse al conductor y al maquinista del mismo y también á la persona que excepcionalmente actúe como jefe de él. Una copia de la orden se dará á cada una de las personas á quienes se dirija y deben ser entregadas por el despachador ó telegrafista.

Art. 109.—Cada orden de tren debe ser inscrita en todas sus partes, ó sea literalmente, en un libro especial que se llevará en la oficina donde se emitan, poniendo los nombres de los que hayan firmado la orden, el tiempo y las señales que indiquen las oficinas en que la orden ha sido recibida, sus respuestas y las iniciales de despacho. Estos informes deben hacerse inmediatamente y nunca de memoria ni de apuntes.

Art. 110.—Los trenes regulares serán

designados en las órdenes de trenes por sus números respectivos.

Los trenes extraordinarios se designarán por los números de la máquina y además con la indicación de extra.

Art. 111. —Una orden de tren expedida queda en vigor hasta que se haya llevado á efecto, suspendido ó anulado.

Art. 112.—En todos los casos de duda ó incertidumbre en la marcha de un tren, se adoptarán las medidas que se juzguen necesarias para la seguridad del tráfico.

SECCION 2ª

SERVICIO PUBLICO

CAPÍTULO I

Trasporte de pasajeros

Art. 113.—Toda persona tiene derecho á servirse de los ferrecarriles en explotación, con arreglo á las disposiciones y reglamentos respectivos.

Art. 114.—Las empresas no podrán aceptar en los trenes ó estaciones y deben expulsar de ellos á las personas que por su estado molesten al público, que lleven armas de fuego cargadas ó que no quisiesen sujetarse á los reglamentos. La expulsión deberá hacerse en la primera estación, entregando al pasajero á la policía del lugar. Aquél tendrá derecho de hacer uso de su boleto dentro de las veinticuatro horas si-

guientes ó en el primer tren que siga despues, si no lo hubiere durante dicho tiempo.

Art. 115.—Las empresas harán conocer del público por avisos impresos colocados en todas las estaciones, los reglamentos, tarifas é itinerarios de los trenes.

Los cambios que en ellos se efectuarren se harán conocer del público por avisos en las estaciones y en los diarios, donde los hubiere, por ocho días á lo menos, y diez desde antes de empezar á regir.

Los itinerarios serán establecidos en condiciones que aseguren, en cuanto sea posible, la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes de líneas distintas, si las hubieren.

Art. 116.—Las empresas están obligadas á presentar sus itinerarios á la autoridad correspondiente, por lo me-

nos, quince días antes de la fecha en que deban ponerse en vigencia.

Art. 117.—La Dirección de Obras Públicas podrá autorizar, en casos extraordinarios, la reducción del término fijado para la publicación de los avisos.

Art. 118.—Los itinerarios de cada empresa á la vista del público en las estaciones, se distinguirán de los de otras empresas por su color ú otro distintivo especial.

Art. 119.—Todos los ferrocarriles de la República se regirán por la hora oficial.

Art. 120.—En las estaciones donde los trenes deban parar, los conductores y brequeros anunciarán en voz alta el nombre de éllas y el tiempo de parada. Donde ésta deba ser de diez minutos ó más, se avisará á los pasajeros su duración por medio de carteles con letras rojas sobre fondo blanco, colocados en sitio visible.

Art. 121.—En toda estación principal, la boletería deberá abrirse por lo menos quince minutos antes de la hora marcada para la salida del tren y diez en las secundarias.

Art. 122.—Los niños hasta la edad de cinco años, no pagarán pasaje, y los mayores de cinco hasta diez, la mitad.

Los niños que no paguen pasaje, no tendrán derecho á ocupar un asiento. En caso de duda, respecto á la edad de los niños, decidirá el empleado superior del tren.

Art. 123.—Un toque de campana en la estación será la señal de que los pasajeros pueden subir á los coches; dos toques será la prevención de partida; tres indicarán que el convoy va á partir inmediatamente, quedándo á órdenes del conductor, quién, cerciorado de que no hay inconveniente, mandará se ponga en movimiento. El movimiento será precedido de un silbido corto de

la máquina. En las estaciones ó paraderos en que el tren se detenga menos de dos minutos, sólo se darán los dos últimos toques.

Al sonido del silbato para la salida del tren, ninguna persona podrá subir ni bajar de los coches. Tampoco será permitido á nadie subir ni bajar de los coches antes de la parada del tren.

Art. 124.—El viajero que por alguna circunstancia cualquiera no hubiera hecho uso de su boleto, tendrá derecho á la devolución de su importe, debiendo hacer la reclamación dentro del tiempo que el tren empleare para llegar al destino indicado en el boleto.

Art. 125—Si disponiendo de un boleto de ida y vuelta sólo lo utilizare para la ida, tendrá derecho á la devolución de la diferencia entre el importe de dicho boleto y el correspondiente al boleto simple del trayecto recorrido, menos el diez por ciento.

Art. 126.—En los boletos que se expendan á los pasajeros se indicará el nombre de la empresa, estación de origen, destino, clase, precio, día y mes de su expedición.

Art. 127.—Los boletos deberán ser presentados y entregados por los pasajeros cuando sean pedidos por el conductor del tren ú otro empleado de la empresa, debidamente autorizado para hacerlo.

Art. 128.—Los boletos que se expendan en las estaciones intermedias, donde no existan depósitos de coches, serán condicionales y se desvolverá su importe en caso de que no haya lugar en el tren.

Art. 129.—Los pasajeros de segunda clase podrán viajar en coches de primera, siempre que avisen al conductor su intención previa de hacerlo, y abonen la diferencia del valor del pasaje desde la

estación donde cambiasen de coche hasta la de su destino.

Si el pasajero no cumpliera con el requisito de avisar al conductor, abonará el importe de la diferencia de la estación mencionada en su boleto, más el cincuenta por ciento sobre el valor de la diferencia, como multa hasta aquélla donde se provea del boleto.

Art. 130.—Cuando haya en el tren pasajeros sin boleto ó con boleto de fecha vencida, el conductor cobrará el pasaje desde el punto donde suban hasta la primera estación donde se detenga el tren, más la multa del cincuenta por ciento sobre el valor del mismo, y al llegar á dicha estación deberá el pasajero sacar un boleto ordinario hasta su destino.

Art. 131.—El viajero que no justifica se el punto donde subió, abonará el precio de todo el camino recorrido por el tren desde la estación de partida, más

la multa del cincuenta por ciento establecida.

Todo pasajero que rehusare pagar su pasaje será entregado á la policía.

Si el pasajero tuviese equipaje que responda del valor del pasaje, será puesto en libertad previo embargo de éste hasta que lo abone.

Art. 132.—Toda empresa está obligada á proporcionar á cada pasajero un asiento en coche de la clase correspondiente á su boleto.

El pasajero que por falta de ese asiento se viese en la necesidad de ocupar uno en coche de clase superior al designado en su boleto, nada satisfará á la empresa por el exceso de precio.

Si por el contrario, y en virtud de la misma causa, el viajero tuviese que ocupar un asiento de la clase inferior, la empresa deberá devolverle la mitad del importe del boleto de esa clase. Cuando por ocupación de todos los asientos de

la clase que expresa su boleto, el viajero tuviese que ir de pie, tendrá derecho á que se le devuelva la mitad de su pasaje.

Art. 133.—Todo objeto dejado como seña por un pasajero en su asiento respectivo, constituye el derecho de ocuparlo.

Art. 134.— Los coches ó compartimentos reservados se deberán pedir al jefe de la estación, por lo menos, con veinticuatro horas de anticipación y se facilitarán siempre que sea posible.

Art. 135.— Las personas enfermas que puedan molestar al público, estarán obligadas á tomar un compartimiento reservado, para lo cual deberá darse aviso al jefe de la estación, con veinticuatro horas de anticipación, por lo menos, presentando un certificado médico en el que conste que la enfermedad no es contagiosa.

Art. 136.— El transporte de personas afectadas de enfermedades contagiosas

se hará en coches ó trenes especiales, según la naturaleza de éstas y de acuerdo con las prescripciones de las autoridades sanitarias.

Art. 137.—Cuando un pasajero dañe ó destruya cualquier artículo de la empresa, será detenido hasta que haya pagado el valor del perjuicio causado ó, en su defecto, hasta que haya dado al jefe de la estación garantías satisfactorias para su pago.

Art. 138.—Es prohibido subir ó bajar de los trenes en movimiento; entrar ó salir de los coches por otras puertas que las que den sobre el andén; viajar en los balcones de los coches y trasladarse de uno á otro, á no existir una comunicación especial autorizada.

Art. 139.—Si durante la marcha fuese necesario que el tren se detuviese en algún punto del camino no previsto en su itinerario, los pasajeros no podrán salir de los coches sino con la autoriza-

ción previa del jefe del tren y en este último caso no podrán alejarse de ellos á una distancia tal que no puedan volver á tomar sus asientos dentro de dos minutos despues de dada la señal correspondiente. Pasado este tiempo el tren podrá ponerse en marcha sin que los pasajeros que se hayan quedado tengan ningún derecho que hacer valer contra la empresa.

Art. 140.—Es prohibido fumar en los coches de primera clase, salvo en los trenes que tengan compartimentos especiales para fumadores por ser el trayecto mayor de media hora.

Art. 141. — Es prohibido el ingreso á los coches de vendedores ambulantes que no estén especialmente autorizados por las empresas; y de manera absoluta, el de limosneros, cocheros y mozos de cordel.

Art. 142.— Es prohibido proferir en



los trenes palabras contrarias al decoro y á la moral.

Art. 143.—Es completamente prohibido hacer uso dentro de los coches de calentadores ó lámparas particulares.

Art. 144.—A pedido de cualquier pasajero deberán cerrarse las ventanas que le causen molestia.

Art. 145.—En los coches dormitorios, las luces deberán ser disminuídas á las 10 p. m. en invierno y á las 11 p. m. en verano, á partir de cuya hora quedará prohibido hablar en voz alta, hacer cualquier otro ruido que pueda impedir el sueño de los viajeros, pasearse y fumar.

Art. 146.—Desde la hora indicada en el artículo anterior, será prohibida la circulación por los coches dormitorios. Exceptúanse de esta prohibición los jefes de tren.

Art. 147.—Todo pasajero tiene derecho á continuar en coche de la clase cor-

respondiente á su boleto hasta el término del viaje, en cada línea, salvo accidente.

Tratándose de líneas con empalme ó pases de una trocha á otra, se considerará cumplida esta disposición siempre que á los pasajeros se les faciliten los medios para cambiar en la misma estación de empalme, de un vehículo de clase equivalente en esa línea al del viaje de origen.

Art. 148.—Los brequeros sólo dejarán estacionarse en las plataformas de los coches á aquellos empleados cuya misión sea inspeccionar el servicio administrativo, el de tracción ó la vía.

Art. 149.—Los empleados de la empresa observarán la mayor atención y cortesía con el público, en todos los actos del servicio.

Prestarán al público gratuitamente los servicios requeridos por el empleo que desempeñan.

Art. 150.—El público deberá acatar las disposiciones vigentes relativas al servicio y á las observaciones basadas en éllas, que le sean hechas por el personal superior, notoriamente conocido, ó el inferior provisto de los distintivos correspondientes.

Art. 151.—La administración atenderá, sin demora alguna, cualquiera queja ú observación que se le dirija respecto del servicio ó proceder de los empleados, la que se deberá presentar con los detalles del caso ó anotarse en los libros que con ese objeto deben existir en las estaciones de pasajeros.

Art. 152.—No se admitirán perros en los coches de pasajeros. Los que quieran conducirlos los presentarán á la oficina respectiva de donde serán despachados en furgones con la guía correspondiente; pudiendo exigir la empresa, que lleven bozal, collar y cadena.

Art. 153.—Es prohibido llevar anima-

les vivos en los coches de pasajeros de primera, con excepción de pequeños animales encerrados en jaulas, que se podrán llevar siempre que su acondicionamiento ó naturaleza no sea molesto á los pasajeros.

Art. 154.—Es prohibido introducir en los coches de pasajeros bultos que por su aspecto, olor ó tamaño, puedan causar molestia á los pasajeros.

Art. 155.—Los objetos olvidados en las salas de espera, en los coches ó encontrados en la vía, ó aquéllos cuyo dueño se ignore, se mantendrán en depósito por la empresa y se anotarán en un registro especial, con designación del día y lugar en que fueron encontrados y sus principales señas.

Art. 156.—Los objetos á que se refiere el artículo anterior serán enumerados en avisos puestos diariamente en una pizarra especial en cada estación.

Si nadie se presentase á reclamarlos

dentro de los seis meses despues de haber sido encontrados, se procederá á su venta en remate público, previo aviso en los diarios por quince días, poniéndose el producto á disposición del Fisco, previa deducción de los gastos ocasionados.

Art. 157.—Si los objetos fuesen de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos en remate público, con autorización de la autoridad judicial respectiva, procediendo respecto del producto como ya se ha indicado en el artículo anterior.

Art. 158.—Para obtener trenes especiales será preciso dirigirse á la Gerencia ó á sus representantes autorizados, que los proporcionarán siempre que sea posible.

Los precios serán indicados en la tarifa especial que rija.

Art. 159.—En los trenes especiales no podrá admitirse ningún pasajero sin

permiso de la persona por cuya cuenta se pone el tren.

Art. 160.—Los oficiales ó tropa que viajaren por cuenta del Gobierno deberán, antes de emprender el viaje, entregar al jefe de la estación una orden oficial, debidamente firmada por persona competente y el Jefe les dará en cambio los boletos suficientes para el viaje, debiendo el recibo ponerse al pie de la orden expresada.

Art. 161.—La Dirección de Obras Públicas hará conocer á las empresas los nombres y empleos de las personas autorizadas para expedir las órdenes por pasajes.

Art. 162.—Si estando un tren en marcha algún pasajero sufriese accidente, el jefe del tren deberá atenderlo, requiriendo si entre los pasajeros del mismo ó de los otros coches viaja algún médico cuyos servicios solicitará.

Art. 163.—Si la naturaleza del acci-

dente fuese tal que la vida del pasajero peligrase se hará detener el tren en la primera estación donde pueda ser atendido, aunque no sea de itinerario, para desembarcarlo, debiendo el empleado respectivo adoptar las medidas necesarias para su asistencia. De lo ocurrido se dará parte por telégrafo á la estación principal y á la autoridad de policía, dándose todos los datos acerca de la persona, para que se ponga el hecho en conocimiento de sus parientes.

Art. 164.—Si se produjese una muerte en un tren en marcha, el Jefe del tren tomará todos los datos sobre la persona del occiso, y si se conociese la estación de su domicilio, será trasladado hasta élla, avisándose inmediatamente á la autoridad respectiva y á su familia. Del hecho de la muerte se sentará por el Jefe del tren una acta en la primera estación, que firmarán como testigos dos de los pasajeros cuando menos. Si

hubiese médico en tránsito, éste certificará la muerte. Si no fuese conocido el domicilio, ni la familia de la persona muerta, se le desembarcará en la primera estación que corresponda á alguna población, cuyo Jefe dará aviso á la autoridad de policía para los fines respectivos.

CAPÍTULO II.

Equipajes y encomiendas

Art. 165.—Bajo la denominación de equipajes se comprenden: catres, colchones, baules, maletas, sacos de noche, monturas y en general todos los bultos para uso inmediato de los viajeros.

Art. 166.—El equipaje irá por el mismo tren que su dueño y se conducirá cobrándose la tarifa autorizada.

Las empresas deberán entregar á cada pasajero, inmediatamente despues de llegar á su destino, todos los bultos que formen su equipaje.

Después de las 7 p. m. y trascurrida media hora de la llegada del tren sin que el pasajero haya reclamado su equipaje, no tendrá derecho de exigir su entrega hasta la hora hábil del día siguiente.

Art. 167.—Los pasajeros tienen derecho á llevar libre de flete en el coche que ocupen, bultos de mano que no molesten á otras personas y que puedan ser colocados en las canastillas, bajo los asientos ó en los espacios libres que no sean los pasadizos.

Art. 168. — La tarifa de equipajes se deberá poner en conocimiento del público, en la forma prescrita para los itinerarios. Deberán igualmente colocarse á la vista, de todas las estaciones: los reglamentos concernientes á los equipajes, su admisión, derechos y obligaciones de los viajeros.

Art. 169.—La entrega de los equipajes podrá hacerse hasta veinte minutos an-

tes de la salida de los trenes; debiendo la empresa otorgar el correspondiente recibo al efectuar el despacho.

Art. 170.—Las empresas desde el momento de haber entregado al pasajero el recibo, responderán de la remisión exacta de los equipajes que se les hayan entregado, como sigue:

A.—Si el pasajero no declara un valor determinado, se le abonará en caso de pérdida y previa comprobación hasta la suma de Lp. 5 por bulto, y se devolverá el flete y en caso de avería, le será reembolsado el valor efectivo del daño,

B.— Si el viajero declarara un valor determinado al entregar el equipaje, la empresa aplicará la tarifa de seguro para tesoro, aprobada por el Gobierno. En caso de pérdida se abonará el valor declarado.

La declaración del valor sólo tendrá

efecto judicial cuando élla conste del recibo.

Cuando el valor declarado exceda de Lp. 100, las empresas estarán en la libertad de aceptar ó nó el seguro de los equipajes en condiciones convencionales,

C.—Se considerará perdido un bulto que no haya sido entregado por la empresa al cabo de treinta días de reclamado, teniendo el pasajero el derecho de exigir el pago inmediato, después de ese plazo, salvo fuerza mayor,

D.—La empresa no responderá por ningún bulto que lleven consigo los pasajeros,

E.—Tampoco responderá por pérdidas ó averías ocasionadas por casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente comprobados.

Art. 171.—En caso de extravío de equipajes ó averías de los mismos, los interesados deberán comunicar la falta

en el acto de solicitar la entrega al empleado encargado de ese servicio, á fin de que se tomen las medidas necesarias para los efectos del caso.

Art. 172.—El pasajero, siempre que pueda comprobar los daños originados por retardo en la devolución del equipaje entregado á la empresa para su transporte, podrá solicitar su indemnización ante las autoridades correspondientes, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Art. 173.—El flete de todo equipaje será calculado según la tarifa en vigencia y el aforo se hará por fracciones indivisibles de diez kilogramos.

Art. 174.—En los artículos de mucho volumen y poco peso se considerará 1^m.50, igual á una tonelada.

Art. 175.— Los equipajes deberán ser retirados dentro del término de doce horas después de llegar á su destino; pasando este plazo pagarán almacenaje

conforme á la tarifa respectiva aprobada por el Gobierno.

Art. 176.—El pasajero que siga viaje para una estación más allá de la que marque su boleto, tendrá que dar aviso al Jefe del tren para que haga seguir su equipaje hasta ese punto; debiendo abonar nuevo flete por el exceso de transporte.

Art. 177.—En las estaciones de primera clase habrá las comodidades necesarias para que los viajeros puedan depositar sus equipajes, abonando almacenaje según tarifa.

Art 178.—No podrá llevarse en el equipaje materias explosivas de ninguna clase.

Art. 179.—Las armas de fuego no podrán llevarse cargadas.

Art. 180.—En los recibos de equipajes se deberá hacer constar:

A.—El número de bultos y su peso,

B.—El valor declarado,

C.—El punto de salida y de destino,

D.—El número del tren,

E.—La fecha de la expedición,

F.—El número de orden,

G.—La tarifa y el importe pagado ó por pagar; y,

H.—La firma del empleado que extendió el recibo.

Art. 181.—En caso de muerte de un pasajero, el Jefe del tren pondrá su equipaje, papeles y demás objetos de su propiedad á buen recaudo, haciendo inventario detallado con asistencia de pasajeros como testigos y entregándolo todo bajo recibo al Jefe de la estación donde se desembarque el cadáver, para que se remita á la familia ó se ponga á disposición de la autoridad judicial respectiva. En caso de accidente y según su naturaleza se adoptarán análogas medidas.

Art. 182.—Por encomiendas se entenderán todos los objetos ó bultos sueltos

que requieran un cuidado especial y que se transporten por trenes de pasajeros ó mixtos. La tarifa correspondiente será la aprobada por el Gobierno para este servicio.

Las encomiendas deberán trasportarse por el tren de pasajeros subsiguiente á su entrega y continuarán hasta su destino por los trenes de combinación si los hubiere, siempre que dichos trenes trasporten encomiendas.

Art. 183.—Toda encomienda deberá llevar el nombre y la dirección de la persona á quien vá consignada y estar en buena condición.

Art. 184.—Las empresas no estarán obligadas á recibir en calidad de encomienda, bultos que pesen más de cincuenta kilogramos, salvo los bultos de mucho volumen y poco peso.

Art. 185.—El flete y el valor declarado de las encomiendas se registrá por

los artículos pertinentes de este capítulo relativos á equipajes.

Art. 186.—Las empresas no son responsables por averías, deterioro ó rotura de muebles, plantas, frutas, legumbres, manteca, leche, animales vivos ó muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristalería ó loza, ni de ninguna cosa frágil que se transporte en calidad de encomiendas y que por su naturaleza no se pueda guardar más que por corto tiempo, si no se probare que la avería, deterioro ó rotura proviene de su negligencia ó culpa. Tampoco serán responsables por ningún bulto que lleve alhajas, piedras preciosas, cheques, ú otros documentos ó valores, salvo que se hubieren asegurado.

Art. 187.—Si al llegar las encomiendas á su destino faltase algún bulto ó resultasen averías, deberá reclamarse inmediatamente al Jefe de la estación, quién, constatada la falta, entregará

al interesado un certificado al respecto, el que deberá presentar su reclamo á la administración antes de quince días para el pago de la indemnización.

Art. 188.— Las encomiendas deberán ser retiradas por los interesados dentro de veinticuatro horas después de llegar á su destino; trascurrido este plazo se abonará el almacenaje según tarifa

Art. 189.— Se podrá admitir á título de encomienda el transporte de animales domésticos, en trenes de pasajeros, siempre que exista en los furgones el espacio disponible para ellos.

Art. 190.— Se admitirá también como encomienda en los furgones, animales y aves muertas, siempre que su estado de conservación lo permita, y por un trayecto no mayor de doce horas en el invierno y de seis horas en verano.

Se podrá trasportar para trayectos mayores que los indicados, siempre que

vayan acondicionados de manera que su natural descomposición no perjudique á las cosas ó personas con su contacto.

CAPÍTULO III

Conducción de cadáveres

Art. 191.—No se trasportará ningún cadáver sin permiso de las autoridades competentes y, además, se exigirá de los interesados el certificado de un médico legalmente reconocido, declarando que la muerte no provino de enfermedad contagiosa; pues si así fuera, el transporte solo se podrá efectuar en las condiciones exigidas por el reglamento sanitario.

Art. 192.—Si fraudulentamente se hiciera ó se pretendiera hacer el transporte de cadáveres, en contravención á lo dispuesto en el artículo anterior, los culpables pagarán la diferencia que hubiera

importado el flete, más cuatro veces el importe de éste, como multa.

Art. 193.—El transporte de cadáveres se efectuará en tren extra ó en tren de carga, ya sea en carro especial ó en lugar adecuado de un carro cargado y siempre que la naturaleza de la carga lo permita.

Art. 194. — El cadáver á trasportar estará colocado en un ataúd cerrado herméticamente, debiendo ser retirado por los interesados dentro del término de seis horas después de llegado á su destino, para cuyo efecto la empresa les dará el correspondiente aviso.

CAPÍTULO IV.

Transporte de mercaderías ordinarias

Art. 195. — Las empresas de ferrocarriles tienen la obligación de recibir toda la carga que se les entregue para el transporte.

Art. 196.—Las empresas deberán llevar un libro de registro en el que inscribirán la carga, á medida que se presente para ser despachada.

Art. 197.—Las empresas están obligadas á extender carta de porte ó papeleta por la carga que se les entregue para el transporte.

Art. 198.—En la carta de porte ó papeleta deberá indicarse el contenido de los bultos con toda claridad, evitándose términos generales.

También se designará en la carta de porte ó papeleta el punto de despacho y el de destino, el nombre, apellido y domicilio del remitente y consignatario, peso de los bultos y flete pagado ó por pagar.

Art. 199.—La carta de porte puede ser nominativa, á la orden ó al portador.

El cesionario, endosatario y portador de la carta de porte se subroga en las

obligaciones y derechos del cargador.

Art. 200.—La carta de porte ó papeleta será el título legal del contrato entre el cargador y la empresa y por su contenido se decidirán todas las cuestiones que ocurran con motivo del transporte de los efectos, sin admitirse más excepción en contrario que la falsedad ó error involuntario de redacción.

Art. 201.—Si no hubiera carta de porte ó fuere élla tachada por alguna de las causas mencionadas en el artículo anterior, se estará al resultado de las pruebas que presente cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones.

Art. 202.—Cuando la carta de porte se hubiere extraviado, siendo nominativa, podrá entregarse su contenido en el destino, sin la presentación de ésta, previa identificación del consignatario á satisfacción de la empresa y con la intervención de dos testigos.

Si fuere al portador, se hará la entre-

ga en el lugar del destino, previa conformidad del cargador y siempre con la intervención de testigos.

Art. 203.—Cualquiera estipulación particular que no conste en la carta de porte, será de ningún efecto para el tercer destinatario ó legítimo tenedor.

Art. 204.—Sólo serán aceptadas en las cartas de porte las correcciones del peso, si se hubieran repetido en palabras y firmado por el remitente.

Art. 205.—Todos los efectos ó mercaderías que se entreguen á la empresa para ser trasportados á cualquiera estación, deberán estar bien acondicionados, indicándose en los envases el número y marca correspondientes y la estación á que se deban remitir; debiéndose sacar ó borrar toda marca ó rótulo que haya servido anteriormente.

Art. 206.—Toda carga cuyo volumen no esté en relación con su peso, puede ser despachada á opción de las empre-

sas, por peso ó por medida. El avalúo por volumen se hará en la proporción de 1^m 500 por tonelada métrica.

Art. 207.—Para el embalaje regirán las siguientes disposiciones:

A.—Los cigarrillos y combustibles irán en embalaje sellado con lacre ó plomo, de tal manera que ofrezcan bastante seguridad, á fin de hacer imposible que se robe el contenido sin alterar los sellos ó plomos,

B.—No se admitirán líquidos en envases que puedan derramar su contenido ó que no tengan los tapones bien asegurados,

C.—Los envases que contuvieran líquidos corrosivos, cáusticos, ácidos ó de mal olor, deberán ser sólidos y estar bien cerrados, secos y llevar rótulos que indiquen su contenido,

D.—Pescado fresco y conservado en hielo, se admitirá solamente si el embalaje impidiera la humedad, para no ave-

riar las demás mercaderías cargadas en el mismo vagón,

E.—La leche deberá conducirse en tarros fuertes y cerrados,

F.—Los cueros lanares se trasportarán en bultos bien asegurados con sus respectivas amarras,

G.—La lana y algodón se trasportarán en fardos ó sacos debidamente asegurados,

H.—Los sacos llenos deben estar cerrados, con costura, excluyendo toda amarra,

I.—Los sacos vacíos deberán estar enfardelados,

J.—La pintura, barniz ó alquitrán que cubra los objetos no embalados deberá estar seca,

K.—Los productos animales propensos á descomponerse, como grasas, huesos y astas, se trasportarán únicamente en sacos, cascos ó cajones bien tapados. Los gastos de desinfección que pu-

dieran ser necesarios serán de cargo del consignatario.

Art. 208.—Las materias que fácilmente puedan inflamarse á causa de las chispas de la locomotora, como: pasto seco, lana, algodón, estopa y otras análogas, se trasportarán en vagones cerrados.

Art. 209.—Todo cargador deberá hacer declaración previa del número, clase, peso y calidad de la mercadería que entregue para ser trasportada.

Art. 210.—Cuando por sospecha de la falsedad en la declaración del contenido de un bulto, determinare la empresa registrarlo, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó consignatarios. Si estos últimos no concurrieran, se hará el registro ante un notario.

Art. 211.—Del reconocimiento y su resultado se extenderá el acta correspondiente, que firmarán los presentes,

y la empresa procederá en caso de fraude, á cobrar doble flete sobre el avalúo que corresponda á la mercadería encontrada, sin perjuicio del derecho de proceder judicialmente contra el remitente por las consecuencias á que hubiera dado lugar la falsa declaración ú omisión del rótulo de peligro, cuando el objeto lo requiera.

Art. 212.—Si del registro practicado no resultase falsa la declaración del remitente, serán de cuenta de la empresa todos los gastos que se ocasionaren para la reposición de los bultos hasta dejarlos tales como se encontraban antes de abrirlos.

Art. 213.—Las empresas podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte.

Sin embargo, si el remitente insistiese en que se admitan, la empresa estará obligada á conducirlos y quedará exen-

ta de toda responsabilidad si hiciese en la carta de porte su oposición.

Art. 214.—Si la empresa aceptare sin reserva los objetos del transporte, se presumirá que no tienen vicios aparentes.

Art. 215.—Las tarifas relativas al transporte de mercaderías serán las pactadas por el Gobierno en el respectivo contrato.

Art. 216.—Las empresas comunicarán á la Dirección de Obras Públicas las tarifas y reglamentos que formularen para el transporte de mercaderías con quince días de anticipación á su vigencia, más el término de la distancia.

Art. 217.—Los cambios que se introdujeran en las tarifas se pondrán en conocimiento del público un mes antes de su vigencia.

Art. 218.—Fuera de los fletes y precios indicados para los servicios previstos en las tarifas y reglamentos, las

empresas no podrán cobrar gastos suplementarios.

Art. 219.—Exceptúanse de lo dispuesto en el artículo anterior. los gastos causados por trasbordos, cuando la línea esté cortada y el remitente haya entregado la carga, teniendo conocimiento de ello; por reparaciones del embalaje que se hubiese necesitado efectuar para conservarlo, manutención de animales y otros análogos.

Art. 220.—Toda mercadería no especificada en la clasificación ó que por su forma ó naturaleza necesitase vagones especiales ó peonaje extraordinario, se trasportará bajo trato condicional.

Art. 221.—La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden del registro, sin preferencia para nadie.

Art. 222.—No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos para la conducción:

A. Los objetos destinados al servi-

cio público, para los cuales el Gobierno, por medio de la autoridad respectiva, reclamase el preferente despacho por razón de urgencia,

B. Las frutas, víveres ó provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique,

C. Las valijas de correspondencia y encomiendas postales, y

D. Animales vivos.

Art. 223.—Si varias vías partieran del punto de expedición á otro de destino, la empresa mandará la carga por la vía que mejor le convenga, siempre que no exista pacto expreso con el remitente sobre el camino por donde debe hacerse el transporte, quedando, sin embargo, obligada á hacerlo por la vía que tenga las tarifas más bajas y condiciones de transporte más favorables.

Art. 224.—El transporte de las mercaderías deberá realizarse hasta donde lo permita la capacidad del tren, en el

primero que se despache para el lugar de destino con mercaderías iguales ó análogas y por el orden de entrega de ellas, y de no hacerlo serán de cargo de la empresa los perjuicios que ocasione la demora.

Art. 225.—La carga será trasportada en el tiempo correspondiente á la siguiente tabla, según las distancias:

De 1 á 50 kilómetros.....	4 días.
De 51 á 100 id.	5 id.

Por cada 100 kilómetros más se agregará un día.

En las líneas en que no haya tren diariamente, el plazo para el transporte comenzará á correr desde la fecha de la salida del tren subsiguiente al despacho de la carga.

Se agregará al tiempo establecido: 24 horas por cada empalme que cruce la carga, siempre que éste sea con vías de otras empresas; otras 24 horas cuando se verifique trasbordo por diferen-

cia de trocha y 24 más para la entrega.

El tiempo para el transporte de la carga comenzará á contarse desde las 12 de la noche del día en que se efectúe el despacho.

Art. 226. — Si el transporte hubiese sido impedido ó extraordinariamente retardado por caso fortuito ó fuerza mayor, la empresa deberá avisarlo inmediatamente al cargador, el que tendrá derecho á rescindir el contrato reembolsando los gastos que se hubieran hecho y restituyendo la carta de porte.

Art. 227. — Si el accidente sobreviniera durante el transporte, la empresa tendrá además derecho á la parte de flete proporcional al camino recorrido.

Art. 228. — Las empresas de ferrocarril deberán efectuar la entrega de la carga que reciban para el transporte, fielmente, en el tiempo y en el lugar del convenio; siendo responsable por las

pérdidas ó daños que le resultare al remitente ó consignatario por acto ú omisión suya ó de sus empleados.

Art. 229.—Podrá rectificarse á la llegada de los bultos cualquier error que en el precio ó en el peso hubiera cometido la estación expedidora; este derecho será recíproco entre las empresas y el público y deberá abonarse en el acto de entregarse la mercadería, por quién y á quién corresponda el importe á que asciende el error que por cualquiera de dichas causas se hubiere cometido.

Art. 230.—El consignatario pagará los gastos para pesar y contar los artículos, en caso de que habiendo pedido rectificación resulte igual ó mayor peso que el expresado en la carta de porte.

Art. 231.—Si ocurrieren dudas y contestaciones entre el consignatario y la empresa sobre el estado en que se hallen los bultos trasportados al tiempo de hacerse al primero su entrega,

serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes y un tercero en caso de discordia, designado por la autoridad Judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si los interesados no se conformaren con el dictamen pericial y no transigieren su diferencia, se procederá por dicha autoridad al depósito de las mercaderías en almacén seguro, y usarán de su derecho como correspondiere.

Art. 232.—Cuando el consignatario no se halle en el lugar de destino indicado en la carta de porte ó rehusare recibir los efectos, la empresa reclamará el depósito judicial á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio del derecho de tercero; debiendo esta reclamación hacerse ante el Juez de Primera Instancia ó ante el de Paz donde lo hubiere, y surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega.

Art. 233.—La empresa no estará

obligada á verificar la entrega de las cosas trasportadas hasta que la persona que se presentara á recibirlas no cumpla con las obligaciones que le conciernen.

Art. 234.—En caso de desacuerdo, si el destinatario abonase la cantidad que cree que es la debida y consignase al propio tiempo la diferencia, la empresa deberá entregarle las cosas trasportadas, quedando dicha diferencia como depósito, por el cual se otorgará el correspondiente recibo.

Art. 235.—El plazo en que la carga deberá retirarse se contará desde el día siguiente al de su llegada, desde el cual debe estar á disposición del consignatario.

Art. 236.—Las empresas no tienen acción para investigar el título que tenga á los efectos el cargador ó el consignatario.

Deberán entregarlos sin demora ni

entorpecimiento alguno á la persona designada en la carta de porte.

Si no lo hiciere, se constituye responsable de todos los perjuicios que resultasen de la demora.

Art. 237.--La responsabilidad de las empresas empezará á correr desde el momento en que reciban las mercaderías por sí ó por la persona destinada al efecto y no acabará hasta después de verificada la entrega.

Art. 238.--La empresa que deba hacer la entrega de las mercaderías al consignatario, en virtud de pactos combinados con otras empresas, asumirá las obligaciones correspondientes á la fidelidad del transporte y á la indemnización por averías ó pérdidas que ocurriesen.

Art. 239.--Durante el transporte correrán por cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos, pro-

venientes de vicio propio, fuerza mayor ó caso fortuito.

Art. 240.—La prueba de cualquiera de estos hechos, incumbirá á la empresa.

Art. 241.—La empresa no será responsable del dinero, alhajas, valores ó documentos de crédito, si al tiempo de la entrega el cargador no hubiere declarado su contenido y acordado las condiciones del transporte.

En caso de pérdida ó avería no estará obligada á indemnizar más que el valor declarado.

Art. 242.—Respecto de las cosas que por su naturaleza se hallen sujetas á una disminución del peso ó medida, la empresa podrá limitar su responsabilidad hasta la concurrencia de un tanto por ciento, que se establecerá en una tabla especial de mermas naturales aprobada por el Gobierno.

Art. 243.—No habrá lugar á la limita-

ción de responsabilidad expresada en el artículo anterior, si el remitente ó el destinatario probasen que la disminución no provino como consecuencia de la naturaleza de las cosas ó que por la circunstancia del caso no podía llegar á la cuantía establecida.

Art. 244.—Las empresas no responderán por descomposición de legumbres, fruta, carne fresca, leche, pescado y otros artículos semejantes de rápida descomposición. Si el hecho se realizase, podrán ser arrojados tales artículos de la estación en que se encuentran con la intervención del Jefe de élla y de un agente de policía.

Art. 245.—Las empresas no serán responsables de las consecuencias de errores provenientes de mala indicación de la dirección. Cuando en la dirección figuren varios pueblos, deberá indicarse y subrayarse la estación de destino.

Art. 246.—Si la empresa no inter-

viniese directa ó indirectamente en la carga de mercaderías por vagón ó que se cargaren en un desvío particular, no responderá por los deterioros ó faltas que pudiesen ocurrir en el transporte de éstas.

En estos casos, se anotará en las observaciones de las cartas de porte lo siguiente:

“Cargado por el interesado, sin responsabilidad para la empresa”.

Art. 247.—Toda vez que, según convenio, la carga fuera cuidada por persona encargada por el consignatario, la empresa no será responsable de los daños que sufiere esa carga, salvo que los daños se hayan producido por acto ú omisión de élla.

Art. 248.—Fuera de los casos previstos en este reglamento, están obligadas las empresas á entregar los efectos cargados en el mismo estado en que los ha-

yan recibido, según resulte de la carta de porte; presumiéndose, en el silencio de ésta, que se han recibido en buen estado y sin vicios aparentes de embalaje.

Art. 249.—Aunque las averías provengan de caso fortuito ó de vicio propio de la cosa cargada, quedará obligada la empresa á la indemnización si se probare que la avería ó pérdida provino de su negligencia ó culpa, por haber dejado de emplear las medidas ó precauciones necesarias en circunstancias análogas.

Art. 250.—Si se tratase del transporte de determinadas especies, de cosas frágiles ó sujetas á fácil deterioro, de animales ó bien de transportes hechos de un modo especial, las administraciones de ferrocarriles podrán extipular que las pérdidas ó averías se presuman derivadas de vicio de las mismas cosas transportadas de su propia naturaleza

ó de hecho del remitente ó destinatario, si su culpa no fuere probada.

Art. 251. — Las empresas no serán responsables por averías ó rotura de muebles, plantas, frutas, legumbres, manteca, leche, animales vivos ó muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristalería, ó loza y de ningún otro artículo frágil ó que por su naturaleza no se pueda guardar sino por corto tiempo, á menos que el dueño pueda probar que el mal proviene de negligencia ó falta de cuidado por parte de la empresa.

Art. 252.—Las empresas, en caso de pérdida ó extravío de los efectos que se les entregaron para el transporte, deberán abonar el valor que tuvieren éstos en el punto de despacho y devolver el flete pagado. En ningún caso se permitirá al cargador la prueba de que entre los efectos designados en la carta de porte se contenían otros de mayor valor ó dinero.

Art. 253.—Cuando el resultado de las averías ó daños sea sólo disminución en el valor de los efectos, la obligación de la empresa se reducirá á abonar el menoscabo causado, á juicio de peritos.

Art. 254.—Si á consecuencia de las averías se hacen inútiles los efectos para la venta ó consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiendo la indemnización correspondiente.

Si entre los géneros ú objetos averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposición anterior con respecto á lo deteriorado y el consignatario recibirá los que estén ilesos si la separación se pudiese hacer por piezas distintas y sueltas, sin que se divida en partes un mismo objeto ó un conjunto que forme juego.

Art. 255.—En caso de extravío de al-

gún cajón ó fardo de mercadería ó cualquier otro bulto cuyo contenido se ignore y de valor no declarado, la empresa sólo estará obligada á abonar, como única indemnización, diez veces el flete correspondiente al bulto perdido.

Art. 256.—Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación ó compostura de los embalajes, siempre que la empresa acredite haberlo hecho para la buena conservación de las mercaderías que de otra manera se hubieran perdido ó deteriorado.

Art. 257.—Sólo en el acto mismo del retiro de las mercaderías podrá hacerse la reclamación contra el porteador por daño ó avería que se encontrase en ellas.

Entregados los bultos ó pagados los portes, no se admitirá reclamación alguna contra la empresa sobre el estado en que entregó los géneros porteados.

Art. 258. — Las contradicciones que

ocurran entre el consignatario y la empresa sobre el estado de los bultos al tiempo de la entrega, serán precisadas por peritos, haciéndose constar por escrito el resultado.

Art. 259.—La empresa podrá por su parte y á su costo exigir al consignatario la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de la recepción, si por la parte exterior hubiese señales de avería.

El destinatario tendrá el derecho de comprobar á expensa suya, en el momento de la recepción, el peso de las cosas porteadas, aun cuando no presenten señales exteriores de avería.

Si el consignatario reclamase ú omitiese la diligencia requerida, el porteador queda exento, por ese solo hecho, de responsabilidad que no provenga de fraude ó infidelidad.

Art. 260.—Las verificaciones que los consignatarios necesitare practicar sobre los bultos que en la parte exterior

tuvieran señales de avería, deberán ser hechas en los depósitos en presencia del jefe ó su encargado y antes de retirarlos.

Art. 261. — Los interesados deberán presentar sus reclamos á la administración, acompañando como comprobante la carta de porte con la certificación puesta en la misma por el Jefe de la estación.

Art. 262.—Las empresas están obligadas, en caso de hallar un objeto ó mercaderías perdidos, á dar aviso al interesado, siempre que su domicilio sea conocido y aunque hubiera recibido ya alguna indemnización; pudiendo el dueño exigir que los bultos le sean devueltos dentro de las cuatro semanas de recibido el aviso y haciendo reembolso de la indemnización recibida. Los referidos bultos deberán ser enviados libres de porte al lugar de destino ó de par-

tida, según la guía, que el reclamante indique.

Art. 263.—Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega.

Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega y, una vez prescrito, la empresa no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario.

Art. 264.—La preferencia de la empresa al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpirá por la quiebra de éste, siempre que reclame dentro de los ocho días expresados en el artículo precedente.

Art. 265.—Las cargas en bultos y fardos se llevarán en cantidades no menores de diez kilogramos; las fraccio-

nes menores serán consideradas como la cantidad íntegra, con excepción de los aforos por vagón.

Art. 266.—La carga y descarga de mercaderías en bultos de un peso mayor de 500 kilogramos cada uno, y de objetos de dimensiones ó peso extraordinario y carga de vagones completos, las empresas la harán por cuenta del interesado, siempre que tengan los medios disponibles.

Art. 267.—Fuera de las estaciones la carga y descarga de mercaderías será por cuenta y riesgo del interesado, á menos de convención en contrario.

Art. 268.—Siempre que las necesidades del servicio lo exijan, las empresas podrán descargar las mercaderías conducidas en vagones completos, inmediatamente de llegar á su destino, en sus respectivas estaciones y por cuenta de los interesados.

Art. 269.—Será deber de los remiten-



tes ó cargadores poner las cargas que deseen remitir dentro de los depósitos de las empresas, donde serán recibidas por los agentes de ésta. En los paraderos se colocarán en las puertas de los vagones.

Art. 270.—Se concederá á los remitentes 24 horas para cargar sus mercaderías en los vagones; pasado este término abonarán la tarifa que la empresa esté autorizada á cobrar por estadias.

Art. 271.—Si el interesado no se presentase á recibir sus mercaderías 48 horas después de llegadas al lugar de destino, tendrá que pagar almacenaje por cada día hábil, según la tarifa aprobada por el Gobierno.

Art. 272.—Los remitentes ó consignatarios serán responsables por los daños que ocasionen á los vagones al cargarlos ó descargarlos.

Art. 273.—Todos los Jefes de estación

llevarán un libro de registro en el cual inscribirán todos los pedidos de vagones que se les haga y serán ellos atendidos en el mismo orden en que sean hechos, y bajo ninguna circunstancia deberá permitirse que los remitentes transfieran á otros cargadores vagones pedidos para sí.

No obstante esta disposición, se dará siempre preferencia á las cargas indicadas en el artículo 222.

Art. 274.—En el libro mencionado se indicará la fecha y número de orden del pedido, clase de vagones solicitados, cantidad, clase y descripción de las mercaderías ó frutos á cargar, destino, nombre del cargador y la fecha en que se efectuará el embarque; pudiendo la empresa exigir un depósito en garantía.

Art. 275.—Cuando se pongan vagones á disposición de los remitentes, será entendido que deberá cargarse dentro de 24 horas; si así no se hiciera, la

empresa podrá cobrar la demora, según tarifa y transferir los vagones al nombre subsiguiente del registro.

Art. 276.—El remitente de un vagón completo podrá cargarlo con mercaderías de varias clases, para una sola consignación. La empresa no será responsable de los daños causados á una parte de los artículos por causa de los demás.

Art. 277.—El remitente no podrá cargar sus vagones con un peso mayor de la capacidad máxima indicada.

Art. 278.—Todo exceso será descargado por cuenta del embarcador; y la infracción multada con dos veces el valor que hubiere correspondido al flete del mismo. Si al mismo tiempo se hubiere alterado la declaración del peso en la carta de porte, esta multa será de cuatro veces dicho valor, sin perjuicio de las responsabilidades por los daños ocasionados.

Art. 279. — Contratado un vehículo para que vaya de vacío con el exclusivo objeto de recibir mercaderías en un lugar determinado y conducir las al punto indicado, la empresa tendrá derecho al porte estipulado, aunque no realice la conducción, previa justificación de los siguientes hechos:

A.—Que el cargador ó su comisionista no le haya entregado las mercaderías ofrecidas; y

B.—Que no haya obtenido otra carga para el lugar de su procedencia.

Art. 280.—Habiendo conducido carga en el viaje de regreso, la empresa sólo podrá cobrar al cargador primitivo, la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

Art. 281.—Si el interesado no se presentase á firmar la carta de porte, la carga no será despachada y pagará, pasadas las 24 horas, almacenaje según tarifa.

Art. 282. — En los casos en que un consignatario no hubiese retirado toda su carga el mismo día del vencimiento del plazo correspondiente para esta operación, se cobrará el almacenaje que corresponda de acuerdo con las fechas de salida y de las cantidades retiradas cada día.

Art. 283.—Los artículos que no sufran á la intemperie, podrán depositarse en los patios de la empresa bajo su vigilancia y responsabilidad y estarán sujetos al pago de la tarifa de almacenaje, lo mismo que las demás mercaderías.

Art. 284.—Siempre que un bulto contuviera mercaderías de diversas clases, comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de base para exigir el del transporte, el que corresponde al más elevado.

Art. 285.—El remitente de un vagón completo podrá cargarlo con artículos

de varias clases, con sujeción á la tarifa correspondiente á cada uno.

Art. 286.—El que hiciere una declaración falsa al remitir sus mercaderías con el fin de satisfacer un flete menor que el consignado en la tarifa, abonará á la empresa el doble flete que corresponda.

Art. 287.—Cuando por conveniencia propia de una empresa, ó por falta de vagones del tipo existente en la línea, se ocupare un vagón de mayor porte que el necesario para la carga, la empresa cobrará únicamente el precio que corresponda á la clase del vagón que debiera haberse usado.

Art. 288.—En caso de que se embargara judicialmente alguna carga mientras estuviese en poder de la empresa, ésta continuará con las obligaciones de depositaria de la carga y cobrará almacenaje de conformidad con la tarifa aprobada.

Art. 289.—Si los objetos embargados fueran de fácil deterioro, podrán ser inmediatamente vendidos, previa autorización de la autoridad Judicial.

Art. 290.—Los dueños de mercaderías despachadas á su orden ó al portador, que después de entregadas á la empresa para ser transportadas, no quieran enviarlas, podrán retirarlas pagando el peonaje según tarifa aprobada por el Gobierno, más el almacenaje que corresponda, no contándose menos de un día.

Si estuvieran los efectos ya cargados en los vagones y fuese posible, á juicio de la empresa, se descargarán y pagarán un recargo más por tonelada; y si hubieran llegado ya á una estación intermedia pagarán además el flete correspondiente al trayecto recorrido.

Art. 291.—Toda carga que se transporte por orden del Gobierno, deberá presentarse en la estación de su recibo

acompañada de una orden especial, por persona debidamente autorizada por el departamento á que pertenezca.

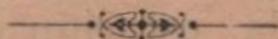
Art. 292.—Las empresas están obligadas á trasportar gratuitamente las valijas de correspondencia y los postrenes, como asi mismo el material telegráfico destinado á la reparación de las líneas del Estado, hasta el peso de 100 kilos.

Las encomiendas postales estarán sujetas á flete según la correspondiente tarifa.

Art. 293.—Del transporte general estarán excluidos:

A.—Toda carga que por su naturaleza, tamaño, peso, forma ú otras cualidades, no pueda ser trasportada por el ferrocarril; y

B.—Aquellos objetos que sólo pueden ser trasportados por el correo.



CAPÍTULO V.

Tesoro y valores

Art. 294.—Los bultos que contengan dinero ó valores deben estar acondicionados, lacrados y sellados, con la marca respectiva y con la dirección de la persona y lugar á que se destinan. En la tapa de cada uno de ellos ó en el lado más visible, se expresará, además en números, la cantidad ó valor que contengan y el peso bruto en kilos y sus fracciones. Es obligación del interesado cuidar, al recibir su carta de porte, que conste en élla cada una de estas particularidades mencionadas, por requerirlo su propia seguridad. La empresa, por su parte, quedará á salvo de toda responsabilidad entregando los bultos con los sellos intactos y con el peso que indique la carta de porte, siendo entendido que no será responsable por ninguna pérdida proveniente por caso tor-

tuito ó fuerza mayor debidamente comprobados.

Art. 295.—Los interesados deben recoger sus bultos del lugar á que hayan sido dirigidos, dentro de 24 horas de recibido aviso de su llegada en las estaciones principales y de dos en las intermedias.

La responsabilidad de la empresa por la pérdida de dinero ó valores entregados en las condiciones del artículo 294, será el íntegro de éstos, teniendo expedido su derecho para constatar la conformidad de la declaración con el contenido, antes de aceptar su despacho.

CAPÍTULO VI.

Animales vivos

Art. 296.—El transporte de animales vivos se efectuará en vagones expresamente construídos y nunca en vehículos cerrados, á no ser que éstos llenen las

condiciones necesarias para no causarles daño.

Art. 297.— Los vagones-jaulas tendrán un piso que impida el resbalamiento longitudinal y transversal de los animales y dé fácil salida á los residuos.

Art. 298.— Los departamentos internos deberán ser hechos de modo que las ensambladuras correspondan á un solo plano vertical, sin ganchos, tuercas ú otras salientes que puedan dañar á los animales.

Art. 299.— Se permitirá cargar animales de especies diferentes en un mismo vagón, sólo cuando ellos puedan ser colocados consecutivamente y por separado en espacios divididos entre sí por tabiques ó listones.

Art. 300.— Será prohibido esparcir sobre el piso de los vagones-jaulas, paja ú otro material combustible.

Art. 301.— Los animales domésticos no podrán ser acollarados ó atados de

las patas, ni puestos en sacos ó cajones. Podrán ir encerrados en jaulas siempre que éstas sean suficientemente espaciaosas y ventiladas.

Las aves de corral podrán ir atadas de las patas, siempre que la duración del trayecto no sea mayor de 10 horas.

Art. 302.—Las maniobras de los trenes ó vehículos con animales serán las estrictamente necesarias y se ejecutarán con el mayor cuidado.

Art. 303.—La velocidad media de los trenes especiales de animales será de 30 kilómetros por hora.

Art. 304.—Cuando el pedido de vagones-jaulas para animales comprenda el número de carros correspondientes al máximo de un tren, las empresas estarán obligadas á formar trenes especiales.

Art. 305.—Para los efectos del artículo anterior, las empresas harán conocer al público el número de vagones-jau-

las que sean necesarios para la formación de trenes especiales de animales.

Art. 306.—Será obligatorio para las empresas, siempre que el tráfico lo exija, crear trenes de itinerario para el transporte de animales.

Art. 307.—Las empresas establecerán corrales con bebederos en estaciones donde se carguen ó descarguen animales en grandes cantidades.

Art. 308.—No se podrán descargar animales en ninguna estación ó puntos de las líneas férreas en los que no existan comodidades para la descarga.

Art. 309.—La inclinación de las rampas fijas no será mayor de $\frac{1}{8}$. Los puentes móviles que se usarán entre la rampa y los vagones tendrán el ancho suficiente y estarán provistos de barandilla á los costados, para la carga de ganado menor, con la resistencia necesaria.

Art. 310.—Aun haciéndose el transporte

por vagones y no por cabeza, el jefe de la estación en servicio decidirá en caso de controversia sobre el número máximo de animales que pueda caber en cada vehículo.

Para el cálculo de ese número se tendrá presente que los animales nunca deberán estar apiñados entre sí, ni contra las paredes del vagón y han de disponer, cada uno, del espacio suficiente para poder ir cómodos.

Art. 311.—Por cada cinco vagones-jaulas de ganado, podrá haber un peón cuidador, cuya presencia no eximirá á las empresas de las responsabilidades inherentes al transporte de los animales, aun en el caso de que dichos peones fuesen trasportados gratis, á no ser que prueben que los perjuicios ó averías provinieron de culpa de los cuidadores.

Art. 312.—Los consignatarios, debidamente avisados por las empresas, deberán retirar sus animales en el tér-

mino de seis horas contadas después de su llegada. Si así no lo hicieren pagarán estadías según tarifa.

Los riesgos de las estadías serán de cuenta de los consignatarios, siendo las empresas irresponsables de los perjuicios que de ellos resultaren.

Sin embargo, será de la obligación y exclusiva cuenta de las empresas cuidar y dar de comer y de beber á los animales, siempre que sea posible, durante esas estadías, entendiéndose el importe de dichos cuidados comprendido en las tarifas indicadas.

Art. 313.—El cobro de estadías se hará por cabeza de animal que llegase á su destino y el valor de los animales quedará afecto á dicho cobro.

Art. 314.—Cualesquiera que sean los convenios del transporte, se anotará en la carta de porte la especie y número de animales que se transporta en cada vagón.

Art. 315.—En el transporte de animales por vagón, cargado por el interesado, las empresas no responderán por el número de cabezas cuando los vagones lleguen á su destino con los sellos intactos.

Art. 316.—Los vagones que hayan servido para el transporte de animales, deberán ser cuidadosamente aseados, después de cada transporte.

En tiempo de epidemia en el ganado ó en el caso de transporte de animales que se presume estén atacados de enfermedades contagiosas, la autoridad respectiva podrá ordenar una desinfección en cada viaje; siendo los gastos por cuenta del interesado.

Art. 317.— Las empresas estarán obligadas á dar aviso á los consignatarios de todo envío de animales que se les haga á la llegada á su destino, á fin de que tengan tiempo de retirarlos en el plazo fijado; á este efecto, los remi-

tentes tendrán la obligación de anotar un domicilio en la carta de porte, y el aviso deberá darse dentro de las horas hábiles y siempre que el consignatario resida en el punto de destino.

Art. 318.—La carga y descarga de animales será por cuenta y riesgo del interesado, salvo pacto en contrario.

Art. 319.—La responsabilidad de la empresa por el transporte de animales se regirá conforme al principio consignado en el artículo 252.

Art. 320.—Las empresas deberán colocar en lugar visible de las estaciones en que se haga carguío de animales, cuadros conteniendo las disposiciones de este capítulo. Deberán, además, ser impresas las esenciales en el dorso de las cartas de porte de animales.

CAPÍTULO VII

Explosivos

Art. 321.— El transporte de materias inflamables ó explosivos, se hará con sujeción á las prescripciones del Reglamento especial sobre transporte de estas sustancias.

CAPÍTULO VIII

Trasportes militares

Art. 322.— El servicio de trasportes militares, se hará conforme al Reglamento especial que dicte el Poder Ejecutivo.

SECCION 3ª

SERVIDUMBRES DE LOS FERROCARRILES

Art. 323.— Ninguna empresa puede oponerse á que las líneas de otros ferrocarriles empalmen con las suyas ó las crucen á nivel, por arriba ó por abajo, con tal de que los trabajos que se hi-

cieren al efecto no interrumpen el servicio regular de los trenes de la línea primitiva.

Art. 324.—A la empresa que establezca uno ó más cruces sobre otras líneas, corresponde hacer los gastos de construcción, conservación y vigilancia de ellos, sujetándose esta vijilancia á las reglas que prescriba el ingeniero inspector con aprobación del Gobierno.

Art. 325.—Las empresas no podrán oponerse al cruzamiento de sus vías por caminos públicos.

Art. 326.—Tampoco podrán las empresas oponerse á la construcción de canales ó cauces artificiales de agua que atraviesen la vía, los cuales deben construirse en forma que no perjudique la solidez de aquélla.

Art. 327.—Los propietarios de terrenos lindantes con la vía férrea, no podrán arrojar basuras, ni obstruir en manera alguna las cunetas laterales, ni

servirse de ellas como desaguaderos, con excepción de aquéllos cuyas propiedades por su inclinación natural, tuviesen su desagüe en la vía; desagüe cuya conservación en perfecto estado es de cargo de las empresas.

396 Art. 328. — Está prohibido á toda persona extraña al servicio del ferrocarril, introducirse ó estacionarse en la vía, á no ser empleado público en el desempeño de sus funciones.

Se prohíbe igualmente conducir á lo largo de la misma, cualquiera clase de animales, y sólo podrá atravesarse en los puntos destinados á este objeto, debiendo en este caso el conductor hacerlos salir al aproximarse el tren. Es extensiva esta medida á los conductores de carros ú otra clase de vehículos.

Art. 329.—Es prohibido á menor distancia de veinticinco metros del límite de la zona del ferrocarril:

A.—Abrir zanjas, hacer excavacio-

nes, explotar canteras ó minas, y en general ejecutar cualquiera obra análoga que pueda perjudicar la solidez de la vía,

B.— Construir edificios de paja ó de otra materia combustible,

C.—Hacer cercos, sementeras, depósitos ó acopios de materias inflamables ó combustibles.

Para los efectos de las disposiciones de este artículo y siguientes, se entiende por zona del ferrocarril, la faja de ancho variable, comprendida entre los pies de los taludes en los terraplenes, ó al borde superior de los mismos en los cortes, ó en fin al borde exterior de las zanjas, cuando las hubiere al pié de los taludes. Cuando la vía se halle colocada directamente sobre el terreno natural, el ancho de la zona será de diez metros ancho mínimo que debe tener, contándose cinco metros á cada lado del eje de la vía.

Art. 330.—Será también prohibido á

menor distancia de cinco metros del límite de la zona del ferrocarril:

A.—Dar á los muros ó cierros que se construyan, salida sobre la vía, con excepción de aquellos fundos que el ferrocarril dividiere, en los cuales podrá darse esas salidas con permiso de la autoridad administrativa,

B.—Hacer acopio ó depósito de frutas, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 331.—Está prohibido igualmente:

A.—Construir muros ó cierros á menor distancia de tres metros del límite de la zona del ferrocarril; y,

B.—Hacer plantaciones de árboles á menos de diez metros del mismo.

Art. 332.—Las disposiciones de los artículos anteriores no son aplicables á los propietarios de los terrenos linderantes con las calles públicas, por las que pase un ferrocacarril, dentro del recinto de los pueblos ó ciudades.

Art. 333.— La disposición contenida en el inciso B. del artículo 330 no es aplicable:

A.—Al depósito de materias no inflamables, siempre que su altura no excediera de la de los terreplanos por donde pasare el ferrocarril,

B.—Al depósito ó acopio momentáneo de los materiales de construcción ó de objetos destinados al cultivo; y,

C.—Al depósito ó acopio de frutos de la cosecha, mientras ésta se practica. En estos casos la empresa no será responsable por la pérdida ó deterioro que sufriesen los objetos, sin culpa suya ó de sus agentes, á consecuencia del servicio del ferrocarril.

Art. 334—Sin perjuicio de la pena respectiva, los contraventores á los artículos precedentes, estarán obligados á restablecer las cosas al estado anterior y responder por todos los perjuicios ocasionados. Si en el término señalado

por el Juez ante quien se entable la queja, no hubiera el infractor restablecido las cosas á su estado anterior, podrá hacerlo la empresa á costa de aquél, previa autorización judicial.

SECCION 4.^a

SERVICIO DE SEÑALES

CAPÍTULO I.

Objeto y clasificación de las señales

Art. 335.—Las señales sirven:

A.—Para dar un conocimiento exacto de la vía; y,

B.—Para la seguridad á todas horas, de los trenes, ya estén en movimiento ó bien se detengan en todo el trayecto del camino y sus estaciones.

Art. 336.—Las señales se dividen en ópticas y acústicas.

Las ópticas son:

A.—Las hechas en la vía con bande-

ra ó farol y si fuera preciso con los brazos,

B.—Las de la misma especie que lleven consigo los trenes; y,

C.—Las que se hagan con semáforos, discos, y en caso de necesidad con cualquiera otro objeto.

Las acústicas son:

A.—Las que se hacen con el silbato de vapor de la locomotora,

B.—Las que se hacen con la campana de la misma; y,

C.—Las que se hacen con el timbre, pito de aire y petardos.

Art. 337. (*) Las señales ópticas: banderas, luces, semáforos y discos, se distinguen por sus colores, según la siguiente clasificación:

Color rojo.....parada.

„ blanco..... vía libre.

„ verde.....precaución.

(*) Véase el diágrama I.

Color blanco y verde, combinados.....
parada en estación extra.
 ,, azul, protección de trabajadores.

CAPÍTULO II

Señales de vía y tráfico

Art. 338.—La señal de partida de los trenes será dada por el jefe del tren, previa orden del jefe de estación, con un toque prolongado de pito, la que se contestará por el maquinista con un silbato corto.

Al ponerse un tren en movimiento, será obligación del maquinista y fogonero, mirar hacia atrás, para percibir cualquier señal que se haga.

Art. 339.—Cuando por alguna causa cualquiera, deba parar un tren en una estación después que se le haya dado la señal de salida, el jefe de estación lo indicará con repetidos toques de pito ú otras señales, debiendo el jefe del tren repetirlas, acudiendo, en caso necesario,

á tocar por dos veces el timbre de la máquina, lo que obligará á parar el convoy.

Art. 340.—El jefe del tren usará del pito de aire ó del timbre en caso necesario, para los siguientes usos:

Un toque.....Estando el tren parado es señal para partir.

Dos toques.....Estando el tren en marcha, es señal para que pare inmediatamente.

Tres toques.....Estando el tren parado, para que retroceda. Cuando el tren está corriendo, para que pare en la próxima estación. (Esta señal se contestará por el maquinista).

Cuatro toques.....Cuando el tren está parado, cerrar ó abrir los frenos. Cuando el tren está corriendo, reducir la velocidad.

Cinco toques.....Cuando el tren está parado, para llamar al porta-señales.

Cuando el tren está corriendo, aumentese la velocidad.

Seis toques..... Cuando el tren está corriendo, aumentese la presión del vapor.

Art. 341.—El maquinista se comunicará con los agentes del tren ó de la vía por medio del silbato. El silbido debe ser marcado y definido, con la intensidad y duración proporcionadas á la distancia en que la señal ha de ser oída.

Art. 342.—Con el silbato de la locomotora se harán las siguientes señales:

A.—Un silbido corto, para apretar los frenos y parar.—Los maquinistas harán esta señal al entrar á las estaciones, en las pendientes, cuando distingan una señal de parada ó de precaución, cuando haya algún objeto sobre la vía, y en general, siempre que por cualquier circunstancia, deba disminuirse la velocidad ó parar el tren,

B.—Dos silbidos largos, que se suelten los frenos.

C.—Un toque largo seguido de tres cortos, es señal para que el porta-señales vaya á proteger la retaguardia del tren,

D.—Cuatro toques largos, es la señal para llamar al porta-señales que se encuentra al Oeste ó Sur,

E.—Cinco largos, es señal para llamar al porta-señales que se encuentra al Este ó Norte.

F.—Tres toques largos en un tren en marcha indica, que éste se ha fraccionado y deberá ser repetida esta señal hasta que se conteste con la señal correspondiente por la sección segregada,

G.—Dos silbidos cortos, es contestación á cualquier señal recibida,

H.—Tres silbidos cortos indicarán que el tren vá á retroceder,

I.—Cuatro toques cortos, es la llamada del maquinista para pedir señales. En las estaciones se usará para llamar al cambiador,

J.—Un silbido largo seguido de dos silbidos cortos, es señal para llamar la atención de los trenes de la misma ó de inferior clase á la señal que llevan para un tren que lo vaya siguiendo,

K.—Varios silbidos cortos y seguidos, indicarán peligro y que el tren pide auxilio, y deberá hacerse esta señal en caso de accidente ó cuando por cualquier circunstancia deba disminuirse la velocidad ó parar el tren,

L.—Dos largos y dos cortos, al aproximarse á los cruzamientos con caminos públicos,

M.—Se hará un silbido prolongado al acercarse á los sitios de empalme ó bifurcaciones, á las agujas cuando se presenten de punta, al llegar á las estaciones, al acercarse á los pasos á nivel, curvas, desmontes ó donde estén colocadas las señales fijas, cuando se vean personas ó animales sobre la vía

y cuando hayan nieblas densas que no permitan ver los objetos á 200 metros de distancia, debiendo, en este caso, repetirse con frecuencia el toque de atención. En las maniobras de las estaciones, el toque de atención indicará que la locomotora se va á mover hácia adelante y dos silbatos que lo hará hácia atrás.

Art. 343.—Es extrictamente prohibido el uso de silbatos prolongados para pedir vía libre.

Art. 344.—El silbato se tocará en todos los sitios en que su uso se encuentre indicado por postes.

Art. 345.—Antes de ponerse en marcha un tren deberá tocar lentamente la campana de la máquina, como asi mismo al pasar por las calles de una población y al acercarse á un cruzamiento.

Art. 346.—Los pasajeros, el jefe del tren, los guarda-frenos y el maquinista, estarán en comunicación durante la

marcha para poderse dar, en caso de peligro, la señal de alarma.

Art. 347.—Para la intercomunicación de los pasajeros y empleados del tren con el maquinista, las empresas podrán usar los sistemas de señales comunicativas, que crean más conveniente, debiendo someterlos á la aprobación de la Dirección de Obras Públicas.

Art. 348.—Como señales acústicas extraordinarias, se emplearán petardos, colocados sobre los rieles.

Art. 349.—Los petardos se usarán cuando no pueda permanecer ningún empleado en el sitio donde debe hacerse la señal á un tren y no sea posible hacer de otra manera las señales correspondientes; cuando haya neblina que no permita ver los objetos á doscientos metros de distancia; cuando un tren que preceda á otro marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado; cuando un tren que esté detenido sobre la vía

no pueda dejar un empleado para protegerlo con las señales reglamentarias y en todos los casos en que, siendo necesario dar aviso de un peligro á un tren, no se disponga de otro medio.

El uso de los petardos no dispensa de las otras señales, ya permaneciendo un empleado sobre la vía, ya colocando señales fijas donde sea necesario.

Art. 350.—Los petardos se colocarán en número de dos sobre los rieles, separados, de manera que cada uno esté frente á un poste del telégrafo; debiendo el más próximo al punto de peligro distar ochocientos metros.

Art. 351.—La explosión de un petardo es señal de parar.

La explosión de dos petardos en distancia menor de 200 pies, es señal para disminuir la velocidad y estar alerta para una señal de parada.

Art. 352.—Los petardos no se usarán

cerca de las estaciones ó caminos públicos, para evitar daños personales.

Los petardos que no hayan sido aplastados, deberán retirarse cuando cese la causa que motivó su colocación.

Los jefes de los trenes deberán dar cuenta al jefe de la primera estación cuando dejen petardos sobre los rieles.

Art. 353.—Las señales de los semáforos serán:

A.—El brazo del semáforo horizontal ó luz roja indicará peligro y obligará á parar inmediatamente,

B.—El brazo del semáforo oblicuo (formando un ángulo de 45 grados) ó luz verde, indicará vía libre, precaución ó despacio.

La posición permanente de las señales de los semáforos, será la de peligro en ambas direcciones y deberán moverse solamente para dar paso á los trenes, volviendo á colocarlas inmediatamente en la posición indicada.

De noche, la falta de luz en un semáforo equivale á la roja y obligará á parar.

En líneas de una ó mas vías regirán siempre las señales que se hagan con el brazo izquierdo en la dirección de la marcha.

Art. 354.—Cuando un semáforo esté dotado de más de dos brazos ó luces á diferente altura, el más alto gobernará la vía principal ó recta, y el más bajo la vía de empalme ó desvío.

Cuando los brazos ó luces estén á igual altura, el semáforo del lado izquierdo corresponderá á la vía izquierda y el del lado derecho á la vía de la derecha.

Es entendido que en ambos casos se trata de trenes que corran en una misma dirección.

Art. 355.—Con los discos y luces colocados sobre las barras de los cambios de vía, se harán dos señales:

1^a Cuando el disco se presente para-

lelo á la vía de modo que se vea de perfil, indicará que la vía principal esta expedita;

2ª Cuando el disco se presente perpendicular á la vía presentando la cara pintada de rojo, indicará que la vía principal está cerrada.

La falta de luz en los discos obligará á parar.

Art. 356.—Con las banderas y faroles se harán cinco señales, que se distinguirán por el color:

1ª.—Bandera ó luz blanca indicará que la vía está expedita;

2ª.—Bandera ó luz verde indicará precaución y obligación á disminuir la velocidad;

3ª.—La bandera ó luz roja indicará peligro y obligarán á parar inmediatamente;

4ª.—Bandera ó luz de los colores verde y blanco combinados, se usará para parar los trenes de pasajeros ó de

carga en las estaciones que no son de itinerario;

5ª.—Bandera ó luz azul indicará que se está trabajando bajo de la vía, tren ó carro ó en alguna parte de ellos.

Las señales con las banderas deberán hacerse siempre presentándolas desplegadas de frente al tren, y con los faroles proyectando la luz fija sobre el mismo.

Art. 357.—De noche, si se careciere de faroles apropiados para hacer señales, podrá efectuarse la señal de parar agitando cualquiera luz de arriba á abajo.

Art. 358.—En caso de necesidad, podrán hacerse las señales á los trenes con los brazos.

Un hombre parado entre dos rieles mirando al tren con los dos brazos levantados sobre la cabeza y agitándolos violentamente, será señal de peligro y obligará á parar.

Un hombre parado sobre la vía, con la cara hácia el tren, con un sólo brazo le-

vantado sobre la cabeza, es señal de precaución.

Un hombre parado al lado de la vía, con un brazo extendido horizontalmente, indicará vía libre.

Art. 359.—Una bandera ó luz verde ó roja, colocada como para llamar la atención, será obedecida lo mismo que si estuviere en manos del porta-señal.

Art. 360.—Una fogata en la vía significará alto, debiendo el maquinista detener inmediatamente la máquina.

Una luz de bengala que se perciba ardiendo en la vía ó cerca de élla, si tiene color rojo obligará á parar hasta que aquélla se hubiera concluído. Si fuera verde, indicará precaución.

Art. 361.—Una luz blanca colocada en alto y á un costado de la vía, servirá para señalar los puentes, viaductos ú otros puntos hácia los que convenga llamar la atención.

El maquinista al aproximarse por di-

chos lugares hará con el silbato la señal de atención y cuidado.

Art. 362.—En caso de absoluta precisión cualquier objeto agitado violentamente en la vía ó cerca de ella es señal de parada.

Art. 363.—En las estaciones y paraderos y para la ejecución de maniobras se harán las siguientes señales de mano, con bandera ó faroles:

A.—Para indicar marcha adelante se moverá en círculo sobre la cabeza, la mano, la bandera ó luz blanca.

B.—Para indicar la marcha hacia atrás se moverá á través de la vía cuando el tren esté corriendo y con el brazo hacia abajo.

C.—Para ordenar detención se moverá de arriba abajo y en sentido vertical.

D.—Para indicar que el tren se ha fraccionado se moverá en círculo con

todo el brazo á través de la vía cuando el tren esta corriendo,

E.—Para que se apliquen los frenos de aire se moverá horizontalmente en círculo,

F.—Para que se suelten los frenos de aire se tendrá el brazo en alto, levantado verticalmente sobre la vía con la bandera ó la luz.

CAPÍTULO III

Señales de tren

Art. 364.—Todo tren ó máquina en marcha de noche, llevará una luz blanca en la parte de adelante y superior de la locomotora.

Art. 365. -(1) Las siguientes señales deben ser colocadas á cada uno de los lados del final del tren, como marcas para indicar cual es la retaguardia del convoy: de día una bandera verde, de

(1) Véase el diágrama II, III y IV.

noche una luz verde en el sentido de la marcha y á los costados y una luz colorada atrás, salvo en el caso de que el tren haya de encontrarse con otro en algún desvío, empalme ó al final de una doble vía, en cuyo caso una luz verde debe ser colocada al frente, al costado y á la parte de atrás.

Art. 366.—(1) Cuando á un tren deban seguir otros en convoy, cada tren, menos el último, usará las siguientes señales:

A.—Dos banderas verdes de día,

B.—Las banderas y dos luces verdes de noche, colocadas en la parte delantera y á los costados de la máquina.

Art. 367.—(2) Los trenes extraordinarios llevarán dos banderas blancas de día; y de noche dos luces blancas en los sitios antes indicados, además de las banderas.

(1) Véase el diágrama V y IV.

(2) Id. id. VII y VIII.

Art. 368.— Cuando dos máquinas arrastren un convoy, únicamente la primera llevará las señales indicadas en los artículos anteriores.

Art. 369.— Una sola bandera ó luz colocadas en las condiciones de los artículos anteriores deberán indicar lo mismo que si estuviesen colocadas ambas, siendo entendido que su falta obedece á olvido ó accidente; debiendo desde luego no omitir la colocación de la señal completa al despachar el tren ó completarse en la primera estación donde se note su falta.

Art. 370.—(1) Cuando una máquina siendo de noche empuje carros, salvo que esta operación se haga como maniobras en las estaciones ó para formar trenes, llevará una luz blanca al frente del primer carro.

Si los carros son de pasajeros, la luz

(1) Véase el diágrama IX y X.

se instalará en la parte baja y en el centro y si son de carga la instalación se hará en la superior.

Art. 371.—(1) Cuando en uno ó en ambos extremos de un tren, máquina ó carro, se coloquen una bandera azul de día y una luz de igual color en la noche, se indicará que hay trabajadores debajo ó cerca de ellos. Así protegido ese tren, máquina ó carro, no podrán ser acoplados ó movidos.

La colocación y remoción de estas señales sólo podrá hacerse por los trabajadores. No se podrán colocar otros carros en la misma vía que intercepten la vista de las señales azules sin notificar previamente á dichos trabajadores.

Art. 372.—(2) Cuando una máquina marche hácia atrás de noche, sin carros ó frente á un tren con carros, deberá lle-

(1) Véase el diágrama XI y XII,

(2) Id. id. XIII.

var una luz blanca en la parte superior y en el centro del tender.

Art. 373.—(1) Cuando una máquina corra hácia adelante sin carros ó detrás de un tren que lleve carros, deberá tener una bandera verde á cada lado de la parte de atrás del tender.

De noche las banderas se reemplazarán por dos luces rojas en la parte de atrás y verdes al frente y costados.

Art. 374.—(2) Una máquina corriendo hácia atrás de día como extraordinario, sin carros ó detrás de un tren que empuje carros, deberá llevar dos banderas blancas en la parte de arriba y dos verdes en la de abajo. De noche llevará faroles y banderas blancas en la parte superior y en la inferior faroles que proyecten luz roja hácia atrás y verde á los costados y en el sentido de la marcha.

(1) Véase el diágrama XIV y XV.

(2) Id. id. XVIII y XIX.

Art. 375.—(1) Cuando una máquina corra hácia atrás de día sin carros ó detrás de un tren con carros para indicar que sigue otra sección del tren, deberá llevar cuatro banderas verdes: dos en la parte superior y dos en la de debajo del frente de la máquina.

De noche llevará dos banderas y dos luces verdes en la parte alta y en la baja dos faroles, proyectando luces verdes á los costados y rojas hácia atrás.

CAPÍTULO IV

Reglas generales

Art. 376. — Las banderas y discos de los colores que se prescriben, deben ser usados de día y los faroles de noche.

Art. 377.—Las señales de noche deben usarse desde la puesta del sol hasta que éste se levante. Cuando el tiempo ú otra

(1) Véase el diágrama XI y XII.

circunstancia obscurezcan las señales de día, se les agregará las de noche.

Art. 378.—Los empleados cuyos deberes puedan obligarlos á hacer señales deben proveerse de los útiles necesarios para ello, conservándolos en buen estado y siempre listos para su inmediato uso.

Art. 379.—Cuando un tren se sitúe en la vía, fuera de estación, ya sea para efectuar operaciones de carga ó descarga de materiales, ya porque no pueda seguir viaje por mal estado de la vía ó de la locomotora, ó tenga que demorarse por cualquiera otra causa, se mandará proteger ambos lados con las señales correspondientes, que se colocarán de manera que puedan verse á seiscientos pasos de distancia.

Art. 380.—Los capataces de las cuadrillas de camineros ó sus agentes, cuando efectúen reparación sobre la vía ó juzguen necesario hacer señales á los tre-

nes, las mandarán ejecutar á la distancia indicada en el artículo anterior, debiendo proteger sus trabajos por ambos lados del trayecto.

Art. 381.—Todo maquinista al observar una señal de precaución deberá cerrar el regulador y hacer apretar los frenos, para llegar al punto de la señal con una velocidad que no pase de 8 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deben colocarse en todo punto peligroso, se recorrerá con una velocidad no mayor de 8 kilómetros por hora.

Cuando el estado de la vía sea tal que no sea prudente usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se darán al maquinista las instrucciones verbales sobre el estado de la vía y las precauciones que deba tomar.

Art. 382.—La señal de peligro obligará á todo maquinista á usar de cuantos medios estén á su alcance para dominar

completamente la velocidad del tren, cerrando el regulador, pidiendo se apreten los frenos y dando contra vapor en caso necesario.

Art. 383.—Siempre que una señal de distancia indique peligro, el tren deberá parar antes de llegar á ella y avanzar al paso de un hombre hasta ver la señal, la que lo autorizará á continuar ó parar, segun el caso.

Art. 384.—Cuando tenga lugar la explosión de petardos, el maquinista deberá proceder del mismo modo que si fuese señal de peligro.

Después de parado el tren, sino apareciese ningún agente de la vía, el jefe del tren ordenará seguir la marcha al paso de un hombre, haciéndolo preceder de un empleado del mismo, á una distancia de cien pasos para hacer las señales.

Si pasados mil pasos no se encontra-

sen obstáculos ni ningún agente, la locomotora seguirá la marcha con una velocidad que no excederá de 12 kilómetros por hora y silbando con frecuencia; debiendo todos los empleados prestar la mayor atención sobre la vía y á las señales que pudieran hacerse, hasta llegar á la primera estación.

Art. 385.—Cuando corra una locomotora sola y sea necesario protegerla con señales de distancia, el maquinista mandará al fogonero que las efectúe.

Art. 386.—Una señal imperfectamente colocada en el sitio en que debía estar ó que falte, produce el efecto de una señal de parada, lo que se hará comunicando el hecho el jefe del tren.

Art. 387.—Todo agente, ó empleado de un ferrocarril, prestará obediencia instantánea á cuanto se ordene por medio de las señales.

Art. 388.—Las infracciones á las disposiciones del presente capítulo, dan lu-

gar á multas ó penas, según la gravedad de ellas, sin perjuicio de las acciones civiles y criminales que corresponden en caso de accidentes.

SECCION 5^a

DE LOS ACCIDENTES

Art. 389.—Se reputa accidente en un ferrocarril, todo acontecimiento capaz de poner en peligro la vida, la salud ó los intereses de los pasajeros, empleados, ó del público en general.

Se reputan también accidentes, toda interrupción en el tráfico, todo atraso de 30 minutos en la marcha de los trenes, y toda suspensión prolongada en la comunicación telegráfica.

Art. 390.—Cuando un tren en marcha sufra un accidente que le obligue á detenerse en el camino, se establecerán sólidamente en el acto, en los sitios y en las distancias convenientes, señales por de-

lante y por detrás del tren, para detener á los trenes que pudieran llegar, aunque no se espere ninguno.

Inmediatamente se dará informe telegráfico á la primera estación y se mandará, además, cuando el caso lo exija, por medio de un propio, noticia cierta y firmada por el jefe del tren, por el maquinista ó cualquier otro que deba reemplazarlos, especificando el género de accidente y los socorros que se necesitan.

Si entre el lugar del accidente y la primera estación hubiera apostados guarda-vías ó camineros, el propio podrá entregar el escrito que contenga la noticia al primero que encuentre, para que á su vez lo trasmita al segundo, y así en lo sucesivo, á fin de que llegue el aviso con la mayor prontitud posible.

Art. 391.—De todo accidente que produzca daños á las personas ó la propiedad, se dará parte inmediato por el jefe

de la estación que reciba el aviso, á la autoridad política del lugar más próximo á aquel en que el accidente se verificó, ó á la del primer punto donde llegue dicho tren, si hubiese podido continuar su marcha. Al parte se acompañarán todos los datos que conduzcan al esclarecimiento de las causas y de los efectos del accidente, con cuyo objeto el jefe de la estación á quien corresponda hará en el acto todas las indagaciones necesarias.

Art. 392.—La autoridad política que reciba parte de un accidente, lo transmitirá inmediatamente al Juez que corresponda para que acuda á actuar el respectivo sumario, sin perjuicio de las acciones que competan á los particulares contra la empresa y de las disposiciones que pueda dictar la autoridad administrativa, para evitar que el accidente se repita.

Art. 393.—En cualquier lugar en don-



de un pasajero ó empleado haya sido herido, se hará todo lo necesario para atenderlo en forma conveniente, llamando al cirujano ó médico del lugar más cercano, para que lo atienda por cuenta de la empresa, ó si fuese prudente, se le trasladará á dicho lugar para su asistencia en forma.

Art. 394.—Cuando un accidente ocurra, causando la muerte de una persona, los restos deben ser inmediatamente recogidos por la empresa y llevados cuidadosamente al edificio de la estación más cercana, de donde se avisará, por télegrafo á la estación principal, á la autoridad política y á la familia ó amigos del finado, si se conociesen.

Art. 395.—Cuando ocurra un accidente á cualquier tren en que se encuentren pasajeros, ya sea dicho accidente por colisión ó descarrilamiento de cualesquiera naturaleza; bien fuera en la línea principal, desvío ó empalmes, los conductores deben anotar en la forma

respectiva el nombre y dirección de cada pasajero que hubiere sufrido por efecto del accidente, en cuyo caso anotará lo ocurrido. En estos casos el conductor debe especiales atenciones á los pasajeros, con preferencia á los heridos.

328 ✓ Art. 396.— Cuando alguna persona que no sea empleado de la empresa, ni viaje á su servicio sufra lesiones ó heridas por motivo de subir ó bajar estando el tren en marcha, descolgarse de los balcones ó atravesar de un carro á otro, estar en la vía ó echarse en élla, debe ser enviada á su casa ó entregada á la autoridad de policía respectiva. La empresa no tiene responsabilidad por accidentes de esta naturaleza.

Art. 397.— Si el herido fuese empleado que viajase en servicio de la empresa, deberá dar un informe por escrito de todos los pormenores del caso. Si por su estado no pudiese escribir, deberá hacerse el informe bajo su dictado, y des-

pués que le haya sido leído pondrá, si le es posible, un signo y el que hubiese escrito firmará como testigo.

Art. 398.—En las estaciones principales, que se designarán en el reglamento especial de toda empresa, deberá tenerse una máquina siempre preparada para levantar vapor á primera orden y salir al aviso de un accidente. Esta máquina conducirá, en los casos que lo requieran por su naturaleza, los útiles para la refeción del camino ó del material, los medicamentos y los instrumentos de cirujía que fuesen necesarios.

También está la empresa obligada á conducir á su costo al lugar del accidente, á uno ó más médicos, según la naturaleza del caso; siempre que sean necesarios sus servicios y que no haya posibilidad de conseguirlos.

De todo accidente se dará cuenta inmediatamente al ingeniero inspector, avisándole oportunamente la salida de

la locomotora ó tren de socorro, para que pueda hacer uso de él.

Art. 399.—En caso de accidente y para prevenir el robo de propiedades de la empresa, de los pasajeros ó de los cargadores, se colocarán vigilantes, los que deberán permanecer en el lugar que se les designe, hasta que los efectos hayan sido trasladados ó hasta que se les releve.

Art. 400.—Cuando el accidente producido haya ocurrido en la máquina, además del informe del jefe del tren, se dará otro por el maquinista.

Cuando el accidente sea originado por enganche defectuoso de los carros ó por irregularidad del mecanismo de éstos ó de la locomotora, deben unos ú otras ser examinados á la brevedad posible por el ingeniero de la empresa.

Cuando un accidente sea causado por la rotura de la máquina, mecanismo del material rodante ó de los rieles, las par-

tes rotas deben ser bien marcadas para su fácil identificación.

Art. 401.—En caso de accidente, las empresas pueden ocupar los terrenos adyacentes á la zona del ferrocarril, así como tomar los materiales que sean dispensables, con cargo de hacer en uno ú otro caso la indemnización correspondiente.

Art. 402.—Toda empresa llevará un libro especial intitulado "REGISTRO DE ACCIDENTES", en el cual se consignará el accidente acaecido, sus causas, efectos y las medidas adoptadas.

SECCION 6ª

INSPECCION GUBERNATIVA

CAPÍTULO I

Inspección administrativa

Art. 403.—Corresponde á la Dirección de obras públicas:

A.—Velar por que el servicio de transporte se haga con arreglo al presente Reglamento,

B.—Inspeccionar los ferrocarriles en explotación y exigir á las empresas el cumplimiento de sus obligaciones.

C.—Vigilar el cumplimiento de las concesiones de los ferrocarriles en explotación,

D.—Atender los reclamos que se formulen contra las empresas de los ferrocarriles conforme á este Reglamento, y

E.—Exigir de las compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.

Art. 404.—La Dirección se halla facultada para requerir de las empresas cuantos datos sean necesarios para desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, la Dirección podrá exigir la comparecencia y declaración de testigos y exhibi-

ción de libros de tráfico, accidentes, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos á la materia de la investigación.

Art. 405.—La Dirección de Obras Públicas exigirá á todas las empresas en el tiempo y forma que élla determine, datos é informes anuales para la estadística del ramo.

CAPÍTULO II

Inspección técnica

Art.—406.—El Gobierno nombrará ingenieros que se encarguen de la inspección y vigilancia de los ferrocarriles en explotación que hacen servicio público.

Art. 407.—Los ingenieros inspectores nombrados para los ferrocarriles, además de las inspecciones parciales que les sean ordenadas por la Dirección de Obras Públicas, ó reclamadas por circunstancias especiales, deberán hacer

una inspección detallada, por lo menos cada dos meses, en cada una de las líneas que tienen á su cargo.

Art. 408.—En las inspecciones ordinarias, el inspector deberá averiguar si se cumplen las disposiciones reglamentarias, en la parte que se refieren á las obligaciones de las empresas, vigilando el estado y conservación de la vía, obras de arte, edificios, telégrafos, material rodante, etc. de modo que en todo tiempo esté garantido el público, tanto por la seguridad del tráfico, cuanto por la exactitud del servicio.

Art. 409.—Deberá vigilar el servicio de tráfico en todo lo que se refiere á la composición y marcha de los trenes. Verá si las salidas y llegadas de los trenes á las estaciones corresponden con las indicaciones del itinerario; si los carros se encuentran en buen estado de seguridad; y si el servicio de carga se hace en la

forma reglamentaria; y en fin, todo lo que tengan relación con el servicio de transporte en general y la marcha de trenes de todas clases.

Art. 410.—El ingeniero inspector tendrá la facultad de prescribir directamente á la empresa las modificaciones ó reparaciones de pequeña importancia que crea necesarias á la comodidad de los pasajeros y la conservación del camino, materiales y dependencias. Si la empresa no cree justas las indicadas prescripciones, deberá ocurrir, dentro de ocho días, más el término de la distancia, á la Dirección de Obras Públicas, para que se resuelva lo conveniente.

Cuando el caso lo requiera por su urgencia, á juicio del ingeniero, deberá éste poner en conocimiento del Prefecto las modificaciones ó reparaciones que ha ordenado se practiquen, á fin de que si la empresa no principia á ejecutarlas

inmediatamente, quede élla responsable de los daños que sobrevengan, sin perjuicio de sufrir una multa.

Art. 411.—El ingeniero tomará nota de los trabajos de construcción y conservación que se ejecuten en cada línea, de manera que se sepa cuáles son las que se han llevado á cabo en el año, sea en la vía, obras de arte ó material rodante.

Art. 412.—Cuando el inspector encuentre defecto en la vía, de obras de arte ó material rodante, así como cuando note faltas ó irregularidades en el servicio, comunicará sus observaciones por escrito á la empresa y dará cuenta al mismo tiempo á la Dirección de Obras Públicas.

Art. 413.—Al principio de cada trimestre presentará á la Dirección de Obras Públicas, un informe de las inspecciones hechas durante el trimestre anterior, en

cada ferrocarril, separando la parte que corresponde al estado de la vía, obras, etc. de la relativa al servicio de explotación.

Art. 414.—En caso de ocurrir un siniestro en la línea ó producirse alguna de las faltas previstas en el presente Reglamento, por la cual la empresa hubiese incurrido en la pena de multa, el inspector pasará un informe especial á la Dirección de Obras Públicas, acompañándolo de un sumario y documentos auténticos que prueben la culpabilidad de la empresa, para que con estos antecedentes se puedan tomar disposiciones inmediatas y entablar la acusación judicial que corresponda.

Art. 415.—Cuando ocurriese algún accidente en la vía, de tal naturaleza que la circulación de trenes ofreciese peligro inminente, el inspector ordenará inmediatamente á la empresa la suspensión

del tráfico en la parte peligrosa, hasta que se hayan hecho las reparaciones necesarias para que desaparezca el peligro.

Si ocurriese la caída de un puente ó destrucción de un viaducto y se hiciesen obras provisionales, el inspector no permitirá el pase de trenes de pasajeros sobre dichas obras, antes de haberse cerciorado de la solidez y seguridad que ofrezcan.

No obstante lo dispuesto anteriormente, las empresas podrán restablecer el tráfico bajo su absoluta responsabilidad mientras el Gobierno resuelve lo conveniente.

Art. 416.—Las empresas están obligadas á facilitar á los ingenieros inspectores los medios de practicar las inspecciones que deben hacer, ya periódicas y regulares, ya extraordinarias.

Podrán viajar en todos los trenes, sea en los coches de pasajeros, furgones ó locomotoras y deberán también hacer-

se reconocer en su caracter oficial por todos los jefes de servicio, los de estaciones, conductores de trenes y maquinistas.

Art. 417.—Cualquiera duda que al dar cumpliendo á estas disposiciones tuviesen los ingenieros inspectores, deberán ponerla en conocimiento de la Dirección de Obras Públicas, quién hará las aclaraciones ó explicaciones que sean necesarias.

Art. 418.—Los ingenieros inspectores deberán dar cuenta inmediatamente á la Dirección de Obras Públicas, de cualquier falta ó resistencia de las empresas para cumplir el Reglamento ó las órdenes superiores del Gobierno.

SECCION 7ª

DE LAS INFRACCIONES COMETIDAS POR LAS EMPRESAS Y SUS PENAS

Art. 419.—Las empresas de ferrocarriles son responsables por los actos ú

omisiones contrarias al presente Reglamento y no podrán declinar su responsabilidad en los empleados.

Art. 420.—Cada infracción cometida por las empresas será castigada con multa de diez á mil libras oro.

Art. 421.—En caso de reincidencia se duplicará la multa.

Art. 422.—Cada día que dejen trascurrir sin ponerse en las condiciones reglamentarias, después de la orden y plazo aceptado que al efecto hubieran recibido del ingeniero inspector ó de la Dirección de Obras Públicas, será considerado como una nueva infracción sujeta á pena.

Art. 423.—Las infracciones del Reglamento deberán ser denunciadas ante la Dirección de Obras Públicas por el ingeniero inspector y por la autoridad pública, pudiendo hacer también la denuncia cualquiera persona.

Art. 424.—Las multas á que se refie-

re esta sección se impondrán por el Supremo Gobierno.

SECCION 8ª

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 425.—Toda empresa antes de comenzar el servicio público formulará un Reglamento interior, basado en los principios generales establecidos en el presente y sujeto á la aprobación del Gobierno.

Art. 426.—Los pasajeros y embarcadores están obligados á observar las disposiciones de este Reglamento y del especial de la empresa, en la parte que les concierne y á sujetarse á las preveniones que les hagan los agentes de la empresa en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de hacer las reclamaciones convenientes ante el Jefe de la estación ó ante la autoridad respectiva.

Art. 427.—Son nulas las cláusulas es-

tablecidas en los reglamentos, recibos, cartas de porte ó papeletas y boletos, por las cuales quedan exoneradas las empresas de las responsabilidades que les impone este Reglamento.

Art. 428.—En ningún caso podrá establecerse una vía férrea de locomoción á vapor, en calles que tengan menos de 15 metros de calzada. Cuando se formen calles donde se encuentre establecido algún ferrocarril, el ancho de éstas será de treinta metros, *mínimum*.

Art. 429.—Toda persona que impidiera ó estorbara que los empleados de los ferrocarriles cumplan con sus deberes, ó cause algún daño al material fijo ó rodante ó practique algún acto que ataque la regularidad y seguridad del servicio, será detenida y entregada á la policía para que sea sometida á la autoridad correspondiente, que debe conocer del delito ó falta que se hubiese cometido.

Art. 430.—La policía de orden interno de las estaciones y de los trenes, se establecerá conforme al Reglamento especial formulado por las empresas y aprobado por el Gobierno.

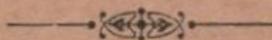
Art. 431.—El servicio sanitario de los ferrocarriles estará sujeto al Reglamento de la materia.

Art. 432.—El presente Reglamento regirá para toda clase de ferrocarriles, en cuanto sea adaptable á ellos, considerándose como especial de los de tracción á vapor.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, á los veintitres días del mes de setiembre de mil novecientos ocho.

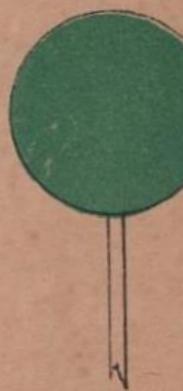
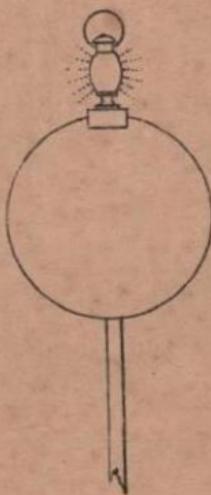
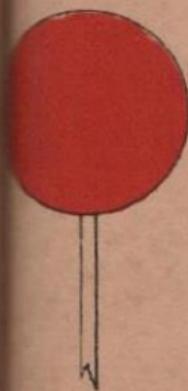
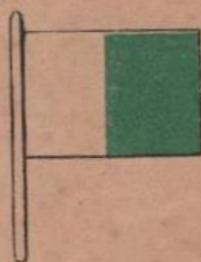
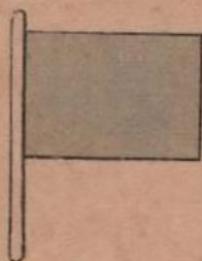
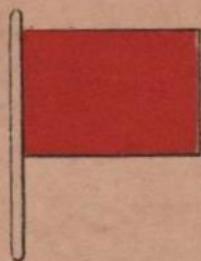
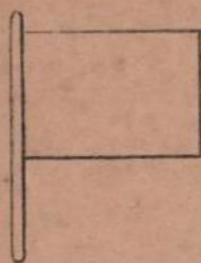
José Pardo.

Delfín Vidalón

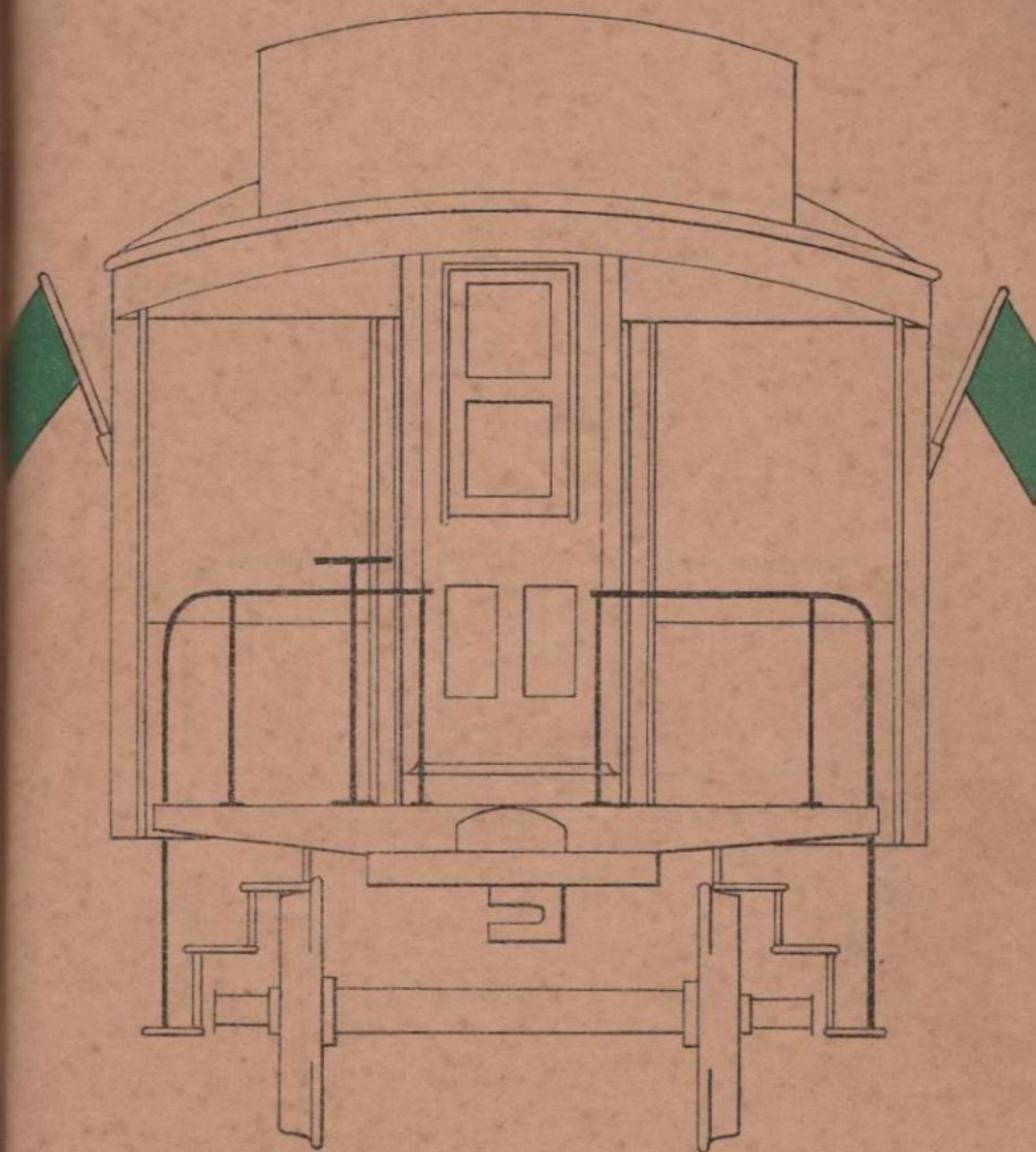


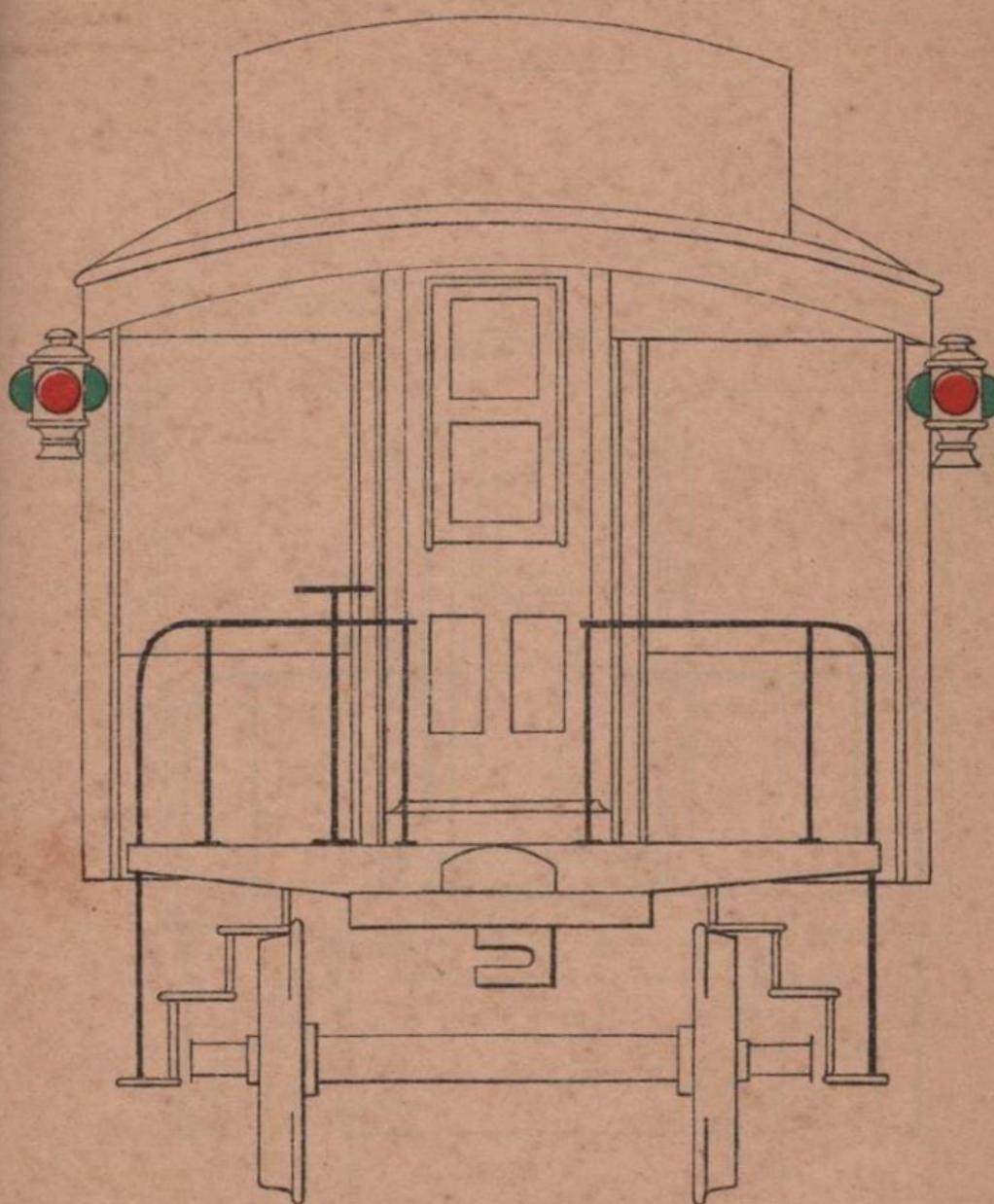
DIAGRAMAS

DIAGRAMA I

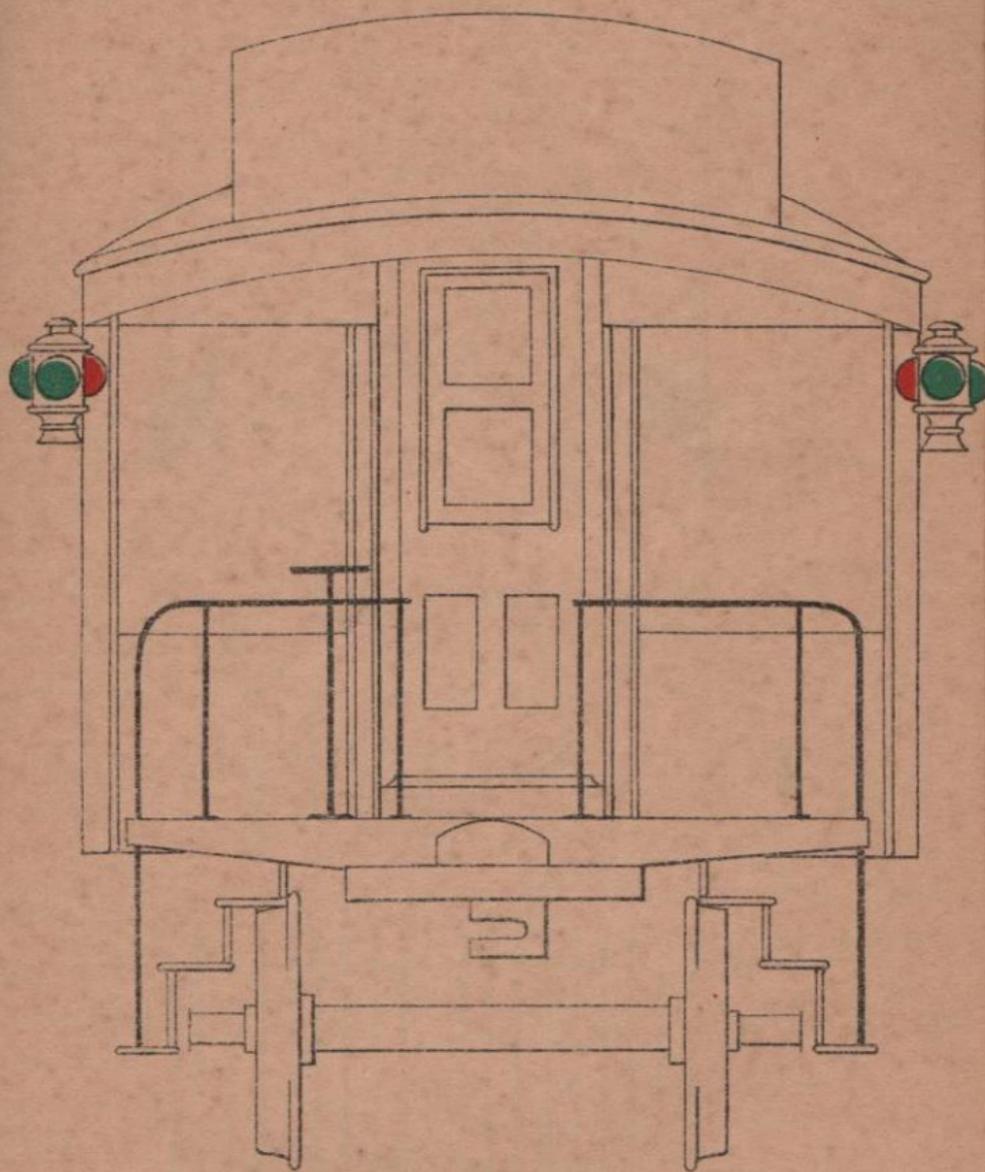


II

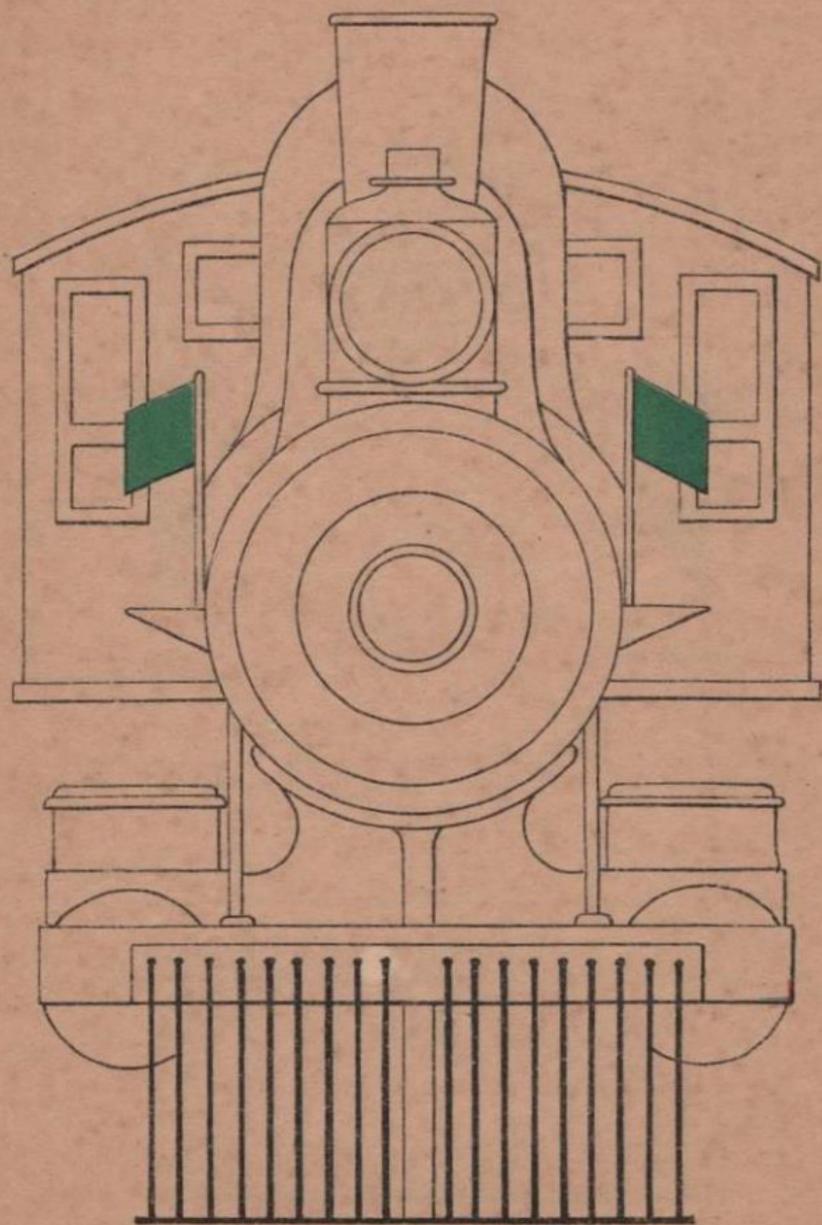




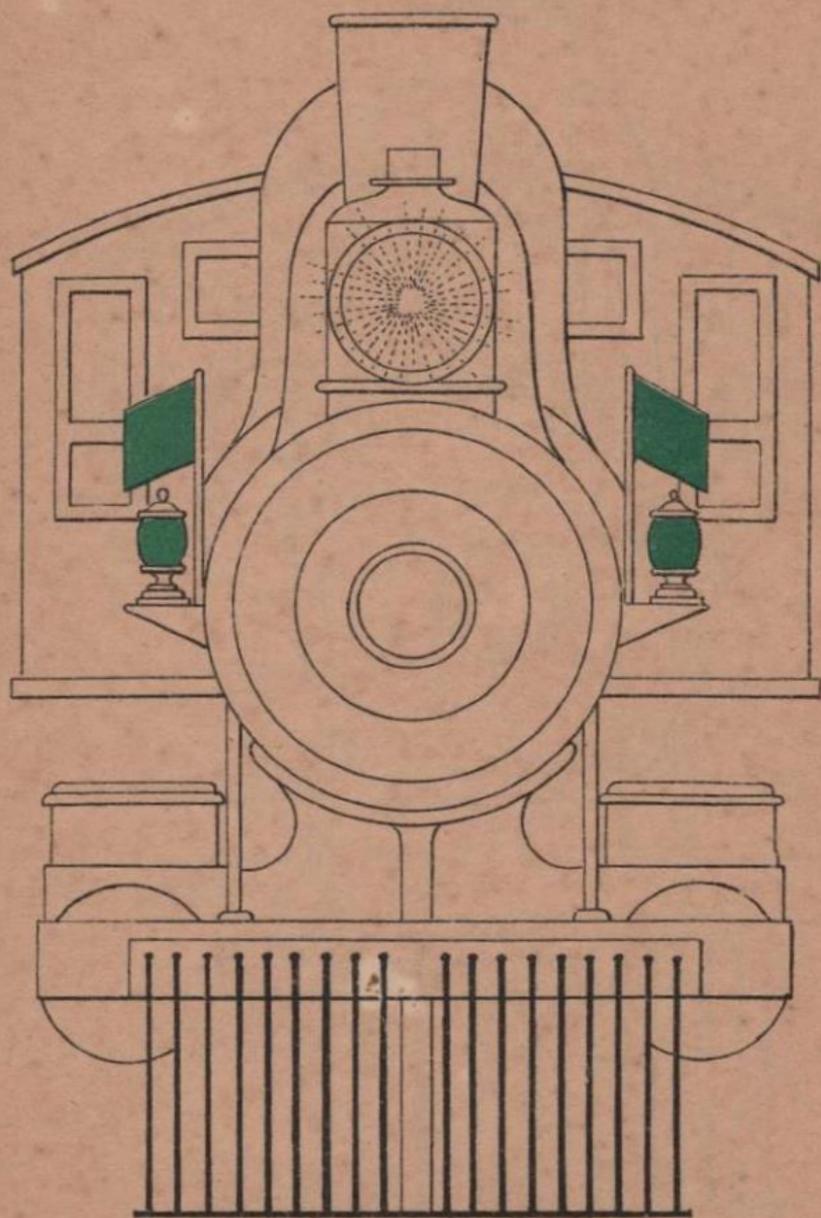
IV

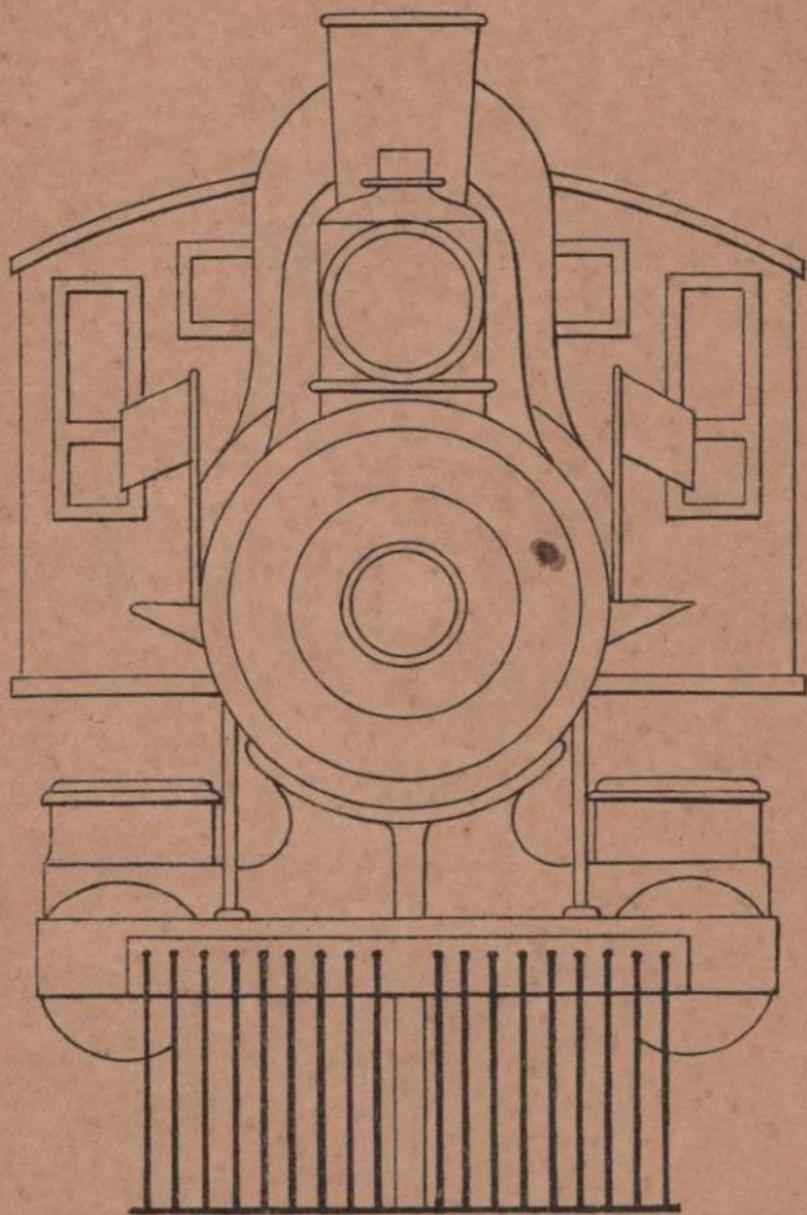


V

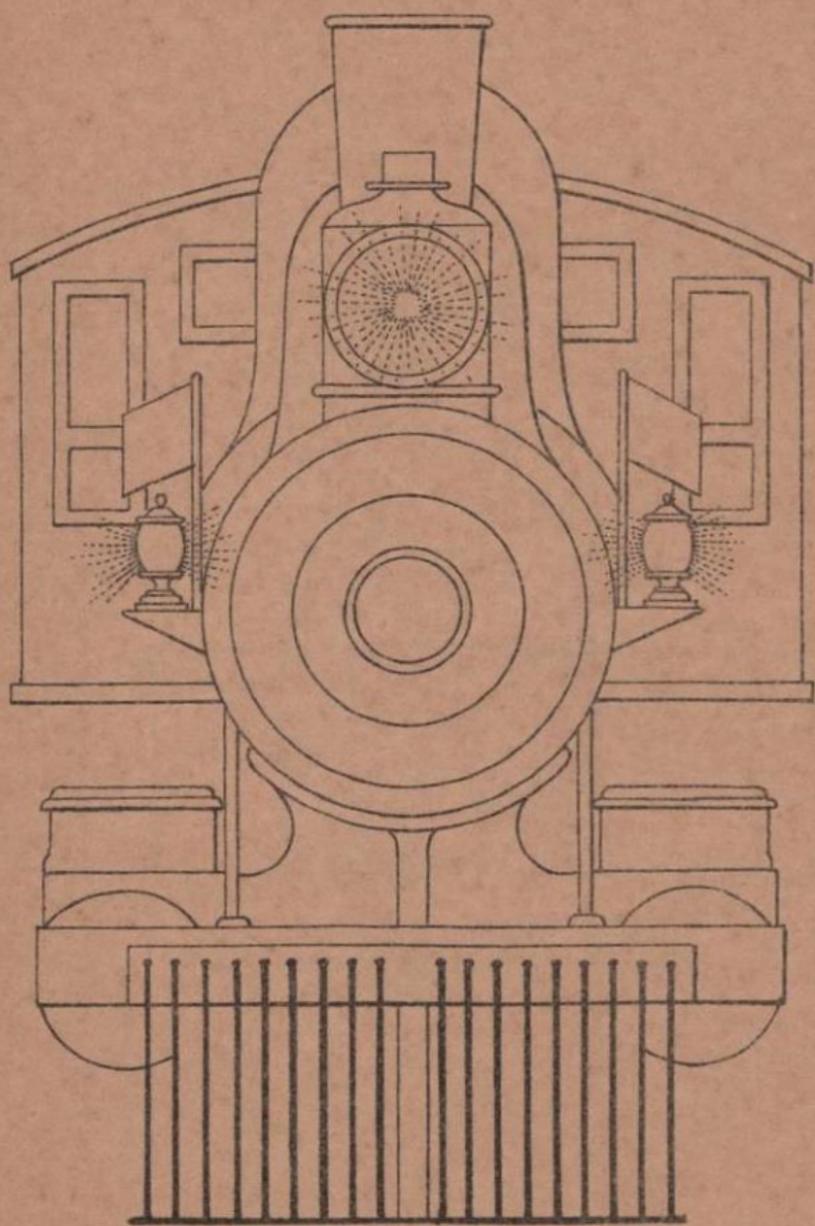


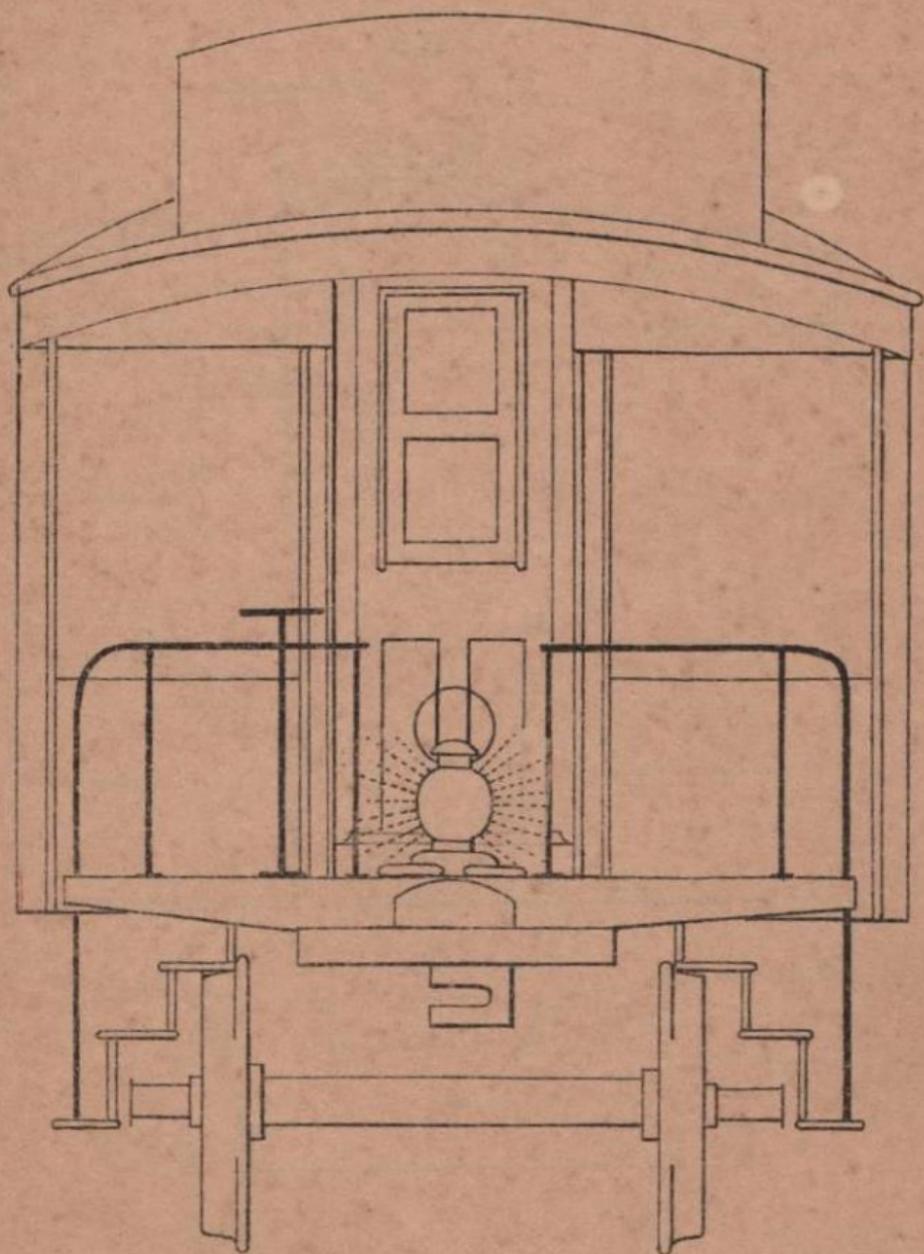
VI



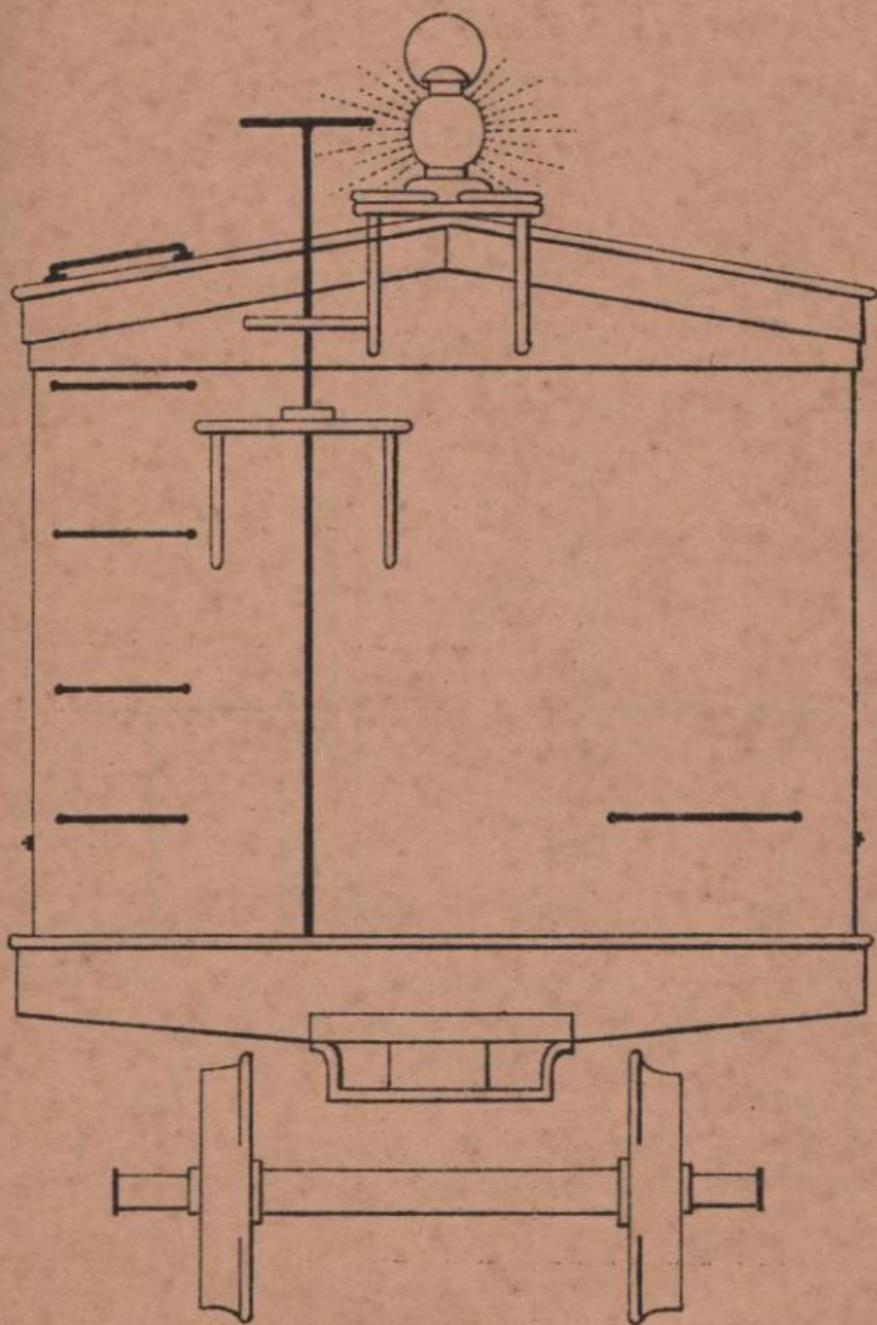


VIII

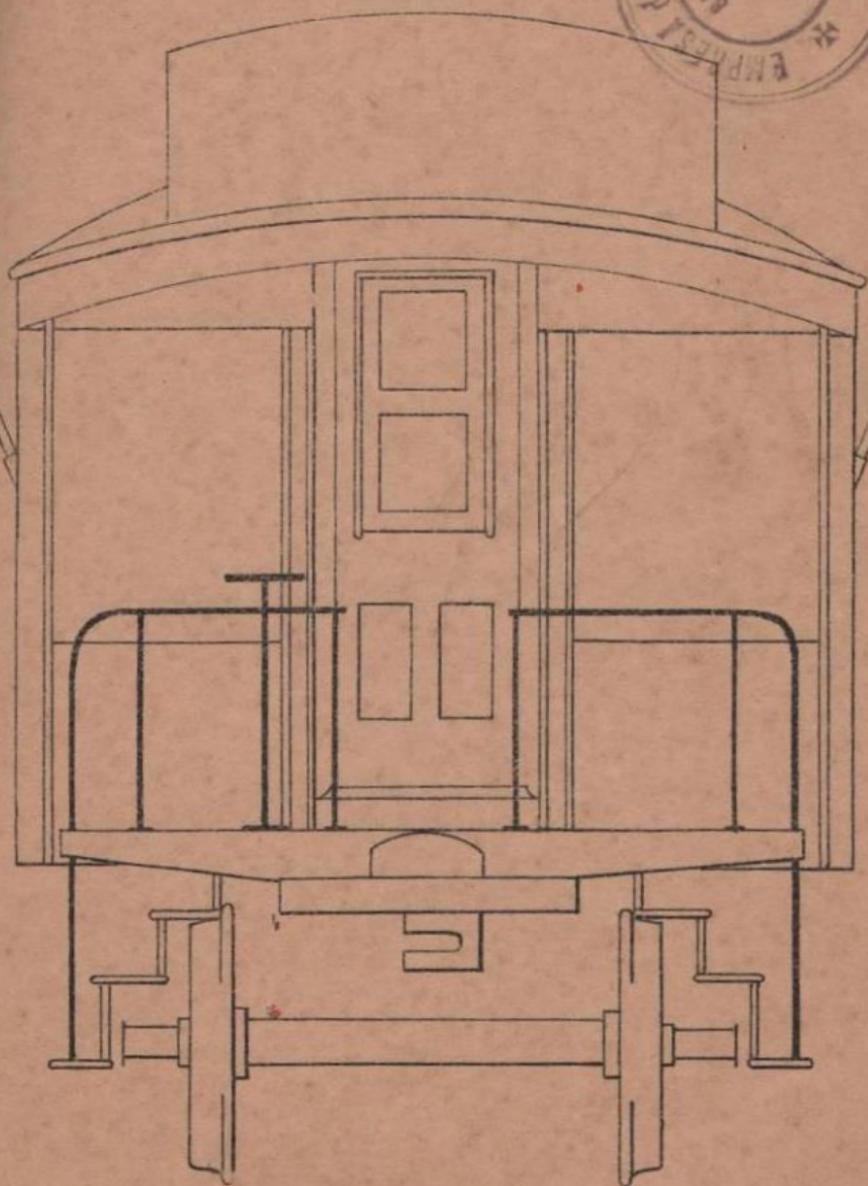




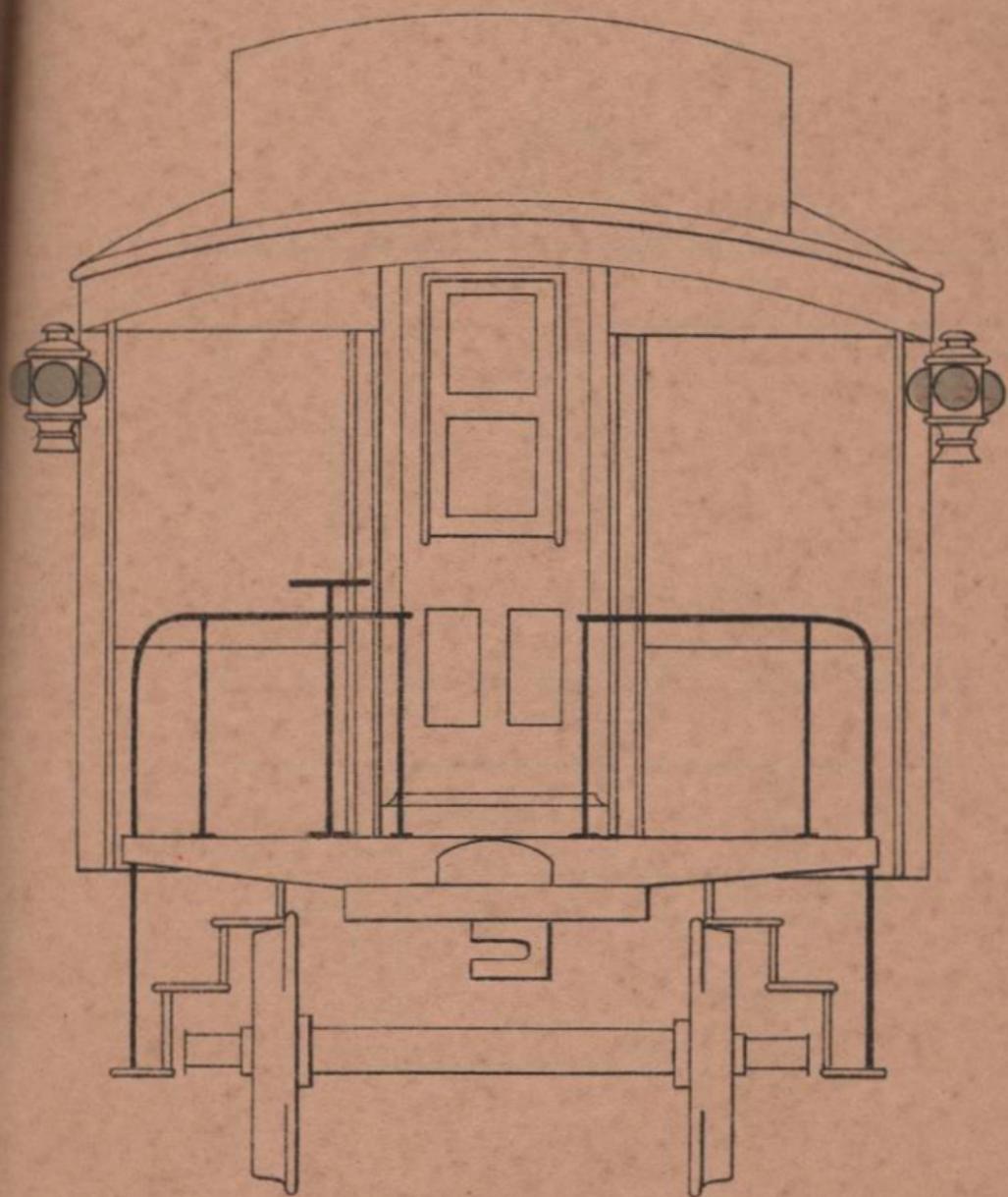
X



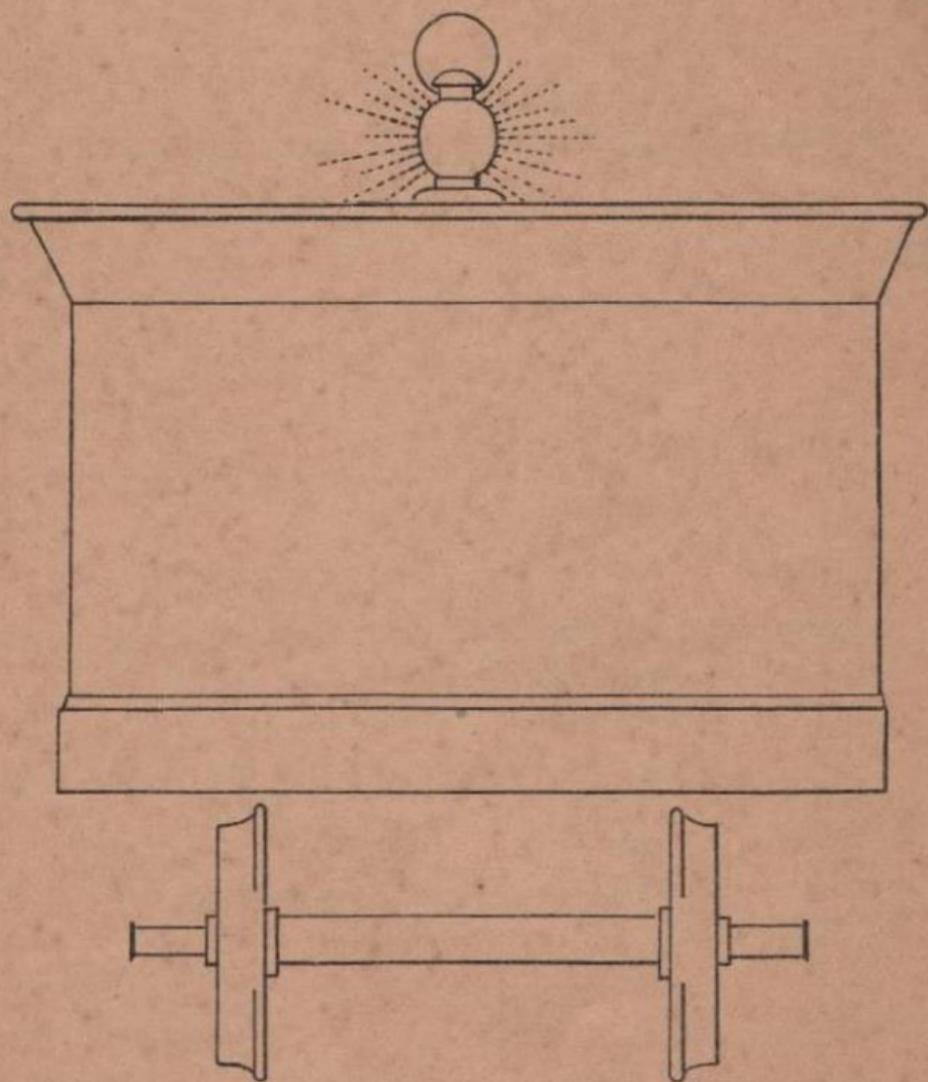
XI



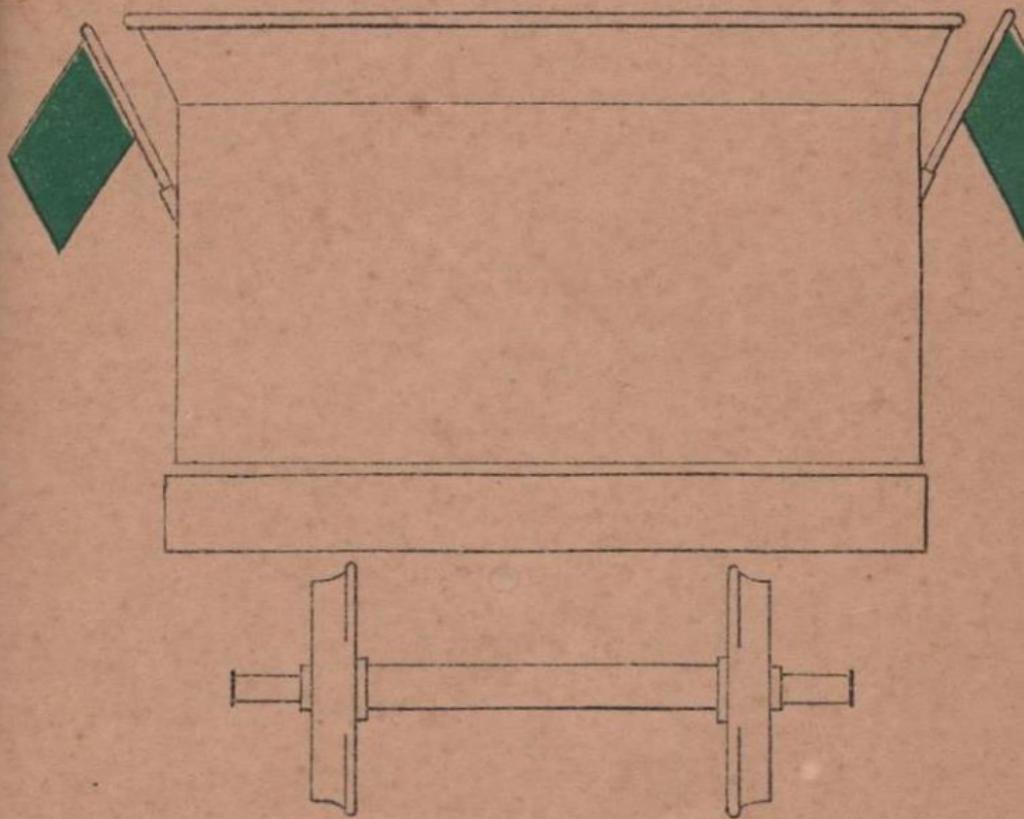
XII



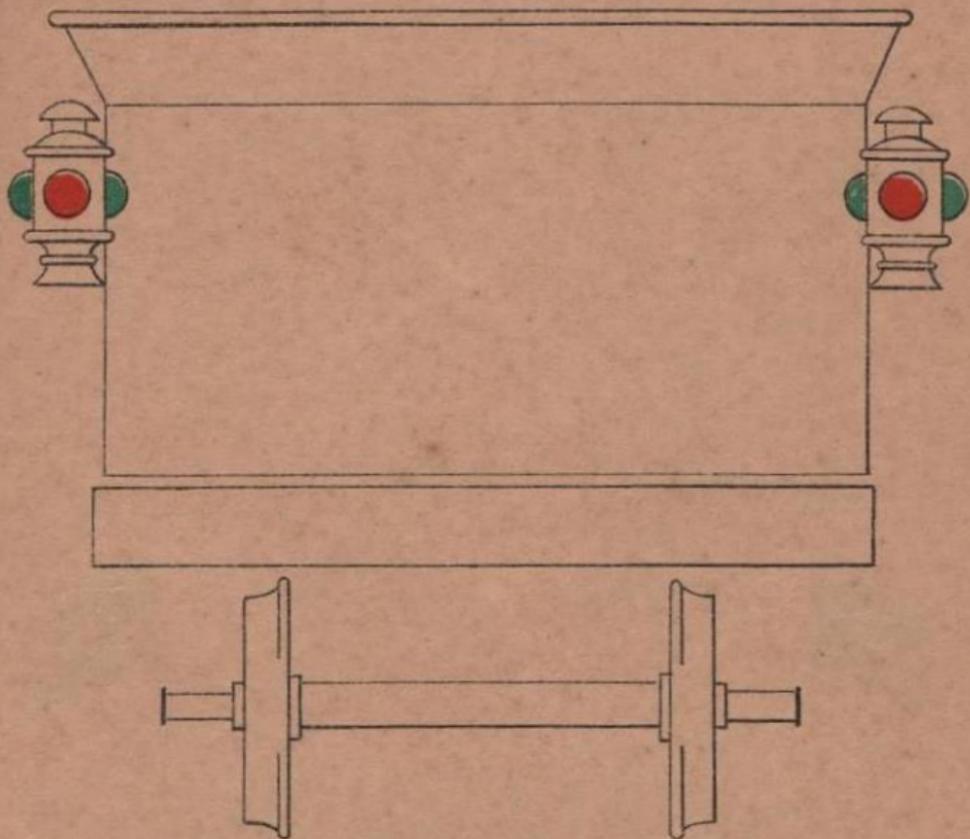
XIII



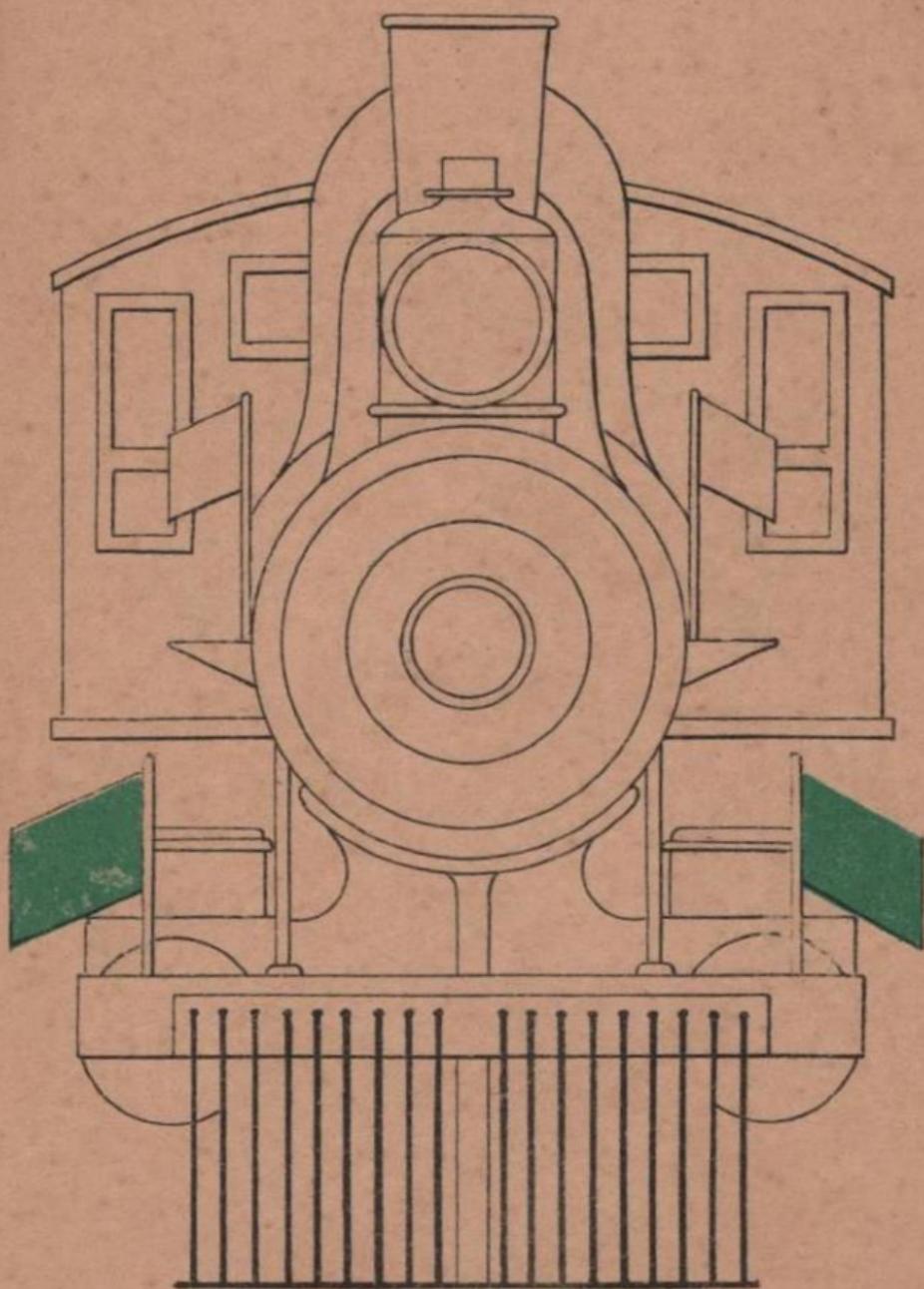
XIV



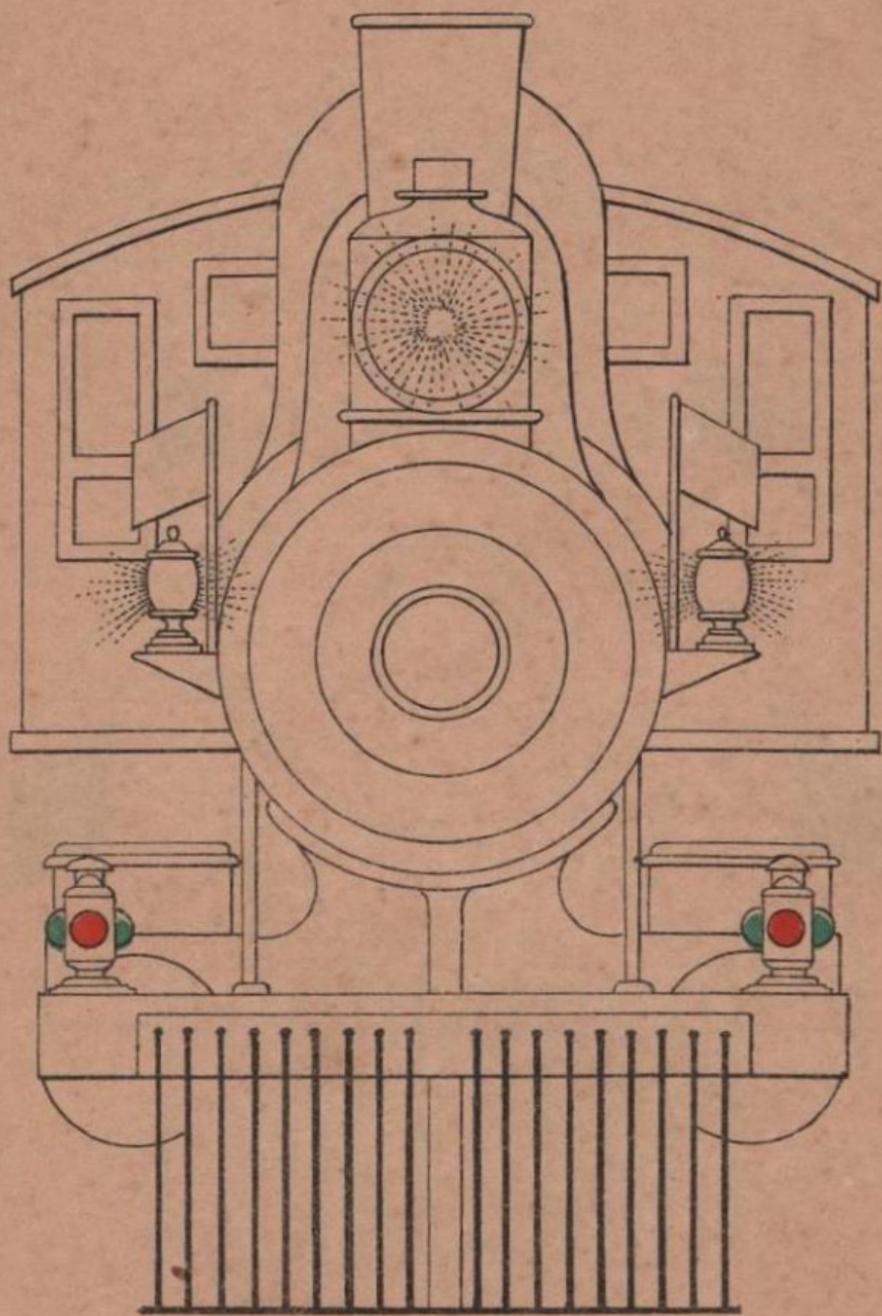
XV

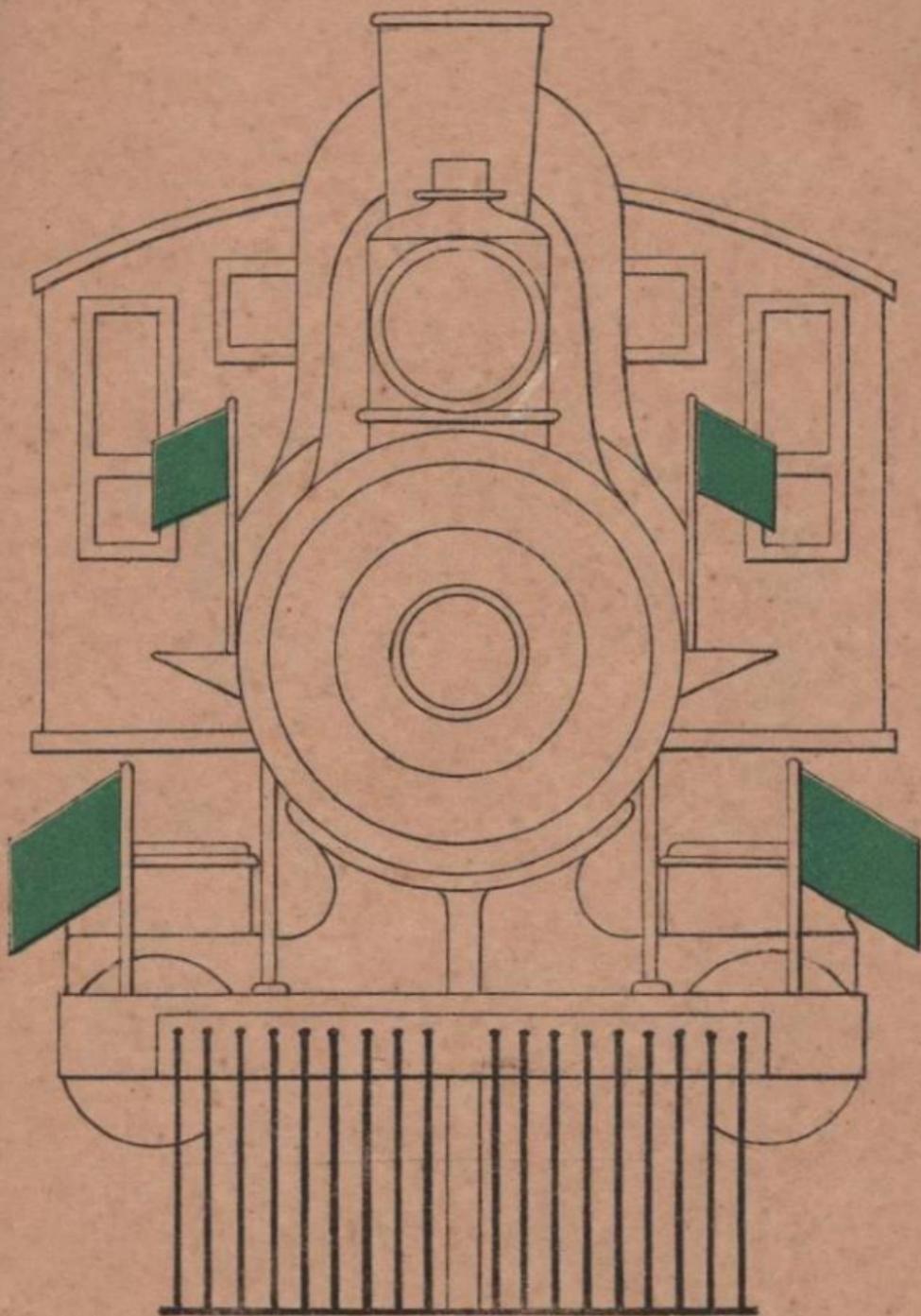


XVI



XVII





XIX

