

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

SALE LOS LUNES, MIÉRCOLES Y VIERNES.

Suscripcion en Santander: Por un año 100 reales; por seis meses 50 id.; por tres meses 30 id.—*Suscripcion para fuera:* Por un año 120 rs.; por seis meses 70 id.; por tres meses 40 id.—Se suscribe en la imprenta, litografía y librería de MARTINEZ, calle de San Francisco, núm. 16.

No se admite correspondencia oficial de los Ayuntamientos, quienes deberán dirigirla precisamente al Señor Gobernador.—Los anuncios se insertarán á precios convencionales, siempre que para ello estén autorizados por el Gobierno de la provincia.

PARTE OFICIAL DE LA GACETA.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la Reina nuestra Señora (que Dios guarde) y su augusta Real familia continúan sin novedad en su importante salud en el Real Sitio de San Ildefonso.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

En atención á las razones que de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha expuesto el de Fomento, y oído, en cumplimiento del art. 11 de la ley de 6 de Julio de 1845, el parecer del Consejo de Estado en pleno, Vengo en aprobar el adjunto reglamento para la ejecución de la ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre la policía de los ferro-carri-les.

Dado en Palacio á ocho de Julio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

REGLAMENTO

PARA LA EJECUCION DE LA LEY DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1855 SOBRE LA POLICIA DE LOS FERRO-CARRILES.

CAPITULO I.

Artículo 1.º La inspeccion y vigilancia de los ferro-carri-les, tanto en la parte facultativa como en la mercantil; la intervencion directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que puede afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponden al Ministerio de Fomento.

Art. 2.º La parte puramente técnica ó facultativa se confiará en cada línea á uno ó mas Ingenieros del cuerpo de Caminos y Canales: la administrativa y mercantil á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento entre los mas aptos de la Administracion pública.

De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, y

ambas destinadas al mejor servicio público, con distintos cargos y deberes.

Art. 3.º Un reglamento especial determinará la organizacion, las atribuciones y el mejor servicio de las Inspecciones.

CAPITULO II.

De la via y su conservacion.

Art. 4.º Se prohíbe construir represas, pozos y abrevaderos á menor distancia de 20 metros á uno y otro lado del ferro-carri-til, medidos en la forma que dispone el art. 9.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855.

Art. 5.º Incurrirán en la pena señalada por el art. 23 de la ley los cultivadores de las heredades colindantes con la via, siempre que al verificar las plantaciones y las demas labores, del cultivo, ó de cualquiera otra manera, perjudiquen á los cerramientos, moros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de ferro-carri-les.

Art. 6.º Se aplicará igualmente el art. 23 de la ley, no solo á los labradores que en sus cultivos y mejoramientos de los prédios rústicos inmediatos á la via férrea arrojasen sobre sus cunetas tierras, abonos, hojas ó cualquiera otra materia que impida el libre curso de las aguas, sino tambien á los pastores y ganaderos que en la custodia, apacentamiento y conduccion de sus ganados ocasionaren el mismo daño.

Art. 7.º Los dueños ó arrendatarios de las heredades lindantes con los ferro-carri-les no podrán:

1.º Impedir el curso de las aguas procedentes de la via férrea, ya sea construyendo zanjas, calzadas y veredas, ó ya elevando el terreno de sus fundos.

2.º Cortar árboles en la zona de 20 metros á uno y otro lado del ferro-carri-til sin previa licencia de la Autoridad local y el reconocimiento de la Inspeccion facultativa.

3.º Arrancar raices y remover la tierra en los declives y arrimados que produzcan desgajes sobre la via, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

Las obras necesarias para reparar estos daños se ejecutarán á costa de los contraventores.

Art. 8.º Los dueños ó conductores de carruajes, caballerías ú otros ganados no podrán, ni aun para entrar en las heredades limítrofes ó salir de ellas, atravesar la via por otros puntos que los

ya señalados al intento. Esta prohibicion alcanza tambien á los arrieros, conductores de carruajes, pastores y ganaderos que den suelta á sus caballerías ó ganados y los apacenten en las zonas del ferro-carri-til.

Art. 9.º No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes en la zona de los ferro-carri-les, aun para la venta de comestibles, si sus dueños no han obtenido previamente la correspondiente licencia de la Autoridad competente.

Art. 10. Incurrir en la pena señalada por el art. 23 de la ley el que de intento ó por omision y descuido deteriorare ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferro-carri-les, como son los antepechos, las albardillas, los postes kilométricos, los de telégrafos y sus alambres y aisladores, los de señales, las inscripciones, las tablas de anuncios fijados al público, y las cañerías y depósitos de aguas.

Es tambien aplicable este artículo á los que, sin la autorizacion competente, corten ó destruyan los árboles plantados en la zona prefijada al uno y otro lado de la via férrea.

Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorizacion, dentro de la zona de 20 metros, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conduccion de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas, ramales ú otras obras.

Art. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferro-carri-les se dirigirán á los Alcaldes de los pueblos respectivos, expresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El Alcalde las remitirá desde luego con su informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspeccion facultativa; y esta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la via y la obra, fijando su alineacion y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecucion haya de ajustarse.

Es obligatorio para los interesados presentar los planos de la obra á la Inspeccion facultativa siempre que estime conveniente examinarlos.

Art. 13. Si hubiere acuerdo entre la Inspeccion y el Alcalde respecto á las construcciones proyectadas en las zonas de la via, este último otorgará desde luego la licencia solicitada.

Cuando haya disidencia y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspeccion, el expediente pasará al Gobernador de la provincia, que

oyendo al Consejo provincial, resolverá lo que tuviese por conveniente.

En el caso de que alguna de las partes no se conformase con su resolucion, el Ministerio de Fomento decidirá en la via gubernativa definitivamente sin ulterior recurso.

Art. 14. Previo informe ó aviso de la Inspeccion facultativa, el Alcalde procederá á demoler las obras que se hubiesen construido en la zona del camino de hierro sin la correspondiente licencia, así como tambien las que aun despues de otorgadas no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

Art. 15. Si las casas y demas edificios contiguos al ferro-carri-til, y particularmente las fachadas del lado de la via, amenazasen ruina, la Empresa dará parte inmediatamente á la Inspeccion facultativa para que proceda desde luego á su reconocimiento.

Si de este resultase su mal estado é inseguridad, la Inspeccion lo pondrá en conocimiento del Alcalde, manifestando si la ruina es ó no próxima, y si el edificio se cuenta entre los que están sujetos á retirar su línea de fachada.

Art. 16. La prohibicion impuesta por el art. 5.º de la ley de levantar á menos de tres metros de distancia del ferro-carri-til otra fábrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras ú otro hueco cualquiera que dé sobre la via.

Art. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la via ó le impongan una servidumbre mas ó menos directamente se someterán á la aprobacion del Ministerio de Fomento, quien resolverá despues de oír á la Empresa y al Gobernador de la provincia.

Art. 18. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.º La conservacion en buen estado del ferro-carri-til y todas sus dependencias.

2.º La guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel.

3.º La vigilancia y oportuna manobra de las aguas en los cambios y cruzamientos de via, y en las señales adoptadas tanto de dia como de noche.

4.º La iluminacion de las estaciones y la de los pasos á nivel que el Ministerio de Fomento determine, desde puesto el sol hasta el tránsito del último tren.

5.º La de los túneles que igualmente determine el Gobierno, y que existirá constantemente mientras la via se halle practicable.

Art. 19. Para el mas exacto cumplimiento de cuanto se previene en el

artículo que antecede, habrá en todos los puntos donde se creyese necesario guardas de vía, guarda-agujas y vigilantes de día y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotación.

Mientras dure el servicio de estos empleados no podrán jamás abandonar su puesto sin autorización expresa del jefe de quien dependan, y sin haber sido previamente reemplazados.

Art. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, después de oírlo, las medidas que juzgue convenientes y que el interés público reclame en cada caso.

Art. 21. La Inspección facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras.

Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservación de las obras ó seguridad de las personas ó mercancías abrir contrafosos, construir defensas y contracarriles, ó emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la Empresa procederá desde luego á su realización en los puntos que el Gobierno designe.

Art. 23. La división de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se indicarán según las prescripciones dictadas por el Ministerio de Fomento, estableciéndose siempre que sea posible á la derecha de la vía, y partiendo de Madrid como de un punto céntrico á las costas y fronteras.

CAPITULO III.

De las estaciones.

Art. 24. Cada estación tendrá en la fachada principal una enseña en que se exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Todos los relojes de una línea se ajustarán al de la estación más importante, y el de esta será regido por el tiempo medio.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa.

Art. 25. Todo billete con enmiendas ó raspaduras será desechado como falso.

Art. 26. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercancías, la Administración del ferrocarril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte, y las demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

Art. 27. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada estación los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Art. 28. Todas las estaciones tendrán un jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 29. Habrá en las estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

Primero. Un departamento para las oficinas de las Inspecciones y otro para el telégrafo.

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

Y tercero. Un botiquin provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

Art. 30. Corresponde á los Gobernadores de provincia 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 mercaderías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobación del Ministerio de Fomento.

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

CAPITULO IV.

Del material empleado en la explotación.

Art. 31. El número de locomotoras, tenders y demás carruajes destinados á la explotación, en ningún caso bajará del que se determine en el pliego de condiciones de la concesión.

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oída la Empresa, adoptará para procurarle las resoluciones oportunas.

Art. 32. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspección facultativa.

Cuando por deterioro ó otra cualquiera causa se hubiese retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun después de reparada, sin el reconocimiento y autorización expresa de la Inspección facultativa.

Art. 33. Los ejes de las locomotoras, tenders y carruajes de todas clases pertenecientes al material de las Empresas serán forjados á martillo, fuertes y compactos, de superficie limpia, sin grietas ni hojías, y perfectamente apropiados al servicio que prestan.

Art. 34. Nunca ni por ningún pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido. El Gobierno podrá, sin embargo, autorizar el uso de las que tengan llantas forjadas, únicamente para los trenes de mercaderías y para los que marchen con poca velocidad.

Art. 35. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que este tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó 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.

Art. 36. 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 mismo del número de orden de cada uno, así de la fábrica de donde proceden y de la fecha en que empezaron á prestar servicio, como de las pruebas á que se sometieron, su trabajo constante ó 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 á los Ingenieros encargados de la inspección facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 37. Solo las personas destinadas al intento por la Empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma cualquiera que sea la situación de la máquina, y así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 38. 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 á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Art. 39. 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.

Art. 40. El sitio designado á cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho, 65 de fondo, y un metro y 45 centímetros de altura, medida desde el asiento.

En la parte interior de cada carruaje destinado á los viajeros se colocará una tablilla que exprese el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa.

Art. 41. Todas las locomotoras, tenders y demás carruajes de un tren contendrán:

1.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.

2.º El número de orden.

3.º El número de clases en los carruajes de viajeros.

Art. 42. La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación, proporcionado á la extensión y circunstancias particulares de la línea.

Art. 43. Es de la exclusiva competencia de la Administración activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspección facultativa que tengan por objeto desechar la parte de material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas por el buen orden y seguridad de la circulación.

CAPITULO V.

De la formación de los trenes.

Art. 44. A propuesta de la Empresa, el Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea, y según las circunstancias lo requieran:

1.º La velocidad.

2.º El número máximo de carruajes.

3.º El máximo de carga en los trenes de mercadería.

4.º 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 convoy.

Art. 45. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

Art. 46. El número de carruajes de cada convoy de viajeros nunca excederá de 24, á no mediar autorización expresa del Gobierno.

Podrán bajar de este número pero en el supuesto de que ha de haber siempre los suficientes de cada clase para el transporte de los viajeros que se presenten.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la línea depósitos de carruajes, con los cuales puedan completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

Art. 47. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Este orden podrá sin embargo variarse si conviniese para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro no debiendo exceder entonces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

Art. 48. La colocación de los carruajes en los trenes de viajeros y mistos se determinará por el Gobierno á propuesta de las Empresas.

Art. 49. Solo con la autorización previa del Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los convoyes las diligencias y mensajerías.

Art. 50. Se prohíbe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Art. 51. Los carruajes y wagones que entren en la composición de un tren se enlazarán de tal manera, que los toques de resorte se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 52. Tanto las barras de los toques como los frenos y tornillos de las manijas se conservarán siempre perfectamente limpios y untados con aceite.

Art. 53. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ó otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Art. 54. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada convoy de viajeros. A su cabeza, y después de tender, irán tantos wagones que no trasporten personas, cuantas sean las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro wagon sin viajeros, cuyo uso, construcción y dimensiones se determinarán por el Ministerio de Fomento, oídas las Empresas.

Art. 55. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión á 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 le justifiquen.

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

Art. 56. Con la antelación conveniente y el más detenido examen se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

Art. 57. 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.

Art. 58. Cuando falte la carga correspondiente al furgon del jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2.000 kilogramos.

Art. 59. El jefe de tren, los guarda-frenos, y el maquinista estarán en comunicación, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar en caso de accidente la señal de alarma.

Art. 60. Los trenes puestos en marcha llevarán una luz en cada uno de sus extremos durante la noche. La posterior tendrá un color distinto de la anterior, y estos colores serán los mismos en todos los ferrocarriles.

Art. 61. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los subterráneos que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata según el orden de la marcha.

Art. 62. Antes de que un 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.

Art. 63. En los puntos de la línea que el Ministerio de Fomento, oyendo á la Empresa, designare habrá máquinas de auxilio ó de reserva, siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.

Art. 64. Un reglamento especial, formado por el Gobierno con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa.

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

CAPITULO VI.

Disposiciones referentes á la marcha, permanencia en las estaciones intermedias y llegada de los trenes.

Art. 65. A propuesta de las Empresas, determinará el Ministerio de Fomento la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferro-carriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Art. 66. Ningun tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Art. 67. El Ministerio de Fomento, á propuesta de las Empresas, fijará en cada línea el tiempo que ha de trascurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que le suceda en la marcha.

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

Art. 68. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas si pueden ó no entrar en su recinto con las locomotoras.

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

Art. 69. Solo en los casos fortuitos, de fuerza mayor ó de reparación de la vía, podrán detenerse los convoyes en los apartaderos ó puntos de estación designados para recibir los viajeros y las mercaderías, sin que les sea permitido nunca ni por pretexto alguno estacionarse en la vía destinada á la circulación.

Art. 70. A propuesta de las Empresas, determinará el Ministerio de Fomento:

1.º 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.º La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercaderías en las diversas secciones de la línea.

3.º El tiempo que ha de emplearse en su trayecto.

4.º Las precauciones que habrán de adoptarse en la expedición y la marcha de los trenes extraordinarios.

Art. 71. Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento de las Inspecciones, expresando el motivo de la expedición y la hora de partida, quedando la Empresa responsable á los cargos que hubiere lugar.

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

Art. 72. Siempre que por cualquier motivo los convoyes ó las máquinas aisladas se detengan en la vía, se pon-

drán las señales que así lo indiquen á 800 metros de distancia á uno y otro lado del punto interrumpido.

Art. 73. El sistema de señales, en cuanto sea posible, será uno mismo para todas las líneas, y lo determinará el Ministerio de Fomento á propuesta de la Empresa.

Art. 74. A la distancia de 500 metros de los cruzamientos de la vía, moderará el maquinista la velocidad de los trenes, de tal manera, que puedan pararse completamente antes de tocar en aquel punto si así lo exigiesen las circunstancias.

Art. 75. Oída la Empresa, designará el Ministerio de Fomento los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Art. 76. Al aproximarse los trenes á las estaciones donde hayan de hacer alto, el maquinista moderará su velocidad á la distancia que crea necesaria para que no rebasen el andén ó muelle destinado al apeadero de los viajeros.

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

Art. 77. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes que forman curvatura, como en los demás incidentes de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino.

Art. 78. Cuando por incidentes inevitables marche la locomotora con el tender delante, ya vaya sola, ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones, sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

Art. 79. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos hará sonar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del convoy.

La misma señal repetirá siempre que sospechare no hallarse la vía completamente expedita.

Art. 80. Mientras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los jefes de las mismas, quienes serán entre tanto responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Art. 81. El jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluidos el maquinista y el fogonero.

Art. 82. Cuando dos locomotoras remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha.

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

Art. 83. El maquinista que marche sin tren con la locomotora confiada á su cargo mandará siempre bajo su responsabilidad, y el fogonero ejecutará las señales que ordenare conforme á reglamento.

Art. 84. Solo podrán ir en la locomotora el maquinista y fogonero encargados de su servicio.

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

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

Art. 85. El Ministerio de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retardos de los trenes, con arreglo á 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 retardos.

Podrán los agentes de las Inspecciones examinar estos registros siempre que así lo crean conveniente para el mejor desempeño de sus funciones.

Art. 86. Por los medios mas pronto y expeditos que estén á 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 á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y en su caso á la Autoridad superior de la localidad.

Art. 87. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores á propuesta de las Inspecciones, y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado á sus directores.

Art. 88. Con 15 días de antelación á 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 al Ministerio de Fomento, que podrá hacer en él las reformas que estime oportunas, y se comunicará también á los encargados de las Inspecciones y á los Gobernadores de las provincias que atraviere el camino de hierro.

Art. 89. Si el Ministerio de Fomento despues de recibido el cuadro de la organización de los trenes dejase trascurrir 15 días sin dar contestacion alguna á las Empresas, podrán estas ponerle en práctica considerándole como aprobado.

Art. 90. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferro-carriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público á lo menos con ocho días de anticipación, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino también de los puntos en que habrán de detenerse.

CAPITULO VII.

Disposiciones concernientes á los viajeros y personas extrañas al servicio de los ferro-carriles.

Art. 91. En general se prohíbe la entrada en el recinto de los ferro-carriles á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposición:

1.º Las Autoridades superiores de la provincia.

2.º Las Autoridades locales.

3.º Los Ingenieros y demás empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferro carril.

4.º La fuerza pública y del resguardo y los agentes de policia cuando se presenten con la autorización expresa de la Autoridad competente para desempeñar un servicio.

5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

Art. 92. El viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior ocupe uno de la superior, pagará en el primer caso el doble de su precio, según tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe á contar desde la estación en que verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

A no justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valorará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

Art. 93. Dado caso de que un viajero pase mas allá del punto indicado en su billete, abonará solo el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que hubiera avisado al jefe del tren antes de salir de la estación en que debe terminar, el valor de su billete.

Si, no hiciese previamente esta adver-

tencia, satisfará el doble del importe correspondiente al trayecto que demás haya recorrido.

Art. 94. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la Empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario, en virtud de la misma causa, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje.

Art. 95. Se prohíbe rigurosamente:

1.º Entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

2.º Trasladarse de uno á otro coche, ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

3.º Entrar ó salir en los coches, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

4.º Subir á los coches puestos ya el tren en movimiento.

5.º Admitir en los coches mas viajeros que los correspondientes á los asientos que contengan.

Art. 96. No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo arma de fuego cargada ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el embarcadero ningún individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada.

Art. 97. Los viajeros tienen derecho á que los empleados de la Empresa ó del Gobierno hagan desocupar el carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones ofenda el decoro de los demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos.

Art. 98. Reservarán siempre las Empresas un compartimiento de primera clase en los trenes de viajeros para las señoras que, viajando solas, lo soliciten.

Art. 99. Se prohíbe llevar perros en los carruajes de viajeros.

No obstante, la Empresa podrá admitir en wagones especiales á los que no quieran separarse de sus perros, siempre que estos lleven bozales.

Art. 100. En una tablilla colocada dentro de cada carruaje y á la vista de los viajeros, se consignarán las prevenciones de este reglamento que les conciernen.

Si por alguno fuesen infringidas, el agente de la Inspección administrativa, ó en su defecto ya los jefes de la estación, ya los de los trenes, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exija su gravedad.

Art. 101. Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no solo contra la Empresa sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estación un registro, que será visitado mensualmente por los encargados de la Inspección administrativa y mercantil.

(Se concluió.)

DIRECCION GENERAL DE CONSUMOS,
CASAS DE MONEDA Y MINAS.

Circular.

Habiéndose padecido una omisión en el anuncio inserto en la *Gaceta* de 29 de Junio último para la venta de azogue en la ciudad de Cádiz, se repite en la de este día rectificado con arreglo á la Real orden de 9 de Mayo.

Por Reales órdenes comunicadas á esta Dirección general con fecha 7 de Febrero y 9 de Mayo últimos, ha dispuesto S. M. que se abra al público la venta de los azogues de Almaden en los almacenes de efectos estancados de Cádiz, expendiéndose para el consumo in-

terior del reino, ó para la exportacion al precio de 649 rs. frasco con 75 libras castellanas de azogue desde 1 á 999 frasco, y al de 647 rs. 50 céntos desde 1.000 frascos en adelante; pero con la obligacion de exportarlos, dictándose para su ejecucion las disposiciones siguientes:

1.^a Los pedidos de azogue se dirigirán por escrito al Administrador de Hacienda de la provincia para que, oficiando á la Contaduría de la misma, se admita á los interesados el pago del importe en la Tesorería de Hacienda pública, con cuya carta de pago, que recogerá dicho Administrador, ordene al guarda-almacen la entrega en el acto de los frascos adquiridos.

2.^a Los compradores deberán asegurarse en el acto de la entrega del exacto contenido del azogue, y del buen estado de los frascos, pesándose á su presencia el metal del frasco ó frascos, de cuya exactitud duden, para darse por bien recibido de los azogues, no admitiéndose reclamacion en esta parte despues de haber sacado los frascos de los almacenes.

3.^a Los compradores desde 50 frascos en adelante podrán verificar el pago de su importe en la Tesorería central de esta corte, en donde les será admitido con presencia de la nota expresiva del número de frascos que deseen adquirir, que presentarán en esta Direccion general, debiendo entregar la carta de pago al Administrador de Hacienda de la provincia, para retirar de almacenes el número de frascos comprados, comunicándose al efecto por esta Direccion general la orden conducente al referido funcionario.

4.^a En cumplimiento de lo dispuesto en las referidas Reales órdenes, el azogue para el consumo interior del reino, se facilitará con entera sujecion á las condiciones y precios mencionados, quedando derogada por lo tanto la Real orden de 15 de Diciembre de 1853; en virtud de la cual se enajenaba este metal al precio de 1.000 rs. quintal.

Bajo estas condiciones queda abierta la venta al público de los azogues en la ciudad de Cádiz, desde el dia siguiente á la publicacion de este anuncio en la *Gaceta* oficial.

Continúa abierta la venta de azogue tambien en la ciudad de Sevilla á los precios y en la forma que expresa el anuncio fecha 18 de Mayo último, publicado en la *Gaceta* de 22 del mismo.

Sírvase V. S. insertar este anuncio en el *Boletín oficial* de esa provincia, remitiendo á esta Direccion un número del en que se publique.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 2 de Julio de 1859.—Manuel María Yañez de Rivadeneira.—Sr. Gobernador de la provincia de.....

(Gac. núm. 184.)

GOBIERNO CIVIL

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER

CIRCULAR NUMERO 273.

La Direccion general de Propiedades y Derechos del Estado con fecha 5 del actual me dice lo siguiente.

«Ha llegado á noticia de esta Direccion que varias personas que particular ó con despacho público se ocupan en agencias de negocios, ofrecen activar ó retrasar la aprobacion de las subastas de bienes nacionales, suponiendo influencia ó acuerdo con las oficinas generales. En este caso espero que V. S. haga saber en el *Boletín oficial* de esa provincia, del cual espero me envíe un ejemplar, que esta Direccion tiene con anticipacion resuelto que los expedientes de subastas sean presentados á la Junta

superior por rigoroso orden de fechas en que se celebraron, prohibiendo á los empleados deferir á recomendacion alguna que tienda á barrenar esta marcha, que es la legal y justa.»

Lo que he dispuesto se inserte en este Boletín oficial para conocimiento del público. Santander 10 de Agosto de 1859.—Patricio de Azcárate.

CIRCULAR NUMERO 274.

D. Francisco Barquin Carral, D. Ignacio Carriedo Rebuella, D. Rafael Juan Perez Lavin y D. Roman Perez Lavin, han solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Ruesga, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. Manuel Sarabia y Ribas, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Rasines, para trasladarse á la Habana.

D. Manuel Noriega, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Comillas, para trasladarse á la Habana.

D. Felipe Manteca y Setien, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Rivamontan al Mar, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. Agustin Perez Canales, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Riotuerto, para trasladarse á la Habana.

D. Manuel Marure Portilla, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Ramales, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. Nemesio Lopez Diez, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Voto, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. Donato del Campo Cruz, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Haz s en Cesto, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. José Reyneri, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Guriezo, para trasladarse á Ultramar.

D. Antonio Granero Garcia, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Limpias, para trasladarse á la Isla de Cuba.

D. José Antonio Villegas, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Santiurde de Toranzo, para trasladarse á Nueva Orleans.

D. Joaquin Ortiz, ha solicitado pasaporte ante la alcaldia constitucional de Entrambasaguas, para trasladarse á la Habana.

Lo que se inserta en el Boletín oficial para que si alguna persona tiene que oponerse á estos viajes lo verifique ante sus respectivos Alcaldes en el preciso término de quince dias contados desde la fecha. Santander 10 de Agosto de 1859.—El Gobernador, Patricio de Azcárate.

SECCION DE FOMENTO

DEL GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

DON JOSE MARIA PRADO,
Jefe de la misma.

Hago saber: que en la solicitud de registro de la mina de calamina nombrada *Mariuca*, presentada por D. Fernando Calderon de la Barca, ha acordado el Sr. Gobernador con fecha de hoy, sin perjuicio de tercero, lo que sigue:

«Visto el precedente informe del cual resulta que existe criadero ó mineral en el punto registrado, y terreno franco para la concesion de las pertenencias pedidas, se admite la solicitud de registro; tómese razon en el libro diario, entréguese al interesado el oportuno resguardo; fíjense edictos y hágase el anuncio en el *Boletín oficial* del modo prescrito en los artículos 44 y 45 del regla-

mento, para la ejecucion de la ley del ramo.»

Cuya mina que constará de dos pertenencias, se halla situada en el punto de Jocejo, término del pueblo de Mercadal, Ayuntamiento de Reocio, que linda al Norte y Oriente con D. Antonio Gonzalez y D. José Mier; al Mediodía con Bárbara Pison y Francisco Garcia, y al Poniente con Francisco Garcia.

Si alguno tuviere que reclamar, lo verificará en el término de sesenta dias contados desde la insercion de este anuncio. Santander 6 de Agosto de 1859.—José María Prado.

ANUNCIOS.

Ayuntamiento constitucional de Castañeda.

El Ayuntamiento y Junta pericial han acordado prevenir á todos los hacendados forasteros que en el término de 15 dias á contar desde que se inserte este anuncio en el *Boletín oficial*, presenten al Ayuntamiento relaciones juradas de todos los bienes que les pertenezcan radicantes en este municipio, como así lo verificarán los vecinos del mismo, arregladas dichas relaciones á los modelos insertos en el *Boletín oficial* núm. 71; previniéndoles que de no verificarlo, se procederá á su clasificacion con los datos que se reúnan, y sufrirán la multa establecida en el art. 24 del Real decreto de 25 de Mayo de 1845. Castañeda 6 de Agosto de 1859.—El Alcalde, Santiago de Liano.

Ayuntamiento constitucional de Castro ó Cillorigo.

Todos los que en este distrito municipal posean bienes sujetos á amillaramientos, presentarán en Secretaría dentro de 15 dias relaciones juradas de ellos, arregladas á los modelos *Boletín* número 71, y de no les parará el perjuicio consiguiente á lo dispuesto por las leyes é instrucciones, y lo así dispuesto por el Ayuntamiento y Junta pericial. Cillorigo 6 de Agosto de 1859.—Francisco Bulnes.

Alcaldia constitucional de Reinosa.

Se ha declarado vacante la plaza de Cirujano titular de esta villa (por renuncia del que la servia á causa del mal estado de su salud), dotada con 6.600 reales anuales y pagados por trimestres de fondos municipales.

Los aspirantes á la misma, presentarán sus solicitudes en el término de un mes en la Secretaria del Ayuntamiento. Reinosa 5 de Julio de 1859.—Ramon de Obeso y Olmo.—P. A. del A. C., Félix Rodriguez.

Ayuntamiento constitucional de Riva de Deva.

Este Ayuntamiento en sesion de este dia acordó declarar la vacante de la plaza de Médico-Cirujano que desempeñaba el Licenciado D. Benito Ruiz Ogarrio que la ha renunciado por ser incompatible con el estado de su salud. Se halla dotada en 8000 rs. pagados por trimestres de los fondos municipales, debiendo consignar en el anuncio que el radio de este concejo es el de una legua cuadrada de suaves y cómodos caminos y que además demanda algunas otras utilidades futuras por el desarrollo de la minería y otras clases de industria que con tal motivo se le está dando principio; así como tambien la reunion de sociedades que aunque temporalmente tienen que permanecer en este distrito, quedando estas obviaciones en aumento de la dotacion señalada. Los aspirantes que deseen obtener la plaza, presentarán su solicitud al Ayuntamiento por el conducto que les convenga dentro del término de treinta dias contados desde el en que se circule en el *Boletín oficial*

de la provincia. Consistoriales del lugar de Colombres Agosto 5 de 1859.—El Presidente del Ayuntamiento, Antonio Noriega.—P. S. M., Antonio de Noriega Rodriguez.

En el pueblo de Uceda, del Ayuntamiento de Ruente, se hallan prendados y puestos en custodia dos bueyes de las señas siguientes: edad de 7 á 8 años, pelo colorado, el uno claro y el otro sabido, el uno tiene la gama tendida y una té ó cruz en el cuarto izquierdo y arpa da la oreja izquierda y la cola blanca, el otro cerrado de gama con un marco en la gama derecha que no se comprende por estar horrado. Ruente y Agosto 4 de 1859.—Vicente Gutierrez.

Sr. D. Antonio Pradera, capitán del paquete español de vapor de la línea de D. A. Gesler, La Cubana.

Muy Sr. nuestro y amigo: El felicitar á V. por el éxito brillante con que acaba de inaugurar una nueva línea trasatlántica de paquetes españoles de vapor, no pasa de ser un acto de justicia, pues nuestro conocimiento diario de los hechos, demuestra que tales resultados se deben ante todo á su pericia é incansable celo en la direccion del buque. Pero sobre el placer que nos causa suministrar tamaño testimonio de los adelantos que efectúa la marina mercante nacional, hay tambien una satisfaccion personal por cuanto nos damos á nosotros mismos la enhorabuena por haber elegido *La Cubana* para nuestra travesía desde la Isla de Cuba á Europa. Un buen barco, bien mandado, ambas cosas en toda la estension de la palabra, un trato soberbio por la calidad y cantidad de los manjares; una cordialidad sin limites por parte de V. y de sus subordinados hacia los pasajeros, con el asiduo empeño de contribuir á su comodidad en cuanto posible fuera, tales son las circunstancias de que hemos disfrutado, y cuya combinacion nos dejará gratos recuerdos del presente viaje.

No diremos á V. que nos pesa ver ya interrumpidas nuestras mútuas relaciones diarias, por que el deseo de llegar á tierra no admite rival entre quienes no somos marinos; pero sí aseguramos á V. que en cualquiera ocasion futura aprovecharemos sin titubear el mismo buque de su mando, y de corazon aconsejaremos á todos nuestros amigos que imiten en ello nuestra conducta.

Deseando ahora la mas perfecta y prolongada felicidad de V. no menos que la de toda la Empresa cuyos intereses maneja, nos ofrecemos sinceramente por sus afectuosos amigos y S. S. Q. S. M. B. Southampton Julio 28 de 1859.

Dionisio A. Galiano.—José Susini.—Manuel Pardo Montenegro.—Ramon Trueba.—Sabás Marin.—Eugenio de la Gándara.—Antonio Piron.—Manuel del Castillo.—N. Sevillaín.—Juan de la In-cera.—Diego del Campo.—Pedro de la Puente.—Bernardo Pelaez.—José Ruigomez.—Juan Souberan.—L. Vicente Lopez Coterilla.—Hermenegildo Carbajal.—Presbitero, Juan de la Cruz Marron.—A. Upmann.—Silvestre Antonio Martinez.—Ch Basset.—Eustaquio Estanillo.

PARA LA HABANA.

Del 20 al 30 de Setiembre próximo saldrá de este puerto la corbeta española HERMOSA DE TRASMERA, al mando de su capitán D. Mariano Lastra.

Admite pasajeros á quienes se ofrece buenas comodidades y el esmerado trato de costumbre en este buque.

Para el ajuste se entenderán con sus armadores los Sres. Torriente hermanos y compañía, calle de Santa Lucia número 2, ó con su corredor D. Francisco de la Parte, Ribera número 5.

IMPRESA Y LIT. DE MARTINEZ.