

Boletín



Oficial

PROVINCIA DE TARRAGONA.

Este periódico sale todos los dias excepto los Lunes y siguientes á Jueves Santo, Corpus Christi y el de la Ascension.—Se suscribe en la imprenta de José Antonio Nel-lo, á 10 pesetas trimestre pagado por adelantado.—Los edictos y anuncios sujetos al pago se insertan á 25 céntimos de peseta la línea, y su importe debe abonarse antes de la publicacion al Administrador de este periódico.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.

Núm. 2540.

Seccion 3.^a—Orden público.

Los Sres. Alcaldes de los pueblos de esta provincia, Guardia civil y demás dependientes de mi autoridad, procederán á la busca y captura del confinado fugado en el dia de ayer del presidio de Valencia, Bernardo Garrido, cuyas señas se expresan á continuación; poniéndole á mi disposicion caso de ser habido.

Tarragona 2 de Setiembre de 1872.—El Gobernador, Juan A. Hernandez Arbizu.

Señas.

Estatura 5 piés una pulgada, pelo negro, cejas al pelo, ojos pardos, nariz regular, barba poblada, color moreno.

Núm. 2541.

COMISION PROVINCIAL DE TARRAGONA.

Suministros.

La Comision de esta provincia en union del Sr. Comisario de Guerra de la plaza, cumpliendo con lo prevenido en la Real orden de 22 de Marzo de 1850, han acordado señalar los precios que á continuacion se expresan para la valoracion de los suministros de provisiones y utensilios que los pueblos de la provincia hubiesen facilitado á las tropas del Ejército y Guardia civil durante el mes de la fecha.

	Pesetas.
La racion de pan comun de 70 decágramos á.....	0'22
La idem de cebada de 6'9375 litros á.....	0'77
La id. de paja de 6 kilógramos á.....	0'40
La arroba de aceite á 13'10 pesetas: el litro á.....	1'04

	Pesetas.
La id. de carbon á 0'95 pesetas: el kilógramo.....	0'08
La id. de leña á 0'33 pesetas: el kilógramo.....	0'03

Lo que se publica por medio del *Boletín oficial* para que llegue á conocimiento de los Sres. Alcaldes.

Tarragona 29 de Agosto de 1872.—El Vicepresidente, Juan Palau y Generés.—P. A. de la C. P.—Tomás Larraz, Secretario.

PARTE OFICIAL DE LA GACETA.

(Gaceta del 24 de Agosto.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: Para cumplir lo mandado en el art. 73 del reglamento de 8 de Julio de 1859, oidas oportunamente las Compañías concesionarias de caminos de hierro en explotacion; S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ha tenido á bien aprobar el adjunto reglamento de señas para las líneas de ferro-carriles, mandando que se observen en todas ellas sus prescripciones.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 8 de Agosto de 1872.—Echegaray.—Sr. Director general de Obras públicas.

REGLAMENTO

de señas para los ferro-carriles.

CAPÍTULO PRIMERO.

OBJETO Y DESCRIPCION DE LAS SEÑALES.

Artículo 1.^o El objeto de las señas es poner en comunicacion á los agentes de la via, de las estaciones y de los trenes para la trasmision de las ordenes ó avisos que interesen á la

seguridad y regularidad con que debe verificarse la marcha de los trenes y máquinas aisladas, asi de dia como de noche, ya sean en circunstancias normales ó extraordinarias.

Art. 2.^o Las señas pueden verificarse en puntos determinados ó en cualquiera parte del camino. Unas y otras han de hacerse perceptibles por medio del oido ó de la vista, y por esto se dividen en señas de oido y señas de vista.

Art. 3.^o Las señas de oido se hacen, segun los casos, por medio de corneta, de campana, de pito, de silbato de las máquinas y de petardos.

Art. 4.^o Las señas de vista se hacen con banderines, faroles, discos y hasta con los brazos.

Señas de oido.

Art. 5.^o Los señas de corneta son cuatro:

1.^a Un toque prolongado indica tren á la vista, es decir, la aproximacion de una máquina ó de un tren.

2.^a Dos toques sucesivos y prolongados indican la salida de un tren ó de una máquina de la estacion inmediata.

3.^a Tres toques tambien sucesivos y prolongados la salida de una máquina ó de un tren de la estacion en que se dan.

Y 4.^a Varios toques repetidos sucesivos y con precipitacion es alarma.

Art. 6.^o Con la campana se hacen tres señas:

1.^a Un toque de campana indica que faltan *quince minutos* para salir el tren.

2.^a Dos toques que faltan *cinco minutos*.

Y 3.^a Tres toques es la señal de que salga el tren.

Art. 7.^o Con el pito se hacen dos señas:

1.^a Un silbido algo prolongado previene que el tren que está parado debe ponerse en marcha. Esta misma señal, cuando el tren está andando,

sirve para llamar la atencion del maquinista, el cual, al oirla, debe volverse hácia el tren para ver las señas que puedan hacerse.

2.^a Varios silbidos breves y repetidos indican que el tren debe detenerse inmediatamente.

Art. 8.^o Con el silbato de la locomotora se hacen siete señas:

1.^a Un silbido prolongado es atencion y sirve de aviso de que la máquina ó tren se pone en marcha.

2.^a Dos silbidos cortos y seguidos mandan apretar los frenos.

3.^a Un silbido breve aflojar los frenos.

4.^a Muchos silbidos cortos son señal de alarma ó de un peligro inminente.

5.^a Varios silbidos prolongados y repetidos indican que el tren pide máquina.

6.^a En los empalmes ó puntos en que la línea se bifurque, el silbido de atencion avisa que la direccion que ha de seguir el tren es de la izquierda, y tres silbidos prolongados de la derecha.

Y 7.^a En las maniobras de los trenes ó máquinas en las estaciones, el silbido tambien prolongado de atencion avisa que el tren marcha hácia adelante, y dos silbidos prolongados que lo verificará hácia atrás.

Art. 9.^o Los petardos que son pequeñas cajas metálicas conteniendo una composicion fulminante, y que colocadas sobre las barras carriles producen una fuerte detonacion al aplastarse bajo el peso de la máquina, es señal de alto.

Señas de vista.

Art. 10. Estas señas se distinguen por su color. El blanco indica que la via está expedita y que los trenes pueden circular sin peligro. El verde es precaucion, y prescribe disminucion de velocidad y llama la atencion. El color encarnado de peligro, y manda parada absoluta é inmediata.

Art. 11. Se usarán dos banderines de mano, uno verde y otro encarnado.

El encarnado desplegado, de cualquier manera que se presente, es señal de peligro inmediato y de alto.

El verde, usado del mismo modo, indica precaucion, y prescribe la disminucion de velocidad momentánea.

El banderin arrollado que la via está expedita.

Art. 12. Tambien se podrán usar banderines fijos en un jalon clavado en la via.

Con el banderin encarnado desplegado é hincado verticalmente al lado de la via se manda parar.

Con el verde desplegado y colocado del mismo modo se prescribe la disminucion momentánea de velocidad.

Art. 13. De noche se emplearán tres clases de faroles

El de luz blanca es señal de via expedita. El de luz verde precaucion, é indica que se disminuya la velocidad, y el de encarnada es señal de peligro, y ordena hacer alto inmediatamente.

Los faroles se llevarán en la mano ó se colocarán en postes hincados en la orilla de la via.

Art. 14. Con los discos se hacen dos señales. Cuando se presentan paralelos á la via, de modo que se vean de perfil, demuestran que esta se halla expedita. Colocados perpendicularmente á la misma presentando la cara pintada de encarnado al tren, que debe pararse inmediatamente.

De noche tendrán los discos un farol, que segun la posicion de aquellos den luz blanca ó encarnada. La primera señala via expedita y la segunda peligro, y por consiguiente alto inmediato.

La falta de luz en un disco equivale á la roja y obliga al maquinista á tomar las disposiciones y precauciones que esta previene.

Art. 15. En caso de necesidad los empleados de la via y estaciones harán á los maquinistas advertencias con los brazos.

1.ª El brazo derecho, extendido horizontalmente en el sentido de la marcha del tren, indica que la via está expedita.

2.ª Con el brazo extendido por encima de la cabeza se prescribe la disminucion de velocidad.

Y 3.ª Con los dos brazos violentamente agitados y mirando al tren se manda parar.

Las señales comprendidas en este artículo sólo se emplearán cuando se carezca de banderines ó faroles propios para hacerlas.

Señales extraordinarias.

Art. 16. Cuando no puedan emplearse las señales que quedan descritas en los artículos anteriores, servirá para hacer la de peligro ó la de alto cualquier objeto visible violentamente agitado.

Señales sobre la via.

Art. 17. Todos los empleados, con especialidad los guardas de via, de las barreras y de las brigadas de conservacion, harán las señales sobre la via

cuando á ello obligue algun motivo.

Siempre que aquella se halle interceptada deberá atenderse á la seguridad de la circulacion por medio de las señales de alto hechas á la distancia de 800 metros por uno y otro lado del punto interceptado, y á 1.200 metros en las pendientes de ocho centímetros, y en las curvas que tengan su rádio tan corto que impidan la vista de la señal á la distancia de 400 metros.

En dias de niebla ó de nieve deberán hacerse las señales á 400 metros más de distancia que en tiempo ordinario.

Señales de los trenes ordinarios.

Art. 18. Todo tren ó máquina sola que marche de noche ó en tiempo de niebla llevará una luz blanca en la parte superior de la locomotora y otra luz roja en la traviesa de la misma.

Se colocará además en la traviesa del último vehículo de todo tren una luz roja y dos faroles en sus ángulos superiores con luz blanca hácia adelante y roja hácia atrás. Siendo máquina aislada, la luz roja será colocada en medio de la traviesa del tender.

Art. 19. De dia un banderin verde colocado en uno de los ángulos superiores del último carruaje, y de noche una luz verde reemplazando á una de las rojas que de ordinario llevan los trenes en el mismo sitio, indican que otro especial suplementario ó discrecional ha de circular en igual sentido que el que lo anuncia. Cuando el aviso se dé por medio de una máquina aislada se pondrá la misma señal en la parte posterior.

Señales de las trenes ó máquinas locomotoras solas que hayan de regresar luego al llegar á su destino.

Art. 20. Cuando un tren especial, sea el que fuere, ó una máquina sola haya de regresar al punto de salida despues de haber arribado á su destino, se colocará en el frente de la máquina un banderin verde y de noche una luz de igual color al lado de la que de ordinario lleva esta en la parte superior de la caja de humos.

Los empleados de la via tendrán el mayor cuidado de observar si los trenes ó máquinas llevan algunas de estas señales, para en su caso permanecer en sus puestos hasta que se verifique el paso del tren ó el regreso de la máquina anunciada con objeto de hacerle las señales reglamentarias.

Art. 21. En los túneles que se designen por la Inspeccion facultativa se hará siempre uso de la señal de noche.

Señales para comunicarse entre sí los empleados de un tren.

Art. 22. Los conductores del tren mandan hacer alto al maquinista llamándole la atencion por medio de un pito de los frenos, apretándolos y aflojándolos viva y repetidamente, y agitando el banderin ó farol con la luz roja.

Tambien procurarán que estas señales se vean por los agentes de la via para que la repitan al maquinista.

Ante toda señal de alto deberá el maquinista hacerse dueño completamente de la velocidad del tren por cuantos medios estén á su alcance, de modo que pueda pararle lo mas pronto posible.

CAPÍTULO II.

DE LA CORNETA.

Art. 23. La señal que indica tren á la vista se hace con la corneta así que se vea aquel ó se oiga el ruido de su marcha.

La señal de haber salido un tren de la estacion inmediata se hará por órden del Jefe tan luego como telegráficamente haya recibido el aviso.

La de salida de un tren cualquiera de una estacion se dará así que se ponga el tren en movimiento.

La de alarma sólo se empleará en circunstancias graves, como son reparaciones urgentes que haya que hacer en la via, accidentes, actos de violencia &c.

Uso de la campana.

Art. 24. Las dos primeras señales son meramente preventivas, y tienen por objeto la comodidad de los viajeros y la seguridad en el servicio de los empleados de la estacion.

La tercera ó sea la de salida del tren será dada precisamente por órden del Jefe de la estacion. Despues de oirla y nunca ántes hará el conductor la suya por medio del pito ó silbato de mano.

Del uso del pito ó silbato de mano.

Art. 25. La señal de *marche el tren* la dará siempre el conductor del mismo despues de haber recibido para ello la órden del Jefe de la estacion si aquel parte de una de estas: si el tren estuviera detenido en la via, cuando haya cesado el motivo que ocasionaba la parada; en ámbos casos deberá previamente cerciorarse de que está concluido el engrasado y alumbrado del tren, cerradas las puertas de los carruajes y colocados en sus puestos los empleados del mismo.

Del uso del silbato de la locomotora.

Art. 26. El maquinista deberá usar del silbato para dar la señal de aviso ó de atencion en los casos siguientes:

1.º Antes de ponerse la máquina en movimiento, ya sea sola, ya arrastrando tren, bien para continuar la marcha; bien para hacer simplemente alguna operacion dentro de las estaciones.

2.º Al acercarse á los sitios de empalme, á las agujas (cuando estas se presentan de punta), estaciones, pasos á nivel, curvas, desmontes, túneles, en todas partes donde existan señales fijas y donde las haya especiales que indiquen debe hacerse uso del silbato.

3.º Siempre que por cualquier motivo sospechare no hallarse la via completamente expedita.

4.º Cuando distinga una ó más personas sobre la via.

5.º Al pasar por los túneles.

6.º Cuando haya nieblas densas, repitiendo á menudo esta señal para

anunciar la proximidad del tren á cualquiera persona que pudiera encontrarse en la via.

La señal de apretar frenos se hará siempre que por cualquiera causa con venga detener el tren ó disminuir su velocidad.

La de aflojarlos cuando haya cesado aquel motivo.

La señal de peligro inminente se dará cuando se crea que alguno puede sobreenir al tren por cualquiera causa.

Al acercarse á los puntos donde haya locomotora de reserva, el maquinista dará la señal de pedir máquina siempre que la necesite, bien como auxilio, bien para relevar la suya.

Al aproximarse á los puntos de empalme, el tren que marche en direccion á la bifurcacion de la línea deberá indicar por medio del silbato con los toques prescritos en el párrafo 6.º del art. 8.º si ha de seguir por la línea de la derecha ó de la izquierda.

Uso de los petardos.

Art. 27. Los petardos deben emplearse en dos casos:

1.º Cuando los empleados no puedan permanecer en el punto del peligro para presentar las señales de vista que correspondan.

2.º Cuando haya nieblas que impidan divisar claramente los objetos á distancia de 200 metros.

Los petardos se colocarán sobre los rails en número de tres, separándolos de manera que cada uno se halle frente á un poste del telégrafo, y que el más próximo al punto del peligro diste del mismo 800 metros por lo ménos.

En cuanto cese la causa que haya motivado la colocacion de los petardos, se retirarán, si es posible, los que no hayan sido aplastados, á fin de que no ocasionen alarma á cualquier tren que pudiera pasar.

Los trenes detenidos en la via harán uso de los petardos en los dos casos antedichos, y tambien cuando el tren, por cualquier causa, marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado por otro que circule detrás.

El uso de los petardos no dispensa en modo alguno á los empleados de la línea de hacer uso de las demás señales ordinarias, ya permaneciendo en la via, ya colocando señales fijas, si se ven precisados á alejarse.

Uso de los discos.

Art. 28. Los discos se colocarán, por regla general, en las estaciones que se crea conveniente.

En las estaciones donde los haya, presentarán la señal de alto durante cinco minutos por lo ménos despues de haber salido ó pasado un tren de viajeros, y diez minutos despues de haberlo hecho uno de mercancías.

Tambien presentarán la misma señal, aun cuando no sean horas en que deba llegar ó pasar algun tren, siempre que las vias de la estacion no se hallen expeditas por maniobras con un tren, wagoes, máquina ó por otras causas.

En los puntos de bifurcacion la via debe estar cubierta en todas las direcciones. Si no hay peligro, se descubrirá

una de aquellas, que deberá ser la que se indique por medio del silbato segun lo dicho en el último párrafo del art. 26, cuando se oiga la señal de llegada de un tren. Si se presentan varios á la vez, se quitarán sucesivamente las señales de alto, cuidando de no dejar nunca descubierta mas que una sola via.

Uso de los banderines y faroles.

Art. 29. Los banderines y faroles los usarán en general todos los empleados que por cualquier motivo hayan de hacer á los trenes alguna de las señales que se previenen en este reglamento, pero muy particularmente los guarda-vías, guarda-barreras y brigadas de conservacion, debiendo emplearse en todos los casos en que no sea indispensable hacerlo de los demás instrumentos de señales indicados anteriormente.

Sucesion de los trenes.

Art. 30. Tanto en la via como en las estaciones, despues de haber pasado un tren de viajeros, deberá hacerse la señal de alto durante cinco minutos, y por espacio de diez cuando sea de mercancías. En ámbos casos despues de la señal de alto se hará la de precaucion por otros cinco minutos.

CAPÍTULO III.

DE LOS DEBERES DE LOS MAQUINISTAS Y OTROS AGENTES RESPECTO DE LAS SEÑALES.

Art. 31. Cuando el maquinista se aperciba de alguna señal que le avise el paso de un tren anterior, disminuirá la velocidad y marchará observando la via y haciendo resonar con frecuencia el silbato que indica atencion. En los desmontes en curva reducirá la velocidad á 20 kilómetros por hora, y continuará usando de precauciones hasta que encuentren un guarda ú otro empleado que le dé señal de via libre.

Art. 32. En cuanto el maquinista divise la señal de precaucion momentánea debe hacerse dueño de la velocidad del tren cerrando el regulador y dando aviso de apretar el freno, para llegar á la señal con una velocidad de 20 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deben colocarse en todo punto peligroso deberá recorrerlo al paso regular de un hombre.

Quando el estado de la via sea tal que no permita una velocidad de 20 kilómetros por hora, el empleado encargado de su vigilancia hará la señal de alto y dará instrucciones verbales al maquinista.

Art. 33. Ante la señal de alto el maquinista deberá, por cuantos medios estén á su alcance, hacerse dueño completamente de la velocidad de su tren, de modo que pueda pararlo lo antes posible, cerrando inmediatamente el regulador, mandando apretar los frenos del tender y del tren y dando contra-vapor si fuese necesario.

Si al lado de la señal se halla algun empleado, el maquinista parará cerca de este.

El Jefe del tren se informará de las causas de esta parada, y no dará orden de continuar la marcha hasta que pueda hacerlo sin inconveniente, y se haya quitado la señal de alto.

Si esta se hace por medio del disco colocado á la entrada de una estacion, el maquinista procurará llegar hasta aquel, en cuyo caso el conductor del tren madará un empleado portador de una señal para enterarse del motivo de hallarse la entrada cerrada. El maquinista no volverá á ponerse en marcha hasta que se le haga señal de via libre.

Procederá del mismo modo cuando la parada se indique en el trayecto por explosiones de petardos, por banderines ó faroles fijos sin agentes.

Pero si despues de haber recorrido con precaucion 1.500 metros no divisa obstáculo ni empleado alguno, puede aumentar su velocidad hasta 20 kilómetros por hora, y continuar observando con la mayor atencion la via y las señales hasta encontrar una estacion ó sus agentes.

Trenes ó máquinas paradas en el camino.

Art. 34. Cuando un tren se pare en la via fuera de estacion, el Jefe del mismo enviará inmediatamente agentes de aquella para cubrirle con la señal correspondiente á 800 metros de distancia por uno y otro lado; á falta de empldados de dicha clase procurará que se establezcan las señales por uno del tren.

Estas precauciones son obligatorias, aun en el caso de que la parada deba ser de corta duracion y que no se espere ningun tren ni máquina, exceptuándose los casos de detencion en las tomas de agua.

Si los empleados encargados de cubrir el tren pertenecen á la via, deberán permanecer en su puesto hasta que emprenda de nuevo la marcha, y aun despues de esto continuará el que esté detrás haciendo la señal de parada por espacio de 15 minutos: pasado este tiempo se retirarán todas las señales.

Si dicho empleado pertenece al tren dejará colocados petardos sobre los carriles para que sirva de aviso á cualquiera otro que pueda seguirle.

Marcha de máquinas aisladas.

Art. 35. Las máquinas que circulen aisladamente se considerarán como trenes completos para los efectos de este reglamento.

Se les harán las mismas señales que á los trenes, y deberán obedecerlas sus conductores.

Están sometidas en todos los casos á iguales prescripciones que los trenes, teniendo el maquinista y fogonero las mismas obligaciones que los conductores y guarda-frenos.

CAPÍTULO IV.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 36. Tanto de dia como de noche, la ausencia de toda señal indi-

ca que la via está expedita. Se exceptúa cuando de noche falta la luz en un disco, que habrá de considerarse como encarnada, y ordena al maquinista la parada inmediata.

Art. 37. Cuando aparezcan señales diferentes en el mismo punto, el maquinista obedecerá á la más grave.

Quando se hagan dos ó más señales de distinta significacion unas inmediatamente despues de otras, el maquinista obedecerá á la última.

Art. 38. Todo maquinista deberá parar inmediatamente su tren al presentársele el banderin encarnado, de cualquier manera que se ejecute, y lo mismo cuando lo observe al costado de la via aunque se halle tendido en tierra, porque puede haber caido á causa del viento.

Art. 39. Los maquinistas deben conocer la situacion de los discos.

Art. 40. Los maquinistas son responsables de la colocacion de las señales sobre las máquinas ó tenders; los Jefes de tren, de las de los coches y wagones; los agentes de la via, de las que deben hacerse en ella, y los Jefes de estacion de las que correspondan á las que están á su cargo.

Art. 41. Los empleados de la via y los de las estaciones darán cuenta diariamente de las señales que no hubiesen sido obedecidas por parte de los maquinistas.

Los Jefes de tren y maquinistas lo harán de las señales mal hechas; de los petardos encontrados sobre los carriles; de los banderines fijos olvidados en los costados de la via; de los discos sin luz y de todas las demás señales no motivadas, inexactas ú omitidas.

Art. 42. Pueden hacerse señales de parada á un tren que haya pasado del punto en que se encuentre el empleado encargado de ejecutarla.

El conductor que va en el último wagon de freno es el especialmente encargado de observarlas y repetirlas al que va en el primero, á cuyo efecto deberá tener la mayor vigilancia con particularidad al atravesar una estacion en que no haya de pararse.

El conductor que ocupa el primer wagon de freno tendrá la mayor atencion por si se hacen estas señales á fin de repetirlas al maquinista.

Art. 43. Dicho conductor deberá observar cuidadosamente de noche los faroles de costado, y de dia lo cola del tren, para cerciorrarse de que ningun wagon se ha desenganchado en marcha.

Art. 44. Los maquinistas y fogoneros estarán al cuidado de las señales que les hagan en la via y los conductores de su tren.

Art. 45. Los Jefes de estos son responsables del cumplimiento de las disposiciones prescritas por el art. 34 para cubrir los trenes detenidos en la via.

En su defecto los maquinistas deben vigilar el cumplimiento de estas precauciones.

Art. 46. Se hará uso de las señales de noche desde que el sol se pone hasta su salida.

Las luces de los trenes se encenderán con anticipacion, á fin de evitar que les sorprenda la noche entre dos estaciones.

En tiempo de niebla y en túneles de más de 200 metros de largo, las señales de noche son obligatorias aun de dia.

Art. 47. Siempre que se trate de señalar la parada en plena via por medio de una señal fija, el agente que coloque el banderin ó farol encarnado deberá, siempre que le sea posible, colocar petardos en los carriles.

Art. 48. Los empleados de la via y de las estaciones deberán estar siempre prontos á hacer las señales necesarias, para lo cual llevarán constantemente de dia el banderin y de noche el farol.

Todo empleado que encuentre un tren deberá dar á conocer al maquinista, con los brazos á falta de otra señal, si la via está ó no expedita,

Art. 49. Los aparatos de señales deben conservarse en perfecto estado por los agentes á quienes están confiados, los cuales son responsables del abandono en su entretenimiento y conservacion.

Reclamarán inmediatamente los que les falten, y no deberán estar desprovistos de ninguno de ellos.

Art. 50. Todo agente que vea ú ocasione un obstáculo en la via está obligado bajo su responsabilidad ó hacer las señales para prevenir los accidentes.

Art. 51. Siempre que se dé la señal de alarma ó peligro inminente, todos los empleados concurrirán al punto de donde proceda para prestar los auxilios que sean necesarios, repitiendo el aviso con la corneta á fin de los que se hallen más distantes tambien se presenten en el sitio del accidente ó peligro, á no ser que se lo impidan asuntos perentorios é importantes.

Art. 52. Todos los empleados del servicio activo de los ferro-carriles deberán conocer las señales, y hallarse en estado de hacerlas en caso de necesidad.

Al ser destinados por la Compañía firmarán una declaracion en que conste haber recibido un ejemplar del presente reglamento y estar impuestos de sus prescripciones.

Esta declaracion se consignará en sus expedientes respectivos.

Art. 53. La inobservancia ó falta de cumplimiento á las señales colocan á los empleados bajo la accion de la Autoridad.

Las penas y multas que puedan sufrir por una ú otra causa no les dispensa de las que pueda imponerles la Compañía.

Art. 54. Todos los empleados de la misma, sean cualesquiera sus funciones, tendrán derecho para vigilar el cumplimiento del presente reglamento y para señalar á sus respectivos Jefes las infracciones que se cometan.

Madrid 8 de Agosto de 1872.—
Aprobado por S. M.—Echegaray.

ADMINISTRACION CENTRAL.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Dirección general de Instrucción pública.

Se halla vacante en los Institutos de Albacete, Játiva y Osuna la cátedra de Historia natural, dotada con el sueldo anual de 3.000 pesetas la primera y 2.000 las restantes, las cuales han de proveerse por oposición con arreglo á lo dispuesto en el art. 4.º del reglamento de 15 de Enero de 1870.

Los ejercicios se verificarán en la Universidad de Madrid en la forma prevenida en el título 2.º de dicho reglamento.

Para ser admitidos á la oposición sólo se requiere tener el título de Licenciado en la Facultad de Ciencias, ó tener aprobados los ejercicios para dicho grado.

Los aspirantes presentarán sus solicitudes en la Secretaría general de la Universidad de Madrid en el improrrogable término de tres meses, á contar desde la publicación de este anuncio en la *Gaceta*, acompañadas de los documentos ó copias autorizadas de ellos que acrediten su aptitud legal, de un programa razonado de las enseñanzas correspondientes á la cátedra que trata de proveerse, y de una Memoria sobre las fuentes de conocimiento y método de enseñanza de la asignatura objeto de la oposición que se anuncia.

Segun lo dispuesto en el art. 8.º del expresado reglamento, este anuncio deberá publicarse en los *Boletines oficiales* de todas las provincias y por medio de edictos en todos los establecimientos públicos de enseñanza de la Nación; lo cual se advierte para que las Autoridades respectivas dispongan desde luego que así se verifique sin más que este aviso.

Madrid 17 de Agosto de 1872.—El Director general interino, José Pascasio de Escoriaza.

Se halla vacante en el Instituto de Játiva la cátedra de Retórica y Poética, dotada con 2.000 pesetas anuales, la cual ha de proveerse por concurso conforme á lo dispuesto en la Real orden de 16 del corriente mes.

Lo que se anuncia á fin de que los Catedráticos de la misma asignatura de los demás Institutos que deseen ser trasladados á ella, y los que estén comprendidos en el art. 177 de la ley de 9 de Setiembre de 1857, ó se hallen excedentes, puedan solicitarla en el plazo improrrogable de 20 días, á contar desde la publicación de este anuncio en la *Gaceta*.

Sólo podrán aspirar á la mencionada vacante los Profesores que desempeñen ó hayan desempeñado cátedras en propiedad y tengan el título de Bachiller en la Facultad de Filosofía y Letras.

Los Catedráticos en activo servicio elevarán sus solicitudes á esta Direc-

ción general por conducto del Jefe de la Escuela en que sirvan, y los que no estén en el ejercicio de la enseñanza lo harán también por conducto del Jefe del establecimiento donde hubiesen servido últimamente.

Segun lo dispuesto en el art. 47 del reglamento de 15 de Enero de 1870, este anuncio deberá publicarse en los *Boletines oficiales* de las provincias; lo cual se advierte para que las Autoridades respectivas dispongan que así se verifique desde luego sin más aviso que el presente.

Madrid 17 de Agosto de 1872.—El Director general interino, José P. de Escoriaza.

(*Gaceta del 23 de Agosto.*)

ANUNCIOS OFICIALES.

Núm. 2542.

ALCALDÍA CONSTITUCIONAL de La Galera.

Terminado el repartimiento general vecinal para cubrir el déficit de su presupuesto municipal y contingente provincial correspondiente al presente año económico de 1872 á 73, se hallará de manifiesto al público en la Secretaría de este Ayuntamiento por espacio de ocho días, contaderos desde la inserción del presente anuncio en el *Boletín oficial* de la provincia, á fin de que los contribuyentes contenidos en el mismo puedan examinarlo y hacer las reclamaciones que estimen convenientes; pues finido dicho término no se admitirá reclamación alguna.

Ruego á los señores Alcaldes de Santa Bárbara, Tortosa, Mas de Barberans, Roquetas, Traiguera, Godall, Freginals, Masdenverge, Amposta, Ribera y San Carlos de la Rápita, lo hagan público por medio de pregon para que llegue á noticia de los contribuyentes á dicho reparto.

La Galera 31 de Agosto de 1872.—El Alcalde, Bartolomé Millán.

Núm. 2543.

ALCALDÍA CONSTITUCIONAL de Altafulla.

Acordado por este Ayuntamiento y Junta pericial la formación de un nuevo amillaramiento y con la competente autorización del Sr. Jefe económico de la provincia, se previene á todos los propietarios vecinos y terratenientes de este pueblo, tanto de fincas rústicas como urbanas, colonos y ganaderos, presenten las relaciones juradas de sus utilidades líquidas y con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 23 de Mayo de 1845 en el término de quince días, á contar desde la inserción del presente anuncio en el *Boletín oficial* de la provincia; advirtiéndole que pasado dicho plazo el Ayuntamiento las formará de oficio siendo los gastos de cuenta de los interesados que no hubiesen cumplido aquel requisito, con arreglo al art. 24 del citado Real decreto.

Se ruega á los señores Alcaldes de

Torredembarra, Poble de Montornés, Nou, Riera, Catllar, Tamarit y Tarra-gona, lo hagan público por los medios de costumbre en sus respectivas localidades para que llegue á conocimiento de los terratenientes de esta.

Altafulla 1.º Setiembre de 1872.—El Alcalde Presidente, Manuel Blanch.

Núm. 2544.

Asamblea de asociados al Ayuntamiento de Altafulla en 1872-73.

Sección 1.ª

D. José Espina y Mari.
» Juan Ballesté y Vallvé.
Sra. Viuda de Antonio Parellada y Admetllé.

D.ª Tecla Rimbau y Rius.
D. Juan Buyreu y Pijoan.
D.ª Mariana Miró de Rimbau.
D. José Pijoan y Sagal.
» Luis Mallafré y Vallvé.
» Jaime Dalmau y Rius.
» Martín Sendra y Guasch.
» Manuel Marqués y Gibert.
» Jaime Pijoan y Ferrando.

Sección 2.ª

D. Jaime Rimbau y Camps.
» Jaime Salvat y Porta.
» Martín Marqués y Gibert.
» José Martí y Miquel.
» Francisco Bové y Solé.
» José Ferri y Abella.
» Juan Buyreu y Camps.

Sección 3.ª

D. José Ferreras y Alegret.
» José Magriñá y Gatell.
» Pablo Guasch.
» Francisco Ramon y Porta.
D.ª Magdalena Solá de Salvat.
D. Sebastian Ventura.
» Ramon Teixidó.

Altafulla 29 de Agosto de 1872.—El Alcalde, Manuel Blanch.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Núm. 2545.

Don Arsenio Ramirez de Orozco, Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por el presente segundo pregon y edicto se cita y llama á D. José Soler, Alcalde de Canet de Adri, de cincuenta y ocho años de edad, Miguel Vila, Teniente de Alcalde del mismo pueblo, de cincuenta años de edad, casado; Estéban Grabulosa de treinta y nueve años de edad, casado, labrador, vecino de Moncalp; Tomás Tibau, de treinta y tres años de edad, soltero, labrador, vecino del pueblo de Adri; Juan Bonacoma, de cincuenta años de edad, casado, arriero, vecino de Adri; José Vila, de veinte y siete años de edad, vecino de Moncalp, casado, labrador; Pedro Bonacoma, de veinte y seis años de edad, vecino de Adri, soltero, arriero; Francisco Estruch, de cuarenta y tres años de edad, casado, labrador, vecino de Canet de Adri y Lorenzo

Bonacoma, de cincuenta y un años de edad, casado, labrador, vecino de Canet de Adri; para que dentro el término de nueve días comparezcan de rejas á dentro en las cárceles de esta ciudad, al objeto de recibirles la oportuna indagatoria en méritos de la causa criminal que estoy instruyendo sobre muerte violenta de Francisco Sumalla, de Canet de Adri; previniéndoles que de no verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Dado en Gerona á veinte y ocho de Agosto de mil ochocientos setenta y dos.—Arsenio Ramirez de Orozco.—Por mandado de S. S., y orden del Actuario, Domingo Puigoriol.

ANUNCIOS.

DOCUMENTOS

para los Juzgados municipales, que se hallan de venta en la imprenta de Don José Antonio Nel-lo, calle de la Union, esquina á la Rambla de San Juan, Tarragona.

PARA EL MATRIMONIO CIVIL.

Manifestacion escrita y expediente completo con el diligenciado correspondiente de los que intentan contraer matrimonio.—Cada doce ejemplares, 18 rs.

Edictos anunciando la intentada celebración del matrimonio; en papel de oficio. La docena, 6 rs.

Certificacion de no haberse presentado denuncia de impedimento. Doce ejemplares, 3 rs.

Oficios de remision de Edictos. Veinticinco ejemplares, 6 rs.

Oficios de acuse de recibo y manifestacion de su resultado. Veinticinco ejemplares, 6 rs.

IMPRESOS PARA OTROS SERVICIOS.

Declaracion de nacimiento.—Cada veinticinco ejemplares, 6 rs.

Parte de defuncion.—Veinticinco ejemplares, 6 rs.

Licencias ú órdenes para dar sepultura á los cadáveres.—El ciento, 10 rs.

Certificados que expiden los facultativos de haber examinado los cadáveres.—El ciento, 10 rs.

Estados mensuales de juicios verbales y de conciliacion.—Cada docena, 6 rs.

Papeletas para demandar á juicios verbales y de conciliacion. Son duplicadas para unir al expediente y para remitir la otra á la parte demandada.—Cada 25 pares, en papel de hilo, 8 rs.

Fés de existencia que expiden los Jueces municipales para las clases pasivas.—Cada cien ejemplares, 14 rs.

Fés de existencia y certificacion de estado para las señoras que disfrutaban sueldo del Estado.—El ciento, 14 rs.

Informe que reclama el Juzgado municipal á la Alcaldía, acerca de la existencia y domicilio de los individuos de clases pasivas.—El ciento, 10 rs.

Todos los documentos anteriores se sirven por correo, sin aumento de precio.—El pago se hace en libranzas del giro mútuo y sellos de correo.

Se abrirá cuenta á los que se obliguen satisfacer, por trimestre, el importe de los impresos que pidan con el sello del Juzgado y V.º B.º del Sr. Juez municipal.

IMPRESA DE JOSÉ ANTONIO NEL-LO.