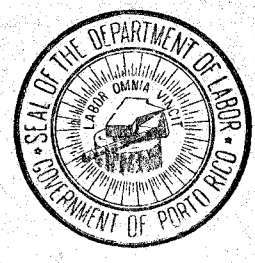
JUNTA DE SEGURIDAD INDUSTRIAL



REGLAMENTO

DE

SEGURIDAD INDUSTRIAL

PARA

FERROCARRILES

1RA EDICION 1947

JUNTA DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

FERNANDO SIERRA BERDECIA, *Presidente,*
Comisionado del Trabajo.

JUAN A. PONS, *Vocal,*
Comisionado de Salud.

JORGE J. JIMÉNEZ, *Vocal,*
Comisionado de lo Interior.

LUIS NEGRÓN FERNÁNDEZ, *Vocal,*
Procurador General.

GUILLERMO ATILES MORÉU, *Vocal,*
Administrador del Fondo del Seguro del Estado.

El Artículo II del Plan de Reorganización Núm. 3 de 1970, que entró en vigor el 1ro. de julio del mismo año, lee como sigue: (a) "Se suprime la Junta de Seguridad Industrial y sus funciones se transfieren al Departamento del Trabajo para ser desempeñadas por el Secretario del Trabajo o, bajo su dirección y control, por aquellos funcionarios, agencias o empleados del Departamento del Trabajo que el Secretario designe, excepto que la función de aprobar y promulgar reglas y reglamentos no podrá delegarse."

Para conocimiento de patronos y obreros copiamos a continuación las secciones 5, 6 y 19 de la Ley Núm. 112 de 5 de mayo de 1939, según quedó enmendada por la Ley Núm. 37 del 26 de abril de 1945.

Sección 5.—*Deber de Todo Patrono de Proveer Empleo y Sitio de Empleo que Ofrezca Seguridad.*—1. Todo patrono debe proveer empleo que garantice seguridad a los obreros que se empleen en el mismo y deberá proveer un sitio de empleo que ofrezca seguridad tanto a los trabajadores como a aquéllos que frecuenten dicho sitio y habrá de proveer y usar aparatos de seguridad y salvaguardia, y adoptará y usará métodos y procesos y sistemas razonablemente adecuados para garantizar seguridad en dichos empleos y sitios de empleo, y hará todo aquello razonablemente necesario para proteger la vida, salud, seguridad y bienestar de dichos empleados. Todo patrono o propietario de un sitio de empleo que sea construído ahora o en el futuro, construirá, reparará, alterará y mantendrá el sitio de empleo de tal manera que ofrezca seguridad, y todo ingeniero o arquitecto que preparare planos para la construcción de un sitio de empleo los preparará de tal manera que dicho sitio de empleo ofrezca completa seguridad.

2. Ningún patrono, dueño o persona alguna podrá:
   (*a*) Requerir, permitir o consentir que ningún obrero o empleado vaya o permanezca en empleo o sitio de empleo alguno que no garantice completa seguridad.
   (*b*) Dejar de equipar, proveer y/o usar métodos de seguridad y salvaguardias.
   (*c*) Dejar de adoptar y usar métodos, procesos y sistemas razonablemente adecuados para garantizar completa seguridad en el empleo o sitio de empleo.
   (*d*) Dejar de hacer todo aquello que razonablemente sea necesario para proteger la vida, salud, seguridad y bienestar de los empleados.
   (*e*) En lo sucesivo construir, mantener u ocupar ningún sitio de empleo que no ofrezca completa seguridad.
   (*f*) Preparar y permitir que se preparen planos que no provean la seguridad necesaria en dichos sitios de empleo.

3. Ningún obrero o empleado removerá, quitará, damnificará, destruirá o sustraerá aparato alguno de seguridad o salvaguardia que haya sido suministrado o provisto para usarse en empleo o sitio de empleo alguno, ni intervendrá con dicho aparato o artefacto de seguridad en manera alguna mientras lo esté usando otra persona, ni ningún empleado intervendrá con el uso de ningún método, proceso o sistema adoptado para la protección de empleados o sitio de empleo, ni podrá dejar de, ni descuidarse en hacer todo aquello que

sea razonablemente necesario para proteger la vida, salud, seguridad y bienestar de los obreros o empleados.

Sección 6.—*Deberes y Poderes de la Junta.*—Será deber de la junta y tendrá jurisdicción y autoridad para:

(*a*) Investigar, establecer, declarar y prescribir cuáles aparatos o sistemas de seguridad, salvaguardias u otros medios o métodos de protección son los más adaptables para asegurar la vida y salud de los obreros o empleados y de proteger el bienestar de los obreros o empleados en todo empleo o sitio de empleo, y de proteger el bienestar de los obreros o empleados tal y como se requiere por ley o por reglas que tengan fuerza de ley.

(*b*) Determinar y fijar tales normas razonables y hacer, enmendar y poner en vigor tales reglas para la adopción de tales sistemas de seguridad, salvaguardias y otros medios y métodos de protección, lo más uniforme posible que sea necesario para llevar a cabo todas las leyes y reglas que tengan fuerza de ley relacionadas con la protección de la vida, salud, seguridad y bienestar de los obreros o empleados.

(*c*) Determinar, fijar y ordenar tales normas y reglas razonables, para la construcción y reparación, atención y cuidado de sitios de empleo en tal forma que se garantice la seguridad de los mismos.

Sección 19.—*Penas por Violaciones.*—Si cualquier patrono, dueño, obrero o empleado, agente o cualquier otra persona violare cualquiera de las estipulaciones de esta Ley o dejare o rehusare cumplir cualquiera obligación legal ordenada en el período de tiempo prescrito por la junta, o dejare, descuidare o rehusare obedecer cualquier regla o reglamento legal de la junta, o cualquiera decisión o decreto hecho por una corte en conexión con las estipulaciones de esta Ley, por cada una de dichas violaciones, omisiones o denegaciones, dicho patrono, dueño, obrero o empleado, agente o cualquier otra persona será multado con una suma de no menos de diez (10) dólares ni mayor de cien (100) dólares por cada una de dichas infracciones, o con prisión por un término no menor de diez (10) días ni mayor de tres (3) meses, o con ambas penas, multa y prisión. Cada día en que cualquier persona, personas, corporación o cualquier oficial, agente, obrero o empleado de éstas, dejare de observar y cumplir cualquier regla de la junta o dejare de ejecutar cualquier obligación ordenada por esta Ley, constituirá una violación distinta y separada de dicha regla o de esta Ley, como sea el caso.

PREAMBULO

ESTE reglamento es aplicable a todos los ferrocarriles que funcionen en Puerto Rico, en los que se utilice fuerza motriz.

ESTAS reglas se promulgan con el propósito de proteger la vida y salud de los obreros que trabajen en o cerca de dichos ferrocarriles.

4.000

LOS patronos y obreros son responsables del cumplimiento de estas reglas.

SE entenderá que las disposiciones de cualesquiera otras reglamentaciones de la Junta de Seguridad Industrial o del Departamento del Trabajo relacionadas con la protección de la vida y salud de los trabajadores son aplicables en todos aquellos casos que no queden específicamente cubiertos por esta reglamentación.

PENALIDAD

TODA persona o personas que violaren cualquiera de las disposiciones de este reglamento de la Junta de Seguridad Industrial, o que intervinieren en forma alguna para entorpecer al Comisionado del Trabajo, al Administrador del Fondo del Seguro del Estado, o a sus representantes debidamente autorizados, en la ejecución o aplicación de estas reglas, serán culpables de delito menos grave y estarán sujetas a las penalidades prescritas en la Sección 18 de la Ley Núm. 112 de 5 de mayo de 1939, según ha sido enmendada por la Ley Núm. 37 aprobada el 26 de abril de 1945.

4.001

PETICION

CUALQUIER patrono, empleado, persona interesada o afectada por estas reglas, podrá solicitar audiencia de la Junta de Seguridad Industrial mediante solicitud escrita ante la Secretaría de la Junta, especificando la regla o reglas o parte de éstas en que desea modificación o cambio y las razones para dicha modificación o cambio.

4.002

AL recibo de tal solicitud la Junta determinará sus méritos y si lo juzgare conveniente, fijará audiencia sobre la misma y notificará al solicitante y a todas las personas a quienes la Junta creyere interesadas indicándoles la hora y sitio de la audiencia.

DEFINICIONES

4.005 Ferrocarril.

La palabra "ferrocarril", según se emplea en este reglamento, se aplicará tanto a las compañías de ferrocarriles de servicio público para cuyo funcionamiento se hubiese concedido una franquicia como para aquellos ferrocarriles destinados a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso privado y comprenderá todos los desvíos, ramales, agujas, puentes, obras de fábrica y material rodante que se usen o tengan en operación en relación con dichos ferrocarriles, y también toda la vía fija que esté usando cualquier persona o cualquier corporación que utilice uno de dichos ferrocarriles, ya como dueña o arrendataria, o en virtud de otro contrato, comprendiendo asimismo todos los desvíos, ramales y agujas, ya estén construídos sobre terrenos pertenecientes a dicha compañía de ferrocarril o por ella arrendados, o ya estén construídos sobre terrenos particulares.

CLASIFICACION DE LOS FERROCARRILES

4.010 Clasificación de los ferrocarriles.

Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular. Son ferrocarriles de sevicio general los que se entregan a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías; y de servicio particular los que se destinan a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso privado.

CONDICIONES TECNICAS

4.015 Condiciones técnicas.

Entre las condiciones técnicas de trazado y ejecución figurarán las que requiere el Artículo 15, párrafo 4to. del Reglamento para la Ejecución de la Ley de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

SECCION 1.—APLICACION O ALCANCE

4.020 Aplicación.

Las normas siguientes se aplicarán a todos los ferrocarriles que funcionen en Puerto Rico. Las disposiciones comprendidas en este reglamento son aplicables tanto a los equipos pertenecientes a vías de ancho normal (standard) como a los de vías estrechas, en los que se utilice fuerza motriz.

4.021 Menores de dieciocho años.

Ningún menor de dieciocho años será empleado, ni se le permitirá que trabaje de guardaagujas, guardabarreras, reparador de vías guardafrenos, fogonero, maquinista, motorista, o conductor de ferrocarril.

4.022 Personas que adolezcan de algún defecto físico.

En ningún caso será permitido el empleo en ferrocarriles, de personas con dificultades de audición, visión, percepción de colores (daltonismo) o que adolezcan de algún otro defecto físico, para trabajos en los cuales dicho defecto pueda ser causa o motivo de accidente. Tales empleados serán sometidos por sus patronos al examen físico correspondiente.

SECCION 2.—EQUIPO DE MATERIAL RODANTE

4.025 Acoplamiento automático o de eslabón y pasador.

Siempre que sea posible, todos los vagones serán provistos de acoplamiento automático o de eslabón y pasador. En las nuevas instalaciones se empleará el acoplamiento automático en vagones de diez (10) toneladas en adelante. Para el mayor grado de seguridad, se recomienda enfáticamente la aplicación y desarrollo de aparatos o medios de seguridad para ajustar enganches.

4.026 Topes, colocación, limpieza y engrase de los mismos.

Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren, tendrán los topes a la misma altura, y los centros de éstos a igual distancia, debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse, según lo dispone el Artículo 52 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. Los topes y enganches de los coches se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados, según lo dispone el Artículo 53 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.027 Frenos de aire.

Todos los coches y vagones de un tren que conduzca pasajeros estarán dotados de frenos de aire conectados a la máquina y que obren sobre todos los elementos del tren, o de cualquier otra clase de frenos que funcionen eficientemente.

4.028 Transportación de planchas de acero y diseño de barandas.

Todos los vagones usados especialmente para la transportación de planchas de acero o materiales similares, estarán provistos de estacas adecuadas colocadas sobre los lados y extremos, o se utilizará cualquier otro medio que ofrezca igual seguridad. Para la transportación de recortes de planchas de acero u otros materiales similares se utilizarán vagones cuyas plataformas estén provistas de barandas diseñadas especialmente para esa labor.

4.029 Altura máxima de la carga.

La carga que se lleve en todo vagón no podrá sobrepasar del extremo superior de la baranda en forma tal que constituya un riesgo para los obreros.

4.030 Condiciones de seguridad de los vagones.

Todos los vagones estarán en buenas condiciones de seguridad y todos los casos donde se encuentren defectos en los enganches, frenos, escalones, agarraderas, faroles y otras partes serán informados a sus superiores por la persona encargada del tren.

4.031 Las locomotoras se equiparán adecuadamente.

Todas las locomotoras estarán en buenas condiciones y equipadas con las herramientas necesarias, con el equipo adecuado para señales y con los aparatos apropiados para sofocar incendios. Con la antelación conveniente y el más detenido examen, se cerciorará el maquinista de que la locomotora y ténder confiado a su cuido, se hallan en buen estado de servicio.

4.032 Plataformas sobre los enganches.

Se recomienda que todas las locomotoras de maniobra sean equipadas en ambos extremos con plataforma sobre los enganches, provistas de pasamanos y escalones.

4.033 Inspección de calderas de locomotoras y sus pertenencias.

Todas las calderas de locomotoras y sus pertenencias que no estén sujetas a inspección por leyes federales, se inspeccionarán concienzudamente todos los años, tanto en su interior como en el exterior y no se operarán bajo presiones en exceso de la presión máxima que especifique el certificado de inspección. Para tales inspecciones el dueño del ferrocarril nombrará inspectores que reunan las cualificaciones que para dicha labor determine la Junta de Seguridad Industrial. (Véase Regla Especial Núm. 1 de la Junta.)

4.034 Sombreretes.

Las chimeneas de las locomotoras que operen con carbón estarán provistas en su parte superior de un sombrerete u otro equipo que evite el escape violento de carbones encendidos y escoria.

4.035 Ejes de las locomotoras, ténderes, etc.

Los ejes de las locomotoras, ténderes y carruajes de todas clases, pertenecientes al material de la empresa se construirán de acuerdo con las disposiciones del Artículo 34 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.036 Cuando se usan ruedas fundidas.

Cuando se usen ruedas fundidas, éstas llenarán los requisitos que determinan las disposiciones del Artículo 35 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.037 Conservación del material de explotación.

El material de explotación se conservará constantemente en buen estado de acuerdo con lo que dispone el Artículo 43 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.038 Registros de locomotoras de servicio y de los ejes de locomotoras y ténderes.

Todas las empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio y cumplirán con los demás requisitos que exige el Artículo 36 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. Se llevarán registros

especiales, según dispone el Artículo 37 de dicho Reglamento. (Véase Apéndice)

4.039 Requisitos de los ténderes.

Los ténderes, además de las condiciones de solidez y seguridad, llenarán los demás requisitos que exige el Artículo 39 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.040 Marcas que se pondrán en las locomotoras, etc.

Todas las locomotoras, ténderes y demás carruajes de un tren contendrán las marcas que requiere el Artículo 42 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

SECCION 3.—EQUIPO PARA FERROVIAS

4.045 Eliminación o resguardo de pasos a nivel.

Todos los pasos a nivel de importancia, a juicio de la Junta, serán eliminados mediante la construcción de viaductos o túneles, o de lo contrario dichos pasos a nivel se resguardarán debidamente.

4.046 Bloques parachoques o amortizadores.

En todos los desvíos de una sola entrada se instalarán bloques parachoques o cualquier otra forma adecuada de amortizador.

4.047 Colocación de bloques de madera o metal.

En todos los desvíos, agujas y contracarriles se colocarán bloques adecuados de madera o metal en tal forma que sirvan de protección al tránsito rodado; Disponiéndose, que en aquellos desvíos de una sola entrada donde hayan de conectarse vías portátiles para los trabajos de recolección de cañas u otros trabajos de índole agrícola que se lleven a efecto repetidamente tanto en época de zafra como en el tiempo muerto, no se requerirán dichos bloques parachoques o amortizadores, pero en ausencia de los mismos se requiere que la última plancha de cada vía haya sido modificada de manera que tenga su extremo final (extremo libre) doblado hacia arriba a un ángulo de noventa grados (90º), con el fin de evitar que los vagones puedan salirse de la vía.

4.048 Colocación de plataformas de maniobras.

Al instalarse plataformas de maniobras, se colocarán de tal manera que la palanca quede paralela a los rieles.

4.049 Colocación de andenes a los lados de los viaductos donde se permita el tránsito de personas.

En los viaductos donde se permita el tránsito de personas, habrá un andén en uno de los lados por lo menos, el que se extenderá no menos de cinco pies una pulgada (5′ 1″) del riel más cercano, debiendo estar protegida la orilla exterior de dicho andén con una baranda reglamentaria, o sea, una baranda que consistirá de dos piezas horizontales: una superior que servirá de pasamanos y otra intermedia colocada entre la pieza superior y la plataforma. Cada pieza superior o intermedia de baranda tendrá la resistencia equivalente de una pieza de madera de dos por cuatro (2 x 4) pulgadas y la superior estará colocada a cuarenta y dos (42) pulgadas de elevación sobre la plataforma. Dicha madera

no podrá ser de un grado inferior del "Common No. 2" según la clasificación de madera que ofrece la "Southern Pine Association". Las piezas estarán aseguradas de los montantes en puntos cuya separación no será mayor de ocho (8) pies. Tendrá, además, una tabla de capellada de no menos de seis (6) pulgadas de ancho colocada de canto sobre la plataforma y asegurada de la parte inferior de los montantes en tal forma que no quede espacio entre la plataforma y el canto inferior de la tabla de capellada. Cuando los viaductos se utilicen como vertederos, todos los lados de las vías serán accesibles por medio de andenes o plataformas portátiles o de otra clase adecuada.

4.050 Protección de viaductos.

Donde exista un pasadizo o trabajen hombres frecuente o regularmente debajo de un viaducto que no se emplee como vertedero, el viaducto se protegerá de manera que se evite la caída de objetos al espacio inferior procedente del viaducto o del material rodante.

4.051 Protección de las tolvas de vía colocadas debajo de los carriles.

Las tolvas de vía colocadas debajo de los carriles para descargar carbón u otro material de los vagones de tumba se cubrirán con enrejados que impidan la caída de alguna persona dentro de la tolva, o de lo contrario, los hombres usarán cinturones de seguridad cuando sea necesaria la penetración de éstos en los vagones de tumba para ayudar en la descarga.

4.052 Contrafosos, defensas y contracarriles.

Siempre que sea necesario para la conservación de las obras o seguridad de las personas o mercancías, abrir contrafosos, construir defensas y contracarriles, o emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la empresa dueña del ferrocarril procederá a su realización en los puntos necesarios, debiendo asesorarse en caso de duda con la Junta de Seguridad Industrial.

4.053 Conservación del camino de hierro en buen estado.

El camino de hierro se conservará en buen estado según se requiere en el 1er. párrafo del Artículo 26 del Reglamento para la Ejecución de la Ley de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

SECCION 4.—SEÑALES Y AVISOS

4.058 Interpretación, investigación, informe y corrección de deficiencias en las señales.

Una señal errónea, o la falta de una señal en un sitio donde debiera estar, se considerará como una señal de parada, y se investigará e informará inmediatamente al patrono o autoridad competente para que proceda a corregir dicha deficiencia tan pronto tenga conocimiento de la misma.

4.059 Colocación de señales o avisos para señalar los riesgos al personal del tren.

Cuando la distancia entre la vía y algún edificio, poste o cualquier otra clase de construcción sea tan reducida que no ofrezca suficiente espacio libre a un hombre situado en el costado de un vagón, y hasta que la remoción de tal obstrucción para el logro de una separación conveniente no se haya realizado, se colocarán señales o avisos adecuados que adviertan oportunamente del riesgo al personal del tren, cuando éste se aproxima al sitio de peligro.

4.060 Colocación de señales de peligro.

Cuando los vagones colocados en desvíos principales no puedan moverse hacia sitios francos, se colocarán señales de peligro, tanto de día como de noche.

4.061 Señales para proteger a los hombres que trabajen cargando o descargando vagones.

Cuando haya trabajadores cargando o descargando vagones de tal manera que el movimiento de los vagones pueda ocasionar un accidente, se colocará a cada extremo accesible del vagón o grupo de vagones, una señal que avise al personal del ferrocarril el peligro de producir enganches.

4.062 Protección para los obreros que trabajen en la reparación del material rodante.

Cuando las reparaciones del material rodante sean de tal naturaleza que demanden la penetración de obreros por debajo de los vagones o locomotoras, los extremos accesibles del vagón, locomotora, o grupo de vagones serán protegidos por medio de un descarrilador portátil o la colocación de un aviso que prevenga al personal del ferrocarril del peligro de producir enganches.

4.063 Precaución cuando se cruce un camino público transitado.

Toda persona encargada de alguna locomotora tocará una campana o pito antes de llegar al cruce de un camino público transitable, desde una distancia de por lo menos cincuenta (50) metros del cruce y hasta llegar a él.

4.064 **Anuncio de la proximidad del tren.**

...l acercarse el maquinista a las estaciones, pasos a nivel, curvas, cortaduras o subterráneos, hará sonar el silbato agudo para anunciar la proximidad del tren. La misma señal se repetirá siempre que sospechase no hallarse la vía completamente expedita.

4.065 **Luces y señales para los trenes y alumbrado de los carruajes de viajeros durante las horas de la noche.**

Los trenes puestos en marcha durante las horas de la noche, llevarán las luces y señales necesarias para un funcionamiento eficiente y seguro. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles, según lo dispone el Artículo 62 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.066 **Señales cuando los trenes o máquinas se detengan en la vía.**

Siempre que por cualquier motivo los trenes o las máquinas aisladas se detengan en la vía, se pondrán las señales que así lo indiquen a 400 metros de distancia a uno y otro lado del punto interrumpido.

4.067 **Comunicación entre el personal del tren.**

El maquinista, el fogonero, el conductor y los guardafrenos, estarán en comunicación en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.

4.068 **Sistema de señales.**

El sistema de señales se ajustará a lo dispuesto por el Artículo 74 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.069 **Puntos donde se fijarán las señales.**

Los puntos donde se fijarán las señales que indiquen la dirección en que se hallan colocadas las agujas se designarán de acuerdo con lo que dispone el Artículo 76 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.070 **Anuncio de las estaciones.**

A la llegada de los trenes a las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada, según lo dispone el Artículo 81 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.071 **Aviso al público.**

Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferrocarriles, o se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, según lo dispone el Artículo 93 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.072 **Señales que harán los maquinistas.**

Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

SECCION 5.—ESPACIOS LIBRES (Clearances)

4.075 Espacios libres (Clearances)

Excepto cuando la Junta autorice espacios libres limitados, el mínimo espacio libre horizontal para vías rectas se determinará de acuerdo con las tablas que se insertan más adelante. En las curvas, se aumentarán estas distancias hasta donde sea necesario, usando fórmulas apropiadas y tomando en consideración el tamaño y tipo de los vagones que vayan a usarse.

Las distancias mínimas que se indican se aplicarán a todas las construcciones comenzadas después de la fecha en que entre en vigor este reglamento. Se recomienda que aquellas construcciones o estructuras hechas antes de esa fecha se cambien de conformidad con estas disposiciones tan pronto como las circunstancias lo permitan.

Estas reglas son aplicables solamente a objetos o facilidades fijas y no a instalaciones o facilidades que puedan retirarse fuera del límite del espacio libre cuando no se estén usando, tales como mangas para agua, tubería para aceite o mieles, o conductos para carbón. Tales instalaciones o facilidades movibles deben tener un contrapeso o ser instaladas en tal forma que permitan ser cerradas fuera de los límites del espacio libre cuando no estén usándose.

MINIMO ESPACIO LIBRE (CLEARANCE) EN VIAS DE UN METRO DE ANCHO

Desde el eje de la vía hasta	Espacio libre hacia los lados (metros)
Muelles de cargar y descargar	1.50
Paredes de vías enterradas	1.50
Plataformas para carretillas	1.50
Plazoletas de estibar	2.00
Túneles y viaductos	2.05
Cualquier otra clase de construcción (Excepto puentes)	2.30

MINIMO ESPACIO LIBRE (CLEARANCE) EN VIAS DE 75 CM. DE ANCHO

Muelles de cargar y descargar	1.40
Paredes de vías enterradas	1.40
Plataformas para carretillas	1.40
Plazoletas de estibar	1.90
Túneles y viaductos	1.95
Cualquier otra clase de construcción (Excepto puentes)	2.20

MINIMO ESPACIO LIBRE (CLEARANCE) EN VIAS DE 60 CM. DE ANCHO

Desde el eje de la vía hasta:	Espacio libre hacia los lados (metros)
Muellas de cargar y descargar	1.30
Paredes de vías enterradas	1.30
Plataformas para carretillas	1.30
Plazoletas de estibar	1.80
Túneles y viaductos	1.85
Cualquier otra clase de construcción (Excepto puentes)	2.10

4.076 Mínima luz libre vertical para toda clase de vía.

La mínima luz libre vertical para toda clase de vía se determinará de acuerdo con la siguiente tabla:

MINIMA LUZ LIBRE VERTICAL PARA TODA CLASE DE VIA

Desde la parte superior del carril hasta:	Luz libre vertical (metros)
Cualquier alambre o estructura (Excepto puentes, túneles y techos de andenes en estaciones)	6.70
Cualquier línea transmisora de un voltage entre 0 y 750 voltios	8.30
Cualquier línea transmisora de un voltage entre 750 y 15,000 voltios	8.60
Cualquier línea transmisora de un voltage entre 15,000 y 50,000 voltios	9.20

MINIMO ESPACIO LIBRE PARA PUENTES

4.077 Mínimo espacio libre para puentes cerrados.

Puentes Cerrados:

Ninguna pieza de un puente cerrado podrá penetrar dentro del contorno poligonal o gálibo definido del modo siguiente: Una horizontal a tres (3) metros con noventa (90) centímetros sobre las caras superiores de los carriles y dos (2) verticales a un (1) metro con setentiocho (78) centímetros de distancia del eje de la vía, chaflanados los ángulos de éstas por aquellas por rectas inclinadas a un ángulo de cuarenticinco grados (45º) que las cortan a setentiocho (78) centímetros de distancia del vértice. En la parte inferior el contorno estará determinado por un solo escalón a cada lado del eje de

la vía formado por una vertical de diecisiete (17) centímetros de alto a partir de la horizontal sobre la cara de los carriles y a una distancia de un (1) metro con diez (10) centímetros del eje de la vía y de la horizontal correspondiente.

4.078 Mínimo espacio libre para puentes abiertos.

Puentes Abiertos:

El mínimo espacio libre horizontal para puentes abiertos será de un (1) metro con cincuenticinco (55) centímetros desde el eje de la vía.

4.079 Distancia mínima entre ejes de vías rectas adyacentes.

En toda vía de nueva instalación, la distancia mínima entre ejes de vías rectas adyacentes se computará de acuerdo con la siguiente tabla:

DISTANCIA MINIMA ENTRE EJES DE VIAS RECTAS ADYACENTES

Ancho de la Vía	Distancia Mínima Entre Ejes de Vías Rectas Adyacentes (Metros)
1 Metro	3.50
75 Centímetros	3.25
60 Centímetros	3.10

4.080 Señales para casos de luz libre insuficiente.

En toda vía donde no sea posible dejar la mínima luz libre vertical que dispone la tabla anterior, se instalarán señales apropiadas a distancias convenientes a cada lado de la estructura, aprobadas por la Junta.

SECCION 6.—INSPECCIONES Y PRUEBAS DE LOCOMOTORAS DE VAPOR, TENDERES Y SUS PERTENENCIAS

Prueba de Calderas

4.085 Cuándo deben probarse las calderas.

Cuándo deben probarse.—Toda caldera antes de ponerse en servicio y por lo menos una vez cada doce (12) meses después de estar en servicio será sometida a una presión hidrostática que exceda en un veinticinco (25%) por ciento la presión a que habrá de trabajar.

Prueba de Virotillos

4.086 Cuándo deben probarse los virotillos rígidos.

Cuándo deben probarse los virotillos rígidos.—Todos los virotillos descubiertos se probarán por lo menos una vez al mes. Se probarán también inmediatamente después de someterse la caldera a la prueba hidrostática.

4.087 Método de probar los virotillos rígidos.

Método de probar los virotillos rígidos.—La persona a cargo de la inspección golpeará ligeramente cada virotillo con un martillo apropiado para determinar los que estén rotos por medio del sonido o la vibración de la lámina. Si se realizan las pruebas de virotillos cuando la caldera está llena de agua, la presión de la caldera no será menor de cincuenta (50) libras. Si la caldera no tiene presión, la prueba se realizará después de vaciar toda el agua de la caldera, en cuyo caso la vibración de la lámina indicará si hay algún defecto en el virotillo. Esta última prueba es preferible.

Método de probar los virotillos flexibles con casquillos

4.088 Método de probar los virotillos flexibles con casquillos.

1. Excepto como más adelante se dispone, a todos los virotillos con casquillos sobre los extremos exteriores se les removerán los casquillos por lo menos una vez cada dos (2) años y se examinarán los virotillos y camisas para ver si están rotos. Cada vez que se aplique la prueba hidrostática se hará la prueba del martillo a que se refiere el apartado 4.087 de esta sección y mientras la caldera esté sometida a una presión hidrostática que no sea menor que la presión a que la misma habrá de trabajar.
2. No será requisito remover los casquillos cuando los virotillos flexibles de una caldera estén

provistos de un agujero indicador de no menos de tres dieciseisavos (3/16) de pulgada (4.8 mm.) ni más de siete treintidosavos (7/32) de pulgada (5.6 mm.) de diámetro, que se extienda a todo su largo, y penetre en la cabeza hasta una distancia no menos de una tercera (1/3) parte de su diámetro, siempre que dichos agujeros estén defendidos por un enchape de cobre o por cualquier otro método aprobado para evitar que se obstruyan con el moho y la corrosión, y si cada vez que se aplique la prueba hidrostática son abiertos y probados con un instrumento eléctrico u otro instrumento apropiado que demuestre positivamente que los agujeros indicadores están abiertos a todo su largo. Cuando se termine dicha prueba se aplicará la prueba hidrostática y se removerán aquellos virotillos que demuestren escape a través del agujero indicador. Los extremos interiores de los agujeros indicadores deben mantenerse cerrados con un material poroso a prueba de fuego que los mantenga libres de materias extrañas pero que permita el escape del vapor o el agua dentro del agujero indicador en caso de que el virotillo se rompa o fracture. Cuando se termine esta prueba se cerrarán los extremos de los agujeros indicadores con un material de un color distinto al removido y se llevará un récord de los colores usados.

4.089 Virotillos rotos.

Virotillos rotos.—No se permitirá que se usen calderas en las que haya dos virotillos adyacentes rotos o tapados en cualquier parte de la caja de fuego o cámara de combustión; cuando tres o más estén rotos o tapados en un círculo de cuatro (4) pies (1.22 M) de diámetro; o cuando haya en toda la caldera cinco o más virotillos rotos o tapados.

MANOMETROS DE PRESION

4.091 Localización de manómetro.

Localización.—Toda caldera tendrá por lo menos un manómetro de vapor que indique correctamente la presión en la caldera. Dicho manómetro se colocará donde quede menos expuesto al calor de la caldera y pueda ser leído fácilmente por los operadores.

VALVULAS DE SEGURIDAD

4.093 Número y capacidad de las válvulas de seguridad.

Número y capacidad.—Toda caldera se equipará con no menos de dos (2) válvulas de seguridad, de capacidad suficiente para evitar la acumulación de una presión de más del cinco por ciento (5%) sobre la presión normal de vapor, en cualquier condición de servicio.

4.094 Graduación de las válvulas de seguridad.

Graduación.—Las válvulas de seguridad se graduarán para que disparen a presiones que no excedan de seis (6) libras sobre la presión normal de la caldera, para lo cual se utilizarán manómetros de vapor debidamente calibrados. En el momento de graduar dichas válvulas, el nivel del agua en la caldera no quedará más alto que el grifo superior del manómetro.

4.095 Cuándo deben probarse las válvulas de seguridad.

Cuándo deben probarse.—Las válvulas de seguridad se probarán con vapor por lo menos una vez al mes, y cuando se informe alguna irregularidad en su funcionamiento.

INDICADORES DE NIVEL DE AGUA

4.098 Número y localización de los indicadores de nivel.

Número y localización.—Toda caldera se equipará por lo menos de un tubo de nivel de agua y tres grifos de nivel. El grifo inferior se colocará de manera que el centro de su orificio quede a no menos de tres (3) pulgadas (7.5 cm.) sobre el punto más elevado del cielo del hogar. El grifo superior se colocará un poco más alto que el supuesto nivel máximo del agua, y el grifo del medio se colocará a una distancia equidistante de los otros dos.

4.099 Válvulas del tubo indicador de nivel.

Válvulas del tubo indicador de nivel.—Todos los tubos de los indicadores de nivel estarán equipados con dos válvulas o llaves de paso, una en la parte más alta y la otra en la parte más baja de la conexión a la caldera y con un grifo para desagüe, construídos y situados de tal modo que puedan abrirse y cerrarse fácilmente con la mano. La válvula más baja de la conexión a la caldera no podrá situarse a menos de tres (3) pulgadas (7.5 cm.).

4.100 Cuándo deben limpiarse los grifos de nivel.

Cuándo deben limpiarse.—Los vástagos de todos los grifos de nivel y de los tubos de nivel de agua se sacarán por lo menos una vez al mes con el fin de remover todas las incrustaciones y sedimentos que haya en los grifos.

4.101 Condiciones en que deben mantenerse los grifos de nivel.

Todos los tubos de nivel de agua deben soplarse y todos los grifos de nivel probarse antes de cada viaje, debiendo mantenerse los grifos de nivel en tales condiciones que puedan abrirse y cerrarse fácilmente con la mano sin la ayuda de llaves u otros instrumentos.

4.102 Lámparas para el nivel de agua.

Lámparas para el nivel de agua.—Todos los tubos de nivel de agua se dotarán de lámparas apropiadas, debidamente situadas para que el maquinista pueda ver con facilidad el nivel de agua en el indicador.

INYECTORES

4.105 Inyectores.

Los inyectores se mantendrán en buenas condiciones, libres de incrustaciones, y se probarán antes de cada viaje. Las válvulas de retención de las calderas, los tubos de alimentación, los tubos de succión, las mangueras y las válvulas de los tanques, se mantendrán en buenas condiciones, libres de escapes y substancias extrañas que puedan obstruir la circulación del agua.

TAPONES DE TUBOS DE CALDERAS

4.108 Tapones de tubos de calderas.

Los tapones que se utilicen para tapar los extremos de los tubos de humo de las calderas, que estén defectuosos, serán de hierro y estarán provistos de un agujero a través de su centro de no menos de tres cuartos (3/4) de pulgada (19 mm.) de diámetro. Los mencionados agujeros se utilizarán para pasar una varilla de hierro de no menos de cinco octavos (5/8) de pulgada (15.9 mm.) de diámetro, la que se extenderá a todo el largo del interior del tubo uniendo y manteniendo firmes los tapones colocados a ambos extremos, mediante roscas y tuercas preparadas al efecto. En la primera ocasión que se presente, se removerán los tapones de los tubos de calderas y repararán los tubos defectuosos.

LAVADO DE CALDERAS

4.110 Cuándo deben lavarse las calderas.

Cuándo deben lavarse.—Todas las calderas se lavarán cuidadosamente cada vez que fuere necesario, efectuándose dicha labor por lo menos tres (3) veces al mes. Todas las calderas se considerarán como si hubiesen estado en servicio continuo durante el tiempo en que se han estado lavando, a menos que las fechas de los días en que dichas calderas hayan estado fuera

INFORME E INSPECCION DE ACCIDENTES

4.120 Notificación de accidentes al Administrador del Fondo del Seguro del Estado.

En caso de que ocurra una explosión o algún otro accidente serio debido a rotura de una caldera de locomotora o alguna de sus pertenencias, causando lesiones serias o muerte a una o más personas, la compañía, dueña o explotadora de tal locomotora telegrafiará inmediatamente al Administrador del Fondo del Seguro del Estado de Puerto Rico, a su oficina en San Juan, informándole sobre dicho accidente y especificando la naturaleza del mismo, sitio en que ocurrió y sitio en que puede ser examinada la locomotora, cuyo mensaje será confirmado inmediatamente por correo haciendo un informe completo y detallado de dicho accidente, manifestando las causas a que el mismo se debió, y suministrando una lista completa de las personas heridas o muertas.

4.121 Notificación de accidentes.

Por los medios más prontos y expeditos que estén a su alcance, los Jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente al Ingeniero encargado de la inspección de la línea o a sus subalternos, y en su caso a la Autoridad superior de la localidad, según lo dispone el Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.122 Aviso de accidentes.

De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes o poner en peligro a los viajeros se dará parte inmediatamente según lo dispone el Artículo 173 del Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles. (Véase Apéndice)

4.123 Notificación al Comisionado del Trabajo.

Cuando la caldera de una locomotora sufra una explosión, se dará parte inmediatamente al Comisionado del Trabajo como Presidente de la Junta de Seguridad Industrial del Departamento del Trabajo, por el medio más rápido y expedito con que se disponga, conservándose intactas la parte o partes afectadas por dicho accidente por un período de por lo menos cinco (5) días sin que interfiera u obstaculice el tráfico, para dar tiempo a realizar una inspección de la misma si así se estimare conveniente.

REGLAS E INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCION Y PRUEBAS DE LOCOMOTORAS DE VAPOR Y TENDERES

4.125 El maquinista informará desperfectos en su locomotora.

Será el deber del maquinista informar a su superior inmediato, a la brevedad posible, cualquier desperfecto que note en el funcionamiento de la locomotora a su cargo.

LUCES

4.127 Locomotoras utilizadas para viajes.

Locomotoras utilizadas para viajes:

1. Toda locomotora utilizada para viajes durante las horas comprendidas entre la puesta y la salida del sol, estará dotada de una luz al frente que provea suficiente iluminación para hacer posible el poder ver desde la cabina de la locomotora y en condiciones normales, un objeto negro del tamaño de un hombre a una distancia de ochocientos (800) pies al frente de dicha luz; y dichas luces se mantendrán en buenas condiciones.

2. Toda locomotora utilizada para viajes, que tenga que caminar hacia atrás en cualquier sitio de su ruta, estará dotada en la parte trasera de una luz que reúna los requisitos anteriormente establecidos en la sección número 1 del apartado 4.027.

3. Las luces de las locomotoras en servicio público estarán diseñadas de tal modo que la intensidad de las mismas pueda aminorarse en las estaciones o al cruzar con otros trenes.

4. Cuando dos o más locomotoras se utilicen en el mismo tren, se requiere que solamente la locomotora del frente lleve la luz encendida.

4.128 Locomotoras utilizadas en maniobras de batey.

Locomotoras utilizadas en maniobras de batey:

Toda locomotora utilizada para servicio o maniobras de batey durante el tiempo comprendido entre la puesta y la salida del sol, estará dotada de dos luces, una situada en el frente de la locomotora y la otra en la parte trasera, cada una de las cuales proveerá suficiente iluminación para hacer posible el poder ver desde la cabina de la locomotora y en condiciones normales, un objeto negro del tamaño de un hombre a una distancia de trescientos (300) pies al frente de dichas luces; y dichas luces se mantendrán en buenas condiciones.

SECCION 7.—DISPOSICIONES DIVERSAS

4.130 Personas que encenderán las locomotoras.

Solamente las personas designadas al efecto por la Empresa encenderán las locomotoras.

4.131 El maquinista o el fogonero no abandonarán su puesto.

Una vez dispuesta para el servicio, uno de los dos, el maquinista o el fogonero, permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, tanto en las vías principales como en los apartaderos.

4.132

Las siguientes disposiciones de la Ley de Policía de Ferrocarriles de Puerto Rico, concernientes a las materias que abajo se indican, se hacen formar parte de este reglamento y aparecen incluídas en el Apéndice:

Materia	Artículo de la Ley de Policía de Ferrocarriles
Ganado, disposiciones respecto al mismo	Art. 2
Condiciones técnicas	15
Destrucción de la vía o daños a la misma	16
Conservación del camino de hierro en buen estado	26
Botiquines	30
Orden y policía de las estaciones	31
Ejes de las locomotoras, ténderes, etc.	34
Cuándo se usan ruedas fundidas	35
Registros de locomotoras de servicio y de los ejes de locomotoras y ténderes	36 y 37
Requisitos de los ténderes	39
Autorización necesaria para usar carruajes de viajeros	40
Sitio designado a cada viajero	41
Marcas que se pondrán en las locomotoras, etc.	42
Conservacion del material de explotación	43
Materias explosivas, etc.	51
Topes, colocación, limpieza y engrase de los mismos	52 y 53
Número de máquinas en cada tren	54 y 55
Registro de las causas por qué se han usado dos máquinas	56
Reconocimiento del tren por el jefe del mismo	58
Uso de lastre	59
Luces y señales para los trenes y alumbrado de los carrua es de viajeros durante las horas de la noche	62
Deber de los empleados de estar en sus puestos	63
Máquinas de auxilio o de reserva	64
Reglamento para el servicio de las máquinas de auxilio	65
Dirección del movimiento de los trenes	66
Hora de salida	67
Intervalo entre un tren y otro	68
Paradas en la vía general	70
Disposiciones sobre la marcha, velocidad, etc., de los trenes	71
Trenes extraordinarios	72
Sistema de señales	74
Disminución de la velocidad en los cruces	75
Puntos donde se fijarán las señales	76
Velocidad al aproximarse a las estaciones	77
Disminución de la velocidad en curvas, etc.	78
Precauciones cuando el ténder va delante de la locomotora	79
Anuncio de las estaciones	81
Cuándo estarán los trenes bajo el mando del jefe de estación	82
Jefes de los empleados del tren	83
Velocidad cuando hay dos locomotoras	84
Cuando la máquina marcha sin tren	85
Personas que irán en la locomotora	86
Registro de retrasos de trenes	87
Notificación de accidentes	88
Medidas referentes a la seguridad de los trenes	89
Aprobación del cuadro de organización de trenes	90 y 92
Aprobación de una nueva organización	91
Aviso al público	93
Uniformes	170
Requisitos de los maquinistas	172
Aviso de accidentes	173

Por acuerdo tomado por la Junta de Seguridad Industrial del Departamento del Trabajo, este Reglamento ha sido promulgado y entrará en vigor el día 12 de septiembre de 1947.

FERNANDO SIERRA BERDECIA,
Comisionado del Trabajo y Presidente de la Junta de Seguridad Industrial.

CERTIFICO: Que ésta es copia fiel y exacta del Reglamento para Ferrocarriles aprobado por la Junta de Seguridad Industrial del Departamento del Trabajo de Puerto Rico, en la reunión extraordinaria celebrada el día 11 de agosto de 1947.

RAMÓN CASANOVA CANO,
Secretario y Director Técnico, Junta de Seguridad Industrial.

4.117 Informe demostrativo de la condición general de la caldera.

Una vez al año, por lo menos, y dentro de los diez (10) días subsiguientes a la terminación de las pruebas hidrostáticas y demás pruebas requeridas, se someterá un informe de dichas pruebas demostrativo de la condición general de la caldera y de las reparaciones a que ha sido sometida, el cual se enviará a la Secretaría de la Junta de Seguridad Industrial de Puerto Rico, y se archivará una copia en la oficina del primer oficial mecánico a cargo de la locomotora. En aquellos casos en que las calderas estén aseguradas, se aceptará el informe del inspector de calderas de la Compañía de Seguros, siempre que dicho inspector figure en la lista de los inspectores de calderas aceptados por esta Junta, y se haya cumplido con las disposiciones de la Regla Especial Núm. 1 promulgada el día 27 de febrero de 1947.

4.118 Informe de alteración.

Informe de alteración.—Cuando se efectúen reparaciones o cambios en las calderas, se hará un informe de alteración, debidamente certificado, en el cual se detallarán los cambios efectuados, el que se enviará a la Secretaría de la Junta dentro de los 30 días a partir de la fecha en que se efectuaron dichos cambios. Este informe contendrá la siguiente información:

A. Instalación de nuevas láminas o placas.
B. Aplicación de parches en el cuerpo o cielo de hogar de las calderas o en cualquier porción de la lámina de la cubierta.
C. Refuerzos longitudinales de la junta o costura.
D. Cambios en el tamaño o número de las abrazaderas, especificando la tensión máxima a que están sometidas.
E. Instalación inicial de los tubos de los recalentadores y del cielo del hogar, especificando el número y dimensiones de los tubos.
F. Cambios en el número o capacidad de las válvulas de seguridad.

El informe de los parches irá acompañado de un dibujo o copia azul del parche, demostrando el sitio en que está situado con respecto a la línea central de la caldera, especificando todas las dimensiones necesarias, y demostrando la naturaleza y localización del defecto.

Los parches que hayan sido aplicados anteriormente, se informarán inmediatamente después de haberse removido el forro para examinar la caldera.

de servicio, hayan sido debidamente certificadas en los informes sobre lavado e inspección.

4.111 Remoción de tapones.

Remoción de tapones.—Cuando se laven las calderas, se removerán los tapones del cielo del hogar si los hubiere, y todos los demás tapones destinados a la limpieza.

4.112 Tubos de agua.

Se dará atención especial a los tubos del cielo del hogar para asegurarse de que estén libres de incrustaciones y sedimentos.

4.113 Record de oficina.

Récord de oficina.—Se llevará un récord exacto de todos los lavados que se realicen de las calderas de las locomotoras el cual se guardará en la oficina de la compañía del ferrocarril. En el mismo se entrará la siguiente información el mismo día que se lave la caldera:

(*a*) Número de la locomotora.
(*b*) Fecha del lavado.
(*c*) Firma del lavador o inspector.
(*d*) Certificación de que los vástagos de los grifos de nivel y del cristal del indicador de nivel de agua fueron removidos y los niveles y grifos limpiados.
(*e*) Certificación de que los inyectores fueron debidamente limpiados.
(*f*) Firma del inspector de caldera o del empleado que limpió los inyectores, removió los vástagos y limpió los grifos y niveles.

ESCAPES DE VAPOR

4.115 Escapes por debajo de la cubierta.

Escapes por debajo de la cubierta.—Si se desarrolla un escape de vapor de bastante magnitud por debajo de la cubierta, se investigará debidamente para localizarse. Si se encuentra que el escape se debe a una grieta en el casco o a cualquier otro defecto que pueda reducir la seguridad de la caldera, ésta se retirará de servicio. Dicha caldera no podrá restituirse al servicio hasta tanto no haya sido debidamente reparada y certificada al efecto.

4.116 Escapes frente al maquinista.

Escapes frente al maquinista.—Todas las válvulas de vapor, grifos, uniones, pernos, juntas, etc., se mantendrán en tales condiciones que no permitan el escape de vapor frente a los maquinistas, evitando así el obstruir su visión.

INDICE

	Número Marginal	Página
SECCION -1-		
Aplicación o Alcance:		8
Aplicación	4.020	8
Menores de dieciocho años	4.021	8
Personas que adolezca de algúnn defecto físico	4.022	8
Clasificación de los Ferrocarriles:		7
Clasificación de los ferrocarriles	4.010	7
Condiciones Técnicas:		7
Condiciones técnicas	4.015	7
Definiciones		7
Ferrocarril	4.005	7
SECCION -7-		
Disposiciones Diversas:		27
Disposiciones de la Ley de Policía de Ferrocarriles de Puerto Rico	4.132	27
El maquinista o el fogonero no abandonarán su puesto	4.131	27
Personas que encenderán las locomotoras	4, 130	27
SECCION -2-		
Equipo de Material Rodante:		9
Acoplamiento automático o de eslabón y pasador	4.025	9
Altura máxima de la carga	4.029	9
Condiciones de seguridad de los vagones	4.030	9
Conservación del material de explotación	4.037	10
Cuando se usan ruedas fundidas	4.036	10
Ejes de las locomotoras, ténderes, etc.	4.035	10
Frenos de aire	4.027	9
Inspección de calderas de locomotoras y pertenencias	4.033	10
Las locomotoras se equiparán adecuadamente	4.031	10
Marcas que se pondrán en las locomotoras, etc.	4.040	11
Plataformas sobre los enganches	4.032	10
Registros de locomotoras de servicio y de los ejes de locomotoras y ténderes	4.038	10
Requisitos de los ténderes	4.039	11
Sombreretes	4.034	10
Topes, colocación, limpieza y engrase de los mismos	4.026	9
Transportación de planchas de acero y diseño de barandas	4.028	9
SECCION -3-		
Equipo para Ferrovías:		12
Bloques parachoques o amortizadores	4.046	12
Colocación de andenes a los lados de los viaductos donde se permita el tránsito de personas	4.049	12 a 13
Colocación de bloques de madera o metal	4.047	12
Colocación de plataformas de maniobras	4.048	12
Conservación del camino de hierro en buen estado	4.053	13
Contrafosos, defensas y contracarriles	4.052	13
Eliminación o resguardo de pasos a nivel	4.045	12
Protección de las tolvas de vía colocadas debajo de los carriles	4.051	13
Protección de viaductos	4.050	13
SECCION -5-		
Espacios Libres (Clearances)		16
Espacios Libres (Clearances)	4. 075	16 a 17
Distancia mínima entre ejes de vías rectas adyacentes	4. 079	18
Mínima luz libre vertical para toda clase de vía	4. 076	17
Mínimo espacio libre para puentes cerrados	4. 077	17 a 18
Mínimo espacio para puentes abiertos	4. 078	18
Señales para casos de luz libre insuficiente	4. 080	18
SECCION -6-		
INSPECCIONES Y PRUEBAS DE LOCOMOTORAS DE VAPOR TENDERES Y SUS PERTENENCIAS:		
Escapes de Vapor		23
Escapes frente al maquinista	4. 116	23
Escapes por debajo de la cubierta	4. 115	23
Informe de alteración	4. 118	24
Informe demostrativo de la condición general de la caldera	4. 117	24
Indicadores de Nivel de Agua:		21
Cuándo deben limpiarse los grifos de nivel	4. 100	21
Condiciones en que deben mantenerse los grifos de nivel	4. 101	22
Lámparas para el nivel de agua	4. 102	22

INDICE

	Número Marginal	Página
Número y localización de los indicadores de nivel	4.098	21
Válvulas del tubo indicador de nivel	4.099	21
Informe de Inspección de Accidentes		25
Aviso de accidentes	4.122	25
Notificación al Comisionado del trabajo	4.123	25
Notificación de accidentes	4.121	25
Notificación de accidentes al Administrador del Fondo del Seguro del Estado	4.120	25
Inyectores		
Inyectores	4.105	22
Lavado de Calderas		22
Cuándo deben lavarse las calderas	4.110	22 a 23
Record de oficina	4.113	23
Remoción de tapones	4.111	23
Tubos de agua	4.112	23
Luces		26
Locomotoras utilizadas en maniobras de batey	4.128	26
Locomotoras utilizadas para viajes	4.127	26
Manómetros de Presión		20
Localización de manómetro	4.091	20
Metodo de Probar los Virotillos Flexibles con Casquillos		19
Método de probar los virotillos flexibles con casquillos	4.088	19 a 20
Virotillos rotos	4.089	20
Prueba de Calderas		19
Cuándo deben probarse las calderas	4.085	19
Prueba de Virotillos		19
Cuándo debn probarse los virotillos rigidos	4.086	19
Metodo de probar los virotillos rígido	4.087	19
Reglas E Instrucciones para la Inspección y Pruebas de Locomotoras de Vapor y tenderes		26
El maquinista informará desperfectos en su locomotora	4.125	26
Tapones de Tubos de Calderas		22
Tapones de tubos de calderas	4.108	22
Válvulas de Seguridad		21
Cuándo deben probarse las válvulas de seguridad	4.095	21
Graduación de las válvulas de seguridad	4.094	21
Número y capacidad de las válvulas de seguridad	4.093	21
PENALIDAD	4.001	6
PETICION	4.002	6
PREAMBULO	4.000	6
Secciones 5, 6 y 19 de la Ley número 112 de 5 de Mayo de 1939, segun quedo enmendada por la Ley número 37 del 26 de Abril de 1945		4 a 5
SENALES Y AVISOS		14
Anuncio de la proximidad del tren	4.064	15
Anuncio de las estaciones	4.070	15
Aviso al público	4.071	15
Colocación de señales de peligro	4.060	14
Colocación de señales o avisos para señalar los riesgos al personal del tren	4.059	14
Comunicación entre el personal del tren	4.067	15
Interpretación, investigación, informe y corrección de deficiencias en las señales	4.058	14
Luces y señales para los trenes y alumbrado de los carruajes de viajeros durante las horas de la noche	4.065	15
Precaución cuando se cruce un camino público transitado	4.063	14
Protección para los obreros que trabajen en la reparación del material rodante	4.062	14
Puntos donde se fijarán las señales	4.069	15
Señales cuando los trenes o máquinas se detengan en la vía	4.066	15
Señales para proteger a los hombres que trabajen cargando o descargando vagones	4.061	14
Señales que harán los maquinistas	4.072	15
Sistema de señales	4.068	15

APENDICE

Forman este apéndice varios artículos del Reglamento para la Ejecución de la Ley de Ferrocarriles, la Ley de Policía de Ferrocarriles, y el Reglamento de la Ley de Policía de Ferrocarriles, cuyas leyes y reglamentos aparecen en la Compilación de los Estatutos Revisados y Códigos de Puerto Rico, Edición de 1941, y a cuyos artículos se hace mención en el Reglamento de Seguridad Industrial para Ferrocarriles.

REGLAMENTO PARA LA EJECUCION DE LA LEY DE FERROCARRILES

(Página 1355 de la Compilación de los Estatutos Revisados y Códigos de Puerto Rico, aprobado el 14 de diciembre de 1887, Edición de 1941.)

CAPÍTULO III.—*De la Ejecución y Explotación de los Ferrocarriles por Concesiones a Particulares o Compañías sin Subvención ni Auxilio de Fondos Públicos.*

Construcción de líneas de servicio general por particulares o compañías.

Artículo 15.—Las líneas de servicio general cuyos proyectos hubiesen sido estudiados por el Gobierno, podrán ser construídas por medio de concesiones a particulares o Compañías, con arreglo a lo dispuesto en la Ley General de Obras Públicas, y en los Capítulos II y III del Reglamento para su ejecución, según que se lleven a cabo sin auxilio alguno o con cualquiera de las subvenciones que determina la Ley Especial de Ferrocarriles de Puerto Rico.

Condiciones que regirán.

En la ejecución de un ferrocarril por concesión, regirán las condiciones generales establecidas o que se establecieren en lo sucesivo, las facultativas que formen parte del proyecto, y las particulares y económicas que para cada caso se estipulen.

Serán objeto de las condiciones particulares las indeterminadas en las generales, el arreglo de las cuotas de tarifas, las fechas en que han de comenzarse y demás cláusulas especiales que se determinen para el otorgamiento de la concesión.

Condiciones técnicas.

Las líneas declaradas de servicio general a que se refiere este capítulo podrán ser objeto de concesión por el Gobierno sin necesidad de que se redacte previamente su proyecto, según se expresa en el artículo 25 de la Ley Especial de Ferrocarriles; pero entre las condiciones técnicas de trazado y ejecución que han de sustituir a dicho proyecto es requisito indispensable que figuren las siguientes:

1. El itinerario o poblaciones y puntos principales por los cuales o por sus inmediaciones deba pasar la línea .

2. La longitud máxima del trazado.

3. El número y clases de las estaciones y apartaderos.

4. La inclinación máxima de las rasantes y radio mínimo de las curvas.

5. Las dimensiones generales que como mínimo podrán admitirse en la vía y obras y los esfuerzos máximos a que podrán estar sometidos los materiales, así como los coeficientes de estabilidad que se considerarán como admisibles.

6. Las bases de que debe partirse para hacer el replanteo de la línea y determinar la cimentación de las obras de fábrica.

7. Las prescripciones generales a que deba satisfacer el material móvil.

8. Todas las que se consideren necesarias para la solidez de las obras y seguridad y facilidad del tránsito.

9. El coste medio kilométrico calculado para la línea.

Además de estas condiciones técnicas regirán como en el caso de existir un proyecto aprobado las generales, particulares y económicas a que se refieren los párrafos anteriores de este artículo.

Conservación del camino de hierro en buen estado.

Artículo 26.—Las Empresas estarán obligadas a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias de modo que su circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias podrán usar de iguales armas y disfrutar de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado. Para que puedan invocar estos privilegios los expresados guardas deberán llevar el distintivo que acuerde cada Empresa, el cual habrán de usar en todos los actos del servicio.

Capítulo VIII.—*De las Condiciones Generales que Habrán de Observarse en la Ejecución y Explotación de los Tranvías.*

Reglas que rigen para la construcción y explotación de tranvías.

Artículo 112.—Los tranvías habrán de establecerse siempre de manera que no causen perjuicio ni entorpecimiento a la circulación de los vehículos ordinarios que transiten por la carretera o vías que ocupen. No se admitirá por consiguiente sistema alguno en que los carriles sobresalgan por encima de la superficie del camino y en las condiciones generales se prescribirá la latitud mínima de las calles en que pueda establecerse un tranvía determinando la situación que los carriles habrán de tener para que puedan cruzarse los vehículos del tranvía con los ordinarios y con los estacionados en la carretera o calle para las operaciones de carga y descarga. Asimismo se establecerán las reglas oportunas para que no sufra perjuicio ni molestia el tránsito de los peatones.

Conservación de carreteras y calles.

Artículo 113.—La parte de carretera o calle ocupada por un tranvía, o el ancho de ella que se fije, se conservará por cuenta del concesionario, quien al efecto renovará y reformará los firmes y empedrados con materiales de buena calidad, siempre que fuere necesario a juicio de los agentes facultativos encargados de la inspección.

En el establecimiento del tranvía y en las operaciones de conservación y reparación se cuidará de no introducir modificación alguna, ni en las rasantes de la carretera o calles, ni en el perfiil trasversal que las mismas afecten.

Establecimiento de apartaderos.

Artículo 114.—Cuando el tranvía fuere de una sola vía habrán de establecerse apartaderos convenientemente situados, a fin de evitar entorpecimientos en la circulación.

Medios de ejecución y empleados a elección de la empresa.

Artículo 118.—La Empresa podrá elegir libremente los medios de ejecución del tranvía, así como los empleados, que destine a su explotación y administración. Formará asimismo los reglamentos necesarios para el servicio público, dando cuenta al Ministerio de Ultramar o a la autoridad correspondiente, según los casos.

Seguridad y salubridad pública.

En lo relativo a la seguridad y salubridad pública se atendrá la compañía a lo que exijan el Gobierno y las autoridades correspondientes con arreglo a las leyes y reglamentos generales, y a los especiales de policía de las carreteras y ordenanzas municipales de los pueblos que atraviese la línea.

LEY DE POLICIA DE FERROCARRILES

(Página 1371 de la Compilación de los Estatutos Revisados y Códigos de Puerto Rico, aprobado el 13 de enero de 1888, Edición de 1941.)

TÍTULO I.—*De las Disposiciones para la Conservación de las Vías Públicas, Aplicables a los Ferrocarriles.*

Disposiciones aplicables a los ferrocarriles.

Artículo 1.—Son aplicables a los ferrocarriles las leyes y las disposiciones de la administración relativas a carreteras, que tienen por objeto:

1. La conservación de cunetas, taludes, muros, obras de fábrica o de cualquier otra clase.

2. Las servidumbres para la conservación de las vías impuestas a las heredades inmediatas.

3. Las servidumbres impuestas a estas mismas heredades respecto a alineaciones, construcciones de todas clases, aperturas de zanjas, libre curso de las aguas, plantaciones, poda de árboles, explotación de minas, de terrenos, de escoriales, de canteras y de cualquiera otra clase. La zona a que se extienden estas servidumbres, es la de 20 metros a cada lado del ferrocarril.

4. Las prohibiciones que tienden a evitar toda clase de daño a la vía.

5. La prohibición de poner objetos colgantes o salientes que ofrezcan incomodidad o peligro a las personas o a la vía.

6. La prohibición de establecer acopios de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos o cualquier otro objeto que perjudique al libre tránsito.

Título II.—*De las Disposiciones para la Conservación de la Vía, Especiales a los Ferrocarriles.*

Ganado, disposiciones respecto al mismo.

Artículo 2.—En toda la extensión del ferrocarril no se permitirá la entrada ni el apacentamiento de ganados. Si por atravesar el ferrocarril alguna carretera o camino tuviesen que pasar ganados, se verificará siempre sin que se altere ni detenga la marcha de los trenes, y en la forma que se disponga por regla general para aquel tránsito.

Construcción de muros o paredes de cerca.

Artículo 3.—En una zona de tres metros a uno y otro lado del ferrocarril, sólo se podrán construir en adelante muros o paredes de cerca, pero no fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino. Esta disposición no es extensiva a las construcciones anteriores a la promulgación de esta ley o al establecimiento de un camino de hierro, las cuales podrán ser reparadas y conservadas en el estado que tuvieren, pero sin que sean reedificadas. Si fuese necesario hacer alguna demolición o modificación de fábrica en beneficio del ferrocarril, se procederá con arreglo a lo que previene el artículo 11 de esta ley.

Edificios dentro de la zona del camino.

Artículo 4.—Dentro de la zona marcada en el párrafo tercero del artículo 1, es extensiva en los ferrocarriles a cinco metros a cada lado de la vía respecto a los objetos no inflamables y a veinte metros respecto a los inflamables.

Distancia a que se podrán depositar materiales, tierras, etc.

Artículo 5.—La prohibición de establecer acopios de materiales, tierras, piedras o cualquiera otra cosa de que queda hecha mención en el párrafo 6 del artículo 1, es extensiva en los ferrocarriles a cinco metros a cada lado de la vía respecto a los objetos no inflamables y a veinte metros respecto a los inflamables.

Excepciones.

Artículo 6.—No tendrá lugar la prohibición del artículo anterior:

1. En los depósitos de materias incombustibles que no excedan de la altura del camino en el caso de que éste vaya en terraplén.

2. En los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y de las cosechas durante la recolección, pero en caso de incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tendrán derecho a indemnización.

Autorización para el acopio de materiales no inflamables.

Artículo 7.—El Gobernador de la provincia podrá autorizar, oyendo a los Ingenieros del Gobierno y de las Empresas, el acopio de materiales no inflamables; pero la autorización será revocable a su voluntad. No podrá el Gobernador extender su autorización a los depósitos de materias inflamables.

Caminos de hierro estarán cerrados.

Artículo 8.—Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extensión por ambos lados. El Ministerio de Ultramar, oyendo a la Empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que debe llevarse a cabo el cerramiento. Donde los ferrocarriles crucen otros caminos a nivel se establecerán barreras, que estarán cerradas, y sólo se abrirán para el paso de los carruajes y ganados con arreglo a lo que determine el reglamento.

TÍTULO III.—*Disposiciones Comunes a los Títulos Anteriores.*

Modo de medir las distancias.

Artículo 9.—Las distancias marcadas en el párrafo tercero del artículo 1, y en los artículos 3 y 5 de esta ley, se contarán desde la línea inferior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas. A falta de ésta se contarán desde una línea trazada a metro y medio del carril exterior de la vía. El reglamento fijará la distancia mínima de las estaciones en que se podrán edificar o establecer depósitos.

Disminución de distancias.

Artículo 10.—El Ministerio de Ultramar, en casos especiales, podrá disminuir las distancias a que se refiere el artículo que antecede, previo el oportuno expediente

en que resulte la necesidad o conveniencia de hacerla, y no siguiese perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito de la vía.

Derechos adquiridos, anteriormente.

Artículo 11.—Siempre que haya derechos particulares existentes con anterioridad al establecimiento de un ferrocarril o a la publicación de esta ley, que después de ella no puedan crearse y sea necesario suprimirlos por necesidad o utilidad de los ferrocarriles, se observarán las reglas establecidas en la ley de 13 de junio de 1884 para la expropiación forzosa por causa de utilidad pública, lo preceptuado en la Ley de Obras Públicas, y las disposiciones administrativas dadas o que se dieren para su ejecución.

TÍTULO V.—*De los Delitos y Faltas Especiales Contra la Seguridad y Conservación de los Ferrocarriles.*

Destrucción de la vía o daños a la misma.

Artículo 16.—El que voluntariamente destruya o descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito o puedan producir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio.

REGLAMENTO DE LA LEY DE POLICIA DE FERROCARRILES

(Página 1374 de la Compilación de los Estatutos Revisados y Códigos de Puerto Rico, aprobado el 16 de enero de 1888, Edición de 1941.)

CAPÍTULO II.—*De la Vía y su Conservación.*

Distancia a que se podrá construir.

Artículo 4.—Se prohibe construir represas, pozos y abrevaderos a menor distancia de veinte metros a uno y otro lado del ferrocarril. Esta distancia de veinte metros se contará desde la línea inferior de los taludes en los terraplenes; desde la superior en los desmontes, y desde el borde exterior de las cunetas cuando el ferrocarril se halle en terreno natural; a falta de éstas, se contará la distancia de veinte metros desde una línea paralela al carril exterior, a metro y medio de distancia del mismo.

Construcciones a una distancia de 3 metros.

Artículo 16.—La prohibición impuesta por el artículo 3 de la Ley de Policía de Ferrocarriles, de levantar a menos de tres metros de distancia del ferrocarril otra

fábrica que no sea una pared o tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras u otro hueco cualquiera que sea sobre la vía.

Medidas que se tomarán si los medios son insuficientes.

Artículo 20.—Cuando a juicio del Gobernador General fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí misma, después de oír a la Empresa, las medidas que juzgue convenientes y que el interés público reclame en cada caso.

CAPÍTULO III.—*De las Estaciones.*

Departamentos en las estaciones.

Artículo 30.—Habrá en las estaciones que el Gobernador General designe:

1. Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del Telégrafo.

2. Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados pertenecientes a los viajeros.

3. Un botiquín provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

Orden y policía de las estaciones.

Artículo 31.—Corresponde al Gobernador General adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios, de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; dando cuenta al Ministerio de Ultramar para que confirme, reforme o revoque las disposiciones adoptadas.

Se prohibe todo privilegio a favor de las Empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

CAPÍTULO IV.—*Del Material Empleado en la Explotación.*

Ejes de las locomotoras, tenders, etc.

Artículo 34.—Los ejes de las locomotoras, tenders y carruajes de todas clases, pertenecientes al material de las Empresas, serán forjados a martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojas y perfectamente apropiados al servicio que presten.

Cuando se usan ruedas fundidas.

Artículo 35.—En el caso de usarse ruedas fundidas serán macisas y deberán haberse fundido en molde me-

tálico. El Gobierno podrá prohibir el empleo de esta clase de ruedas, cuando de los ensayos practicados al efecto, resulten que pueden ocasionar accidentes perjudiciales a la seguridad de los pasajeros.

Registro de las locomotoras de servicio.

Artículo 36.—Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas o modificaciones que sufrieron y la renovación sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferrocarril.

Registro de los ejes de locomotoras y tenders.

Artículo 37.—En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior, se tomará razón circunstanciada de los ejes de las locomotoras y tenders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo, del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron a prestar servicio, de las pruebas a que se sometieron, de su trabajo constante e interrumpido y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las Empresas a los Ingenieros encargados de la inspección facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

Requisitos de los tenders.

Artículo 39.—Los tenders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustible que las que puedan consumir las locomotoras a que acompañan en el trayecto de uno a otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Autorización necesaria para usar carruajes de viajeros.

Artículo 40.—Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorización de la inspección facultativa.

Se concederá esta autorización cuando se reconozca, en la forma que el Gobierno determine, que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

Sitio designado a cada viajero.

Artículo 41.—El sitio designado a cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y un metro 45 centímetros de altura, medida desde el asiento.

En la parte interior de cada carruaje destinado a los viajeros, se colocará una tablilla que exprese además de la letra y el número que le corresponda según su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este Reglamento, concernientes a los viajeros.

Marcas que se pondrán en las locomotoras, etc.

Artículo 42.—Todas las locomotoras, tenders y demás carruajes de un tren contendrán:

1. El nombre o las iniciales del camino de hierro a que correspondan.
2. El número de orden.
3. La clase a que correspondan, en los carruajes de viajeros.

Conservación del material de explotación.

Artículo 43.—La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado a la extensión y circunstancias particulares de la línea.

Capítulo V.—*De la Formación de los Trenes.*

Circunstancias que podrá determinar el Gobernador General.

Artículo 45.—A propuesta de la Empresa el Gobernador General, dentro de las cláusulas de la concesión, determinará para los diversos puntos de la línea y según las circunstancias lo requieran:

1. La velocidad.
2. El número máximo de carruajes.
3. El máximum de carga en los trenes de mercancías.
4. El número y peso de los carruajes con frenos y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada tren. De las disposiciones a que se refiere este artículo deberá dar cuenta el Gobernador al Ministerio de Ultramar.

Materias explosivas, etc.

Artículo 51.—Se prohibe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones o incendios.

Topes, colocación de los mismos.

Artículo 52.—Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren, deberán tener los topes a la misma altura, y los centros de éstos a igual distancia,

debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Estarán limpios y engrasados.

Artículo 53.—Los topes y enganches de los coches se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

Número de máquinas en cada tren.

Artículo 54.—Cada tren será remolcado por una sola máqina, salvo los casos de auxilio por averías u otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Límite del número de máquinas en cada tren de viajeros.

Artículo 55.—Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y por regla general se colocarán las dos a la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorización del Ministerio de Ultramar, podrá permitirse distinta colocación. A la cabeza, y después del ténder irán uno o dos vagones que no transporten personas, según sean una o dos las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro vagón, sin viajeros, a no ser que la Empresa esté autorizada por el Gobierno para suprimir el furgón de cola.

En los trenes de viajeros habrá siempre un vagón retrete.

El furgón de cola podrá siempre suprimirse cuando se usen frenos automáticos continuos que obren sobre todos los elementos del tren.

Registro de las causas por que se han usado dos máquinas.

Artículo 56.—En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión a enganchar dos máquinas en un mismo tren, cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando también el tiempo empleado en este servicio, con las razones que lo justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotación podrán examinar éstas y las demás notas que a ella se refieran, cuando así lo exija el mejor servicio público.

Reconocimiento del tren por el jefe del mismo.

Artículo 58.—Los Jefes de los trenes, en el acto mismo de recibirlos, los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

Uso de lastre.

Artículo 59.—Cuando falte la carga correspondiente al furgón del Jefe del tren, se completará con lastre.

El peso de este lastre se fijará por el Gobernador General para cada línea, oída la Empresa y el Ingeniero Jefe de Obras Públicas.

Alumbrado de los carruajes de viajeros.

Artículo 62.—Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

Deber de los empleados de estar en sus puestos.

Artículo 63.—Antes de que su tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle, ocuparán puntualmente sus puestos respectivos; y con la anticipación conveniente, el Jefe de la estación hará la señal que les advierta su colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola por último, con el silbato, el encargado de la máquina.

Máquinas de auxilio o de reserva.

Artículo 64.—En los puntos de la línea que el Ministerio de Ultramar, oyendo a la Empresa, designare, habrá máquinas de auxiilo de reserva siempre encendidas y dispuestas a prestar servicio, tanto de día como de noche.

Reglamento para el servicio de las máquinas de auxilio.

Artículo 65.—Un reglamento especial, formado por el Gobierno, con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras, especialmente destinadas a socorrer sin dilación los trenes atrasados o comprometidos por cualquiera causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares, habrá siempre un vagón de socorro con los útiles y efectos que, a juicio del Gobierno, se consideren necesarios. Los llevará también cada uno de los trenes, puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

CAPÍTULO VI.—*Disposiciones Referentes a la Marcha, Permanencia en las Estaciones Intermedias y Llegada de los Trenes.*

Dirección del movimiento de los trenes.

Artículo 66.—A propuesta de las Empresas, determinará el Ministro de Ultramar la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferrocarriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Hora de salida.

Artículo 67.—Ningún tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Intervalo entre un tren y otro.

Artículo 68.—Regirán las disposiciones vigentes, o las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Ultramar, respecto al tiempo que ha de transcurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

No se permitirá, en el intermedio de uno y otro viaje, que partan de las estaciones ni trenes ni máquinas aisladas, salvo los casos de auxilio y socorro, o cuando la Empresa se halle al efecto competentemente autorizada por el Gobierno.

Señales a la llegada de los trenes.

Artículo 69.—A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego a los maquinistas si pueden o no entrar en su recinto con las locomotoras.

El maquinista detendrá el tren inmediatamente que observe la señal de alto.

Paradas en la vía general.

Artículo 70.—Sólo en los casos fortuitos de fuerza mayor o de reparación de la línea podrán detenerse los trenes en la vía general.

Disposiciones sobre la marcha, velocidad, etc., de los trenes.

Artículo 71.—Regirán las disposiciones vigentes, o las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Ultramar, oyendo a las Empresas para determinar:

1. Las medidas especiales de precaución y seguridad que se crean necesarias para la circulación de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.
2. La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías en las diversas secciones de la línea.
3. El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.
4. Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedición y la marcha de los trenes extraordinarios.

Trenes extraordinarios.

Artículo 72.—Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento del Ingeniero encargado de la inspección, expresando el motivo de la expedición y la hora de partida, quedando la Empresa responsable de cualquier accidente que ocurra.

La salida de estos trenes extraordinarios se anunciará siempre por telégrafo a todas las estaciones.

Sistema de señales.

Artículo 74.—El sistema de señales se ajustará a lo dispuesto por el reglamento vigente o al que en lo su-

cesivo se dictare por el Ministerio de Ultramar, oyendo a las Empresas.

Disminución de la velocidad en los cruces.

Artículo 75.—A la distancia de 300 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril o tranvía, moderará el maquinista la velocidad del tren, de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Puntos donde se fijarán las señales.

Artículo 76.—Oída la Empresa, designará el Ministerio de Ultramar los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Velocidad al aproximarse a las estaciones.

Artículo 77.—Al aproximarse los trenes a las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad a la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén o muelle destinado al apeadero de los viajeros.

Podrá también, según las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse a este punto, y llegar después a él poniéndola de nuevo en movimiento.

Disminución de la velocidad en curvas, etc.

Artículo 78.—El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes en curvas, como en los demás puntos de la línea que no permitan descubrir una larga extensión del camino.

Precauciones cuando el ténder va delante de la locomotora.

Artículo 79.—Cuando por accidentes inevitables marche la locomotora con el ténder delante, ya vaya sola, o ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones sin que la velocidad exceda entonces de 20 kilómetros por hora.

Anuncio de las estaciones.

Artículo 81.—A la llegada de los trenes a las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

Cuándo estarán los trenes bajo el mando del jefe de estación.

Artículo 82.—Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los Jefes de las mismas, quienes serán entretanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Jefe de los empleados del tren.

Artículo 83.—El Jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, inclusos el maquinista y fogonero.

Velocidad cuando hay dos locomotoras.

Artículo 84.—Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará a cargo del que dirige la primera regular la marcha.

La segunda locomotora sólo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliadora.

Cuando la máquina marcha sin tren.

Artículo 85.—El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada a su cargo, marchará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordenare aquél, conforme a reglamento.

Personas que irán en la locomotora.

Artículo 86.—Sólo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargado de su servicio.

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los Ingenieros encargados de la inspección facultativa, los ayudantes de la misma con orden o autorización de su Jefe, y los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará particularmente de que el número de personas no entorpezcan jamás las maniobras y el mejor servicio de la máquina.

Registro de retrasos de trenes.

Artículo 87.—El Ministro de Ultramar señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retrasos de los trenes, con arreglo a lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y composición de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duración de los retrasos.

Podrán los agentes encargados de la inspección examinar estos registros, siempre que así lo crean conveniente, para el mejor desempeño de estas funciones.

Notificación de accidentes.

Artículo 88.—Por los medios más prontos y expeditos que estén a su alcance, los Jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata, quien lo comunicará inmediatamente al Ingeniero encargado de la inspección de la línea o a sus subalternos, y en su caso a la Autoridad superior de la localidad.

Medidas referentes a la seguridad de los trenes.

Artículo 89.—Las medidas de urgencia adoptadas por el Gobernador, a propuesta de la Jefatura de Obras Públicas y referentes a la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado a sus Directores.

Remisión del cuadro de organización de trenes a los jefes de inspecciones.

Artículo 90.—Con treinta días de antelación a la fecha en que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento a los

Jefes de las inspecciones facultativa y administrativa, que con su informe remitirán al Gobernador General, dentro de los diez primeros días para su aprobación, o a fin de que introduzca las reformas que crea convenientes.

Aprobación de una nueva organización.

Artículo 91.—Antes de aprobarse una nueva organización de trenes para una línea, deberán estar de acuerdo las Compañías de ferrocarriles a quienes la modificación afecte, y obtenerse previamente la conformidad del Gobernador General, quien deberá oír a la Administración de Comunicaciones en cuanto se relacione con los servicios de los trenes que hayan de transportar la correspondencia pública.

Cuándo se considera aprobado.

Artículo 92.—Si el Gobernador General, después de recibir el cuadro de la organización de los trenes, dejase transcurrir los treinta días que cita el artículo 90 sin dar contestación alguna a la Empresa, podrá ésta ponerlo en práctica considerándolo aprobado.

Aviso al público.

Artículo 93.—Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferrocarriles, o se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, a lo menos con ocho días de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada a las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.

CAPÍTULO X.—*Disposiciones Diversas.*

Uniformes.

Artículo 170.—Los empleados en los caminos de hierro llevarán uniforme, diferenciándose según su clase y la línea a que cada uno corresponda.

Requisitos de los maquinistas.

Artículo 172.—No se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro, sin que, con arreglo a las instrucciones que se dicten por el Ministerio de Ultramar, acredite previamente la suficiencia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.

Aviso de accidentes.

Artículo 173.—De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes o poner en peligro a los viajeros, a los empleados de la Empresa o a cualesquiera otras personas, se dará parte inmediatamente por los Jefes de estación a las Inspecciones y al Gobernador General.

	Artículo Número	Página
LEY DE POLICIA DE FERROCARRILES	.....	31
TÍTULO I	.....	34
DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACION DE LAS VIAS PÚBLICAS, APLICABLES A LOS FERROCARRILES:	.....	34
Disposiciones aplicables a los ferrocarriles	1	34 a 35
TÍTULO II	.....	35
DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA VÍA, ESPECIALES A LOS FERROCARRILES:	.....	35
Autorización para el acopio de materiales no inflamables	7	36
Caminos de hierro estarán cerrados	8	36
Construcción de muros o paredes de cerca	3	35
Distancia a que se podrán depositar materiales, tierras, etc.	5	35
Edificios dentro de la zona del camino	4	35
Excepciones	6	36
Ganado, disposiciones respecto al mismo	2	35
TÍTULO V	.....	37
DE LOS DELITOS Y FALTAS ESPECIALES CONTRA LA SEGURIDAD Y CONSERVACIÓN DE LOS FERROCARRILES:	.....	37
Destrucción de la vía o daños a la misma	16	37
TÍTULO III	.....	36
DISPOSICIONES COMUNES A LOS TÍTULOS ANTERIORES:	.....	36
Derechos adquiridos, anteriormente	11	37
Disminución de distancias	10	36 a 37
Modo de medir las distancias	9	36
REGLAMENTO DE LA LEY DE POLICIA DE FERROCARRILES	.....	
CAPÍTULO V	.....	40
DE LA FORMACIÓN DE LOS TRENES:	.....	40
Alumbrado de los carruajes de viajeros	62	42
Circunstancias que podrá determinar el Gobernador General	45	40
Deber de los empleados de estar en sus puestos	63	42
Estarán limpios y engrasados	53	41
Límite del número de máquinas en cada tren de viajeros	55	41
Máquinas de auxilio o de reserva	64	42
Materias explosivas, etc.	51	40
Número de máquinas en cada tren	54	41
Reconocimiento del tren por el jefe del mismo	58	41
Registro de las causas por qué se han usados dos máquinas	56	41
Reglamento para el servicio de las máquinas de auxilio	65	42
Topes, colocación de los mismos	52	40 a 41
Uso de lastre	59	41 a 42
CAPÍTULO II	.....	37
DE LA VÍA Y SU CONSERVACIÓN:	.....	.....
Construcciones a una distancia de 3 metros	16	37 a 38
Distancia a que se podrá construir	4	37
Medidas que se tomarán si los medios son insuficientes	20	38
CAPÍTULO III	.....	38
DE LAS ESTACIONES:	.....	38
Departamento de las estaciones	30	38
Orden y policía de las estaciones	31	38
CAPÍTULO IV	.....	38
DEL MATERIAL EMPLEADO EN LA EXPLOTACIÓN	.....	.....
Autorización necesaria para usar carruajes de viajeros	40	39
Conservación del material de explotación	43	40
Cuando se usan ruedas fundidas	35	38
Ejes de las locomotoras, tenders, etc.	34	38
Marcas que se pondrán en las locomotoras, etc.	42	40
Registro de las locomotoras de servicio	36	39
Registro de los ejes de locomotoras y tenders	37	39
Requisitos de los tenders	39	39
Sitio designado a cada viajero	41	40

	Artículo Número	Página
CAPITULO X	.....	46
DISPOSICIONES DIVERSAS:	.....	46
Aviso de accidentes	173	46
Requisitos de los maquinistas	172	46
Uniformes	170	46
CAPITULO VI	.....	42
DISPOSICIONES REFERENTES A LA MARCHA, PERMANENCIA EN LAS ESTACIONES INTERMEDIAS Y LLEGADA DE LOS TRENES:	.....	42
Anuncio de las estaciones	81	44
Aprobación de una nueva organización	91	46
Aviso al público	93	46
Cuándo estarán los trenes bajo el mando del jefe de estación	82	44
Cuándo la máquina marcha sin tren	85	45
Cuándo se considera aprobado	92	46
Dirección del movimiento de los trenes	66	42
Disminución de la velocidad en los cruces	75	44
Disminución de la velocidad en curvas, etc	78	44
Disposiciones sobre la marcha, velocidad, etc., de los trenes	71	43
Hora de salida	67	42
Intervalo entre un tren y otro	68	43
Jefe de los empleados del tren	83	44
Medidas referentes a la seguridad de los trenes	89	45
Notificación de accidentes	88	45
Paradas en la vía general	70	43
Personas que irán en la locomotora	86	45
Precauciones cuando el tênder va delante de la locomotora	79	44
Puntos donde se fijarán las señales	76	44
Registro de retrasos de trenes	87	45
Remisión del cuadro de organización de trenes a los jefes de inspecciones	90	45 a 46
Señales a la llegada de los trenes	69	43
Sistema de señales	74	43 a 44
Trenes extraordinarios	72	43
Velocidad al aproximarse a las estaciones	77	44
Velocidad cuando hay dos locomotoras	84	44 a 45
REGLAMENTO PARA LA EJECUCION DE LA LEY DE FERROCARRILES	.....	31
CAPITULO III	.....	31
DE LA EJECUCION Y EXPLOTACION DE LOS FERROCARRILES POR CONCESIONES A PARTICULARES O COMPANIAS SIN SUBVENCION NI AUXILIO DE FONDOS PUBLICOS:	.....	31
Condiciones que regirán	15	31
Condiciones técnicas	15	32
Conservación del camino de hierro en buen estado	26	32
Construcción de líneas de servicio general por particulares o compañías	15	31
CAPITULO VIII	.....	.....
DE LAS CONDICIONES GENERALES QUE HABRÁN DE OBSERVARSE EN LA EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS TRANVÍAS:	.....	33
Conservación de carreteras y calles	113	33
Establecimiento de apartaderos	114	34
Medios de ejecución y empleados a elección de la empresa	118	34
Reglas que rigen para la construcción y explotación de tranvías	112	33
Seguridad y salubridad pública	118	34