

BOLETIN



OFICIAL.

PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Las leyes y las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro dias despues para los demas pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de Noviembre de 1837.)

SUSCRICION PARTICULAR.

Un mes en Córdoba.	12 rs.	Fuera de ella . . .	16 rs.
Tres id.	33		45
Seis id.	66		90
Un año.	132		180

Se publica los Lunes, Miercoles, Viernes y Sábados.

Las leyes, órdenes y anuncios que se manden publicar en los Boletines oficiales, se han de remitir al Gefe político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los editores de los mencionados periódicos. (Reales órdenes de 6 de Abril de 1839, y 31 de Octubre de 1845.)

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.

Presidencia del Consejo de Ministros.

S. M. la Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continuan sin novedad en su importante salud.

[Circular núm. 982.]

REGLAENTO

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-carriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil, la intervencion directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policia 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 linea 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 Administración pública.

De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre si 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-carril, medidos en la forma que dispone el artículo noveno 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, muro de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de ferro-carriles.

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 predios 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-carriles 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-carril 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 arriados 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 limitrofes 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 carril.

Art. 9.º No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes en la zona de los ferro-carriles, aun para la venta de comestibles, si sus dueños no han obtenido previamente 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 deteriore ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferro-carriles, 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 presijada 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 edi-

ficios, muros, alcantarillas, ramales ú otras obras.

Art. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferro-carriles 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 oida 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.

Cuan 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, asi como tambien las que aun despues de otorgadas no llenasen las condiciones en ellas prevenidas.

Art. 15. Si las casas y demas edificios contiguos al ferro-carril, y particularmente las fachadas del lado

de la vía, 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 ó 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 estan sujetos á retirar su línea de fachada.

Art. 46. La prohibicion impuesta por el art. 3.º de la ley de levantar á menos de tres metros de distancia del ferro-carril 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 vía.

Art. 47. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la vía 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. 48. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.º La conservacion en buen estado del ferro-carril 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 manióbra de las agujas en los cambios y cruzamientos de vía, 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 vía 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 dia y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotacion.

Mientras dure el servicio de estos empleados no podrán jamas abandonar su puesto sin autorizacion 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 explotacion los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, despues de oír, las medidas que juzgue convenientes y que el interes público reclame en cada caso.

Art. 21. La Inspeccion facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera mas conveniente el servicio y policia de las barreras.

Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservacion de las obras ó seguridad de las personas ó mercancías abrir contrafuertes, construir defensas y contra-carriles, ó emprender otros trabajos de la misma naturaleza, la Empresa procederá desde luego á su realizacion en los puntos que el gobierno designe.

Art. 23. La division de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se

indicarán segun las prescripciones dadas 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 estacion 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 estacion mas 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 circulacion de los concurrentes, carruages y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demas dependencias de la Empresa.

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

Art. 26. Para seguridad de los equipages, bultos y mercaderías, la Administracion del ferro-carril expedirá á sus dueños ó encargados que se prescrite 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 demas circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

Art. 27. Estarán constantemente á la vista en los sitios mas públicos de cada estacion los anuncios de las horas de despacho, asi como tambien los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Art. 28. Todas las estaciones tendrán un jefe superior, al cual estarán subordinados los demas 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 demas 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 policia de las estaciones, de la entrada, circulacion y permanencia en sus patios de los carruages públicos y particulares, destinados al transporte de los viajeros y mercaderías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobacion del Ministerio de Fomento.

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

CAPITULO IV.

Del material empleado en la explotacion.

Art. 31. El número de locomotoras, tenders y demas carruages destinados á la explotacion, en ningun caso bajará del que se determine en el pliego de condiciones de la concesion.

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 Inspeccion facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquiera causa se hubiese retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun despues de reparada, sin el reconocimiento y autorizacion expresa de la Inspeccion facultativa.

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

Art. 34. Nunca ni por ningun pretexto se permitirán las ruedas de hierro suadido. 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 sufrieran y la renovacion 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 ferro-carril.

Art. 36. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior se tomará razon circunstanciada de los ejes de las locomotoras y tenders, cuidando de hacer mérito, al lado mismo del número de orden de cada uno, asi 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 inspeccion 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 situacion de la máquina, y así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 38. Los tenders, ademas de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustible que los 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 carruages destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorizacion de la Inspeccion facultativa.

Se concederá esta autorizacion cuando se reconozca, en la forma que el Gobierno determine, que llenando 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 tabilla que exprese el número de sus asientos, mareando las divisiones que los separen de una manera precisa.

Art. 41. Todas las locomotoras, tenders y demas carruages 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 clase en los carruages de viajeros.

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

Art. 43. Es de la exclusiva competencia de la Administracion activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspeccion 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 circulacion.

CAPITULO V.

De la formacion de los trenes.

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

1.º La velocidad.

2.º El número máximo de carruages.

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

4.º El número y peso de los carruages 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 carruages de cada convoy de viajeros nunca excederá de 24, á no mediar autorizacion 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 mixtos 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 wagnones que entren en la composición de un tren se colazarán de tal manera, que los topes de resortes se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 52. Tanto las barras de los topes 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 ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina mas, así como tambien cuando la Empresa se halla 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 despues del tender, irán tantos wagnones que no transporten 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 ocasion á enganchar dos máquinas en un mismo tren, cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando tambien 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 refieren cuando así lo exija el mejor servicio público.

Art. 56. Con la antelación conveniente y el mas 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 gefes 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 guardafrenos y el maquinista estarán en comunicacion, 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 dia en el paso de los subterráneos que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estacion inmediata segun 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 anticipacion conveniente el jefe de la estacion hará la señal que les advierta su colocacion en el lugar que les está designado, repitiéndola por ultimo 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 dia 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 dilacion los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa.

En el punto de la estacion 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 tambien 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, permanencias en las estaciones intermedias y llegada de los trenes.

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

Art. 66. Ningun tren podrá partir de la estacion 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 máqui-

nas 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 reparacion de la via, podrán detenerse los convoyes en los apartaderos ó puntos de estacion designados para recibir los viajeros y las mercaderías, sin que les sea permitido nunca ni por pretexto alguno estacionarse en la via destinada á la circulacion.

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

1.º Las medidas especiales de precaucion y seguridad que se crean necesarias para la circulacion de los trenes en los planos inclinados, en los túneles y en las curvas.

2.º La velocidad maxima 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 expedicion 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 expedicion 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 cualquiera motivo los convoyes ó máquinas aisladas se detengan en la via, se pondrán 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 300 metros de los cruzamientos de la via, 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 direccion 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 tambien, segun las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar despues 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 in-

cidentales de la línea que no permitan de cubrir una larga extension 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 via 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, incluso el maquinista y el fogonero.

Art. 82. Cuando dos locomotoras remolque 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 ordene conforme á reglamento

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

Se exceptúan unicamente de esta prohibicion los Ingenieros encargados de la inspeccion facultativa, los ayudantes de la misma con orden ó autorizacion 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 composicion de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de sus salida y llegada, la causa y duracion 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 esten á su alcance, los gefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al jefe de la estacion 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

nes, serán obligatorias para las empresas cuando se hayan comunicado á sus directores.

Art. 88. Con 15 dias de antelación á la fecha en la que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organizacion 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 tambien á los encargados de las Inspecciones y á los Gobernadores de las provincias que atravesase el camino de Hierro.

Art. 89. Si el ministerio de Fomento despues de recibido el cuadro de la organizacion de los trenes dejase trascurrir 15 dias 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 en ocho dias de anticipacion, no solamente de las horas de salida de los trenes y de la de su llegada á las estaciones, sino tambien 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 prohibe la entrada en el recinto de los ferro-carriles á toda persona que no esté destinada á su servicio.

Se exceptúan de esta disposicion.

1.º Las Autoridades superiores de la provincia.

2.º Las Autoridades locales.

3.º Los Ingenieros y demas 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 autorizacion 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, segun tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe á contar desde la estacion en que se verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

Art. 93. Si no justifican el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valorará por la distancia recorrida desde el sitio en donde haya tenido lugar la última comprobacion de billetes.

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

Si no hiciese previamente esta

advertencia satisfará el doble del importe correspondiente al trayecto que demas 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 exeso 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 prohibe 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 puesto ya el tren en movimiento.

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

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 demas, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos.

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

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

No obstante la empresa podrá admitir en wagoes 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 Inspeccion administrativa, ó en su defecto ya los jefes de estacion, ya los de los trenes, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguacion 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 estacion un registro que será visitado mensualmente por los encargados de la Inspeccion administrativa y mercantil.

CAPITULO VIII.

De la recepcion, transporte y entrega de los equipajes y mercaderias.

Art. 102. Los objetos que se transporten por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este reglamento del modo siguiente:

1.º Equipajes.

2.º Encargos.

3.º Mercaderias.

4.º Ganados de todas clases.

Art. 103. Se comprenden bajo la denominacion de equipajes los cofres, baules, maletas, sombrereras, sacos de noche y en general todos los bultos que pertenezcan y acompañen al viajero, y de los cuales se le hará puntual entrega en la estacion donde termine su viage.

Art. 104. Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á la declaracion de su contenido requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los viajeros.

Art. 105. Todos los efectos que no se comprenden en la clasificacion de los artículos anteriores, se designan con el nombre genérico de mercaderias.

Art. 106. Corresponden á la cuarta clasificacion el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrio, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verjas.

Art. 107. Todo el que remita mercaderias á las estaciones de los ferro-carriles hará la declaracion previa de su número, peso, clase y calidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaucion para el transporte de aquellas que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro y contacto perjudique mas ó menos á las demas.

Art. 108. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben transportarse se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios exclusivamente destinados á los trabajos materiales, y las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

Art. 109. El registro de los bultos y equipajes es obligatorio.

Para que se verifique siempre ordenadamente la Empresa llevará dos libros foliados y tatonados: uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros: otro donde se tomará razon de los que han de conducirse en los trenes de las mercaderias.

En ambos constará el peso y el precio del transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergacion.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talon, donde se exprese el número de orden, la clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que este deba efectuarse.

Art. 110. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local

destinado á recibirlas aunque el encargado de este servicio no haya tomado lo correspondiente razon en los libros de registro.

Art. 111. El viajero que lleve en su equipaje joyas pedreria, billetes de Banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro manifestando la suma total que estos efectos representen, ya sea segun su valor en venta, ya por el precio en que los estime.

La falta de este requisito relevará la responsabilidad á la Empresa en caso de sustraccion ó extravio.

Art. 112. Cuando por sospechas de falsedad en la declaracion del contenido de un bulto determinare la Empresa registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si estos, invitados por la Empresa, no concurren al acto, se les citará al intento por Escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del Escribano y los testigos.

Del reconocimiento y su resultado se extenderá el acta correspondiente, que firmarán todos los presentes y autorizará el Escribano en caso de asistencia de este funcionario, y en la cual se hará constar el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al remitente ó su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercaderia, su estado y número, circunstancias segun la declaracion, y las que tenga realmente, tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga; los nombres, vecindad, profesion ó cargo de los testigos.

Art. 113. Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa la remitirá al Gobernador de la Provincia, para los efectos á que haya lugar en la via gubernativa, sin perjuicio de pasarlas tambien al Tribunal competente si diese ocasion á un procedimiento civil y criminal.

Art. 114. No podrá la Empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos segun convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por sospecha de fraude ó otro motivo cualquiera: toda vez que el registro pueda practicarse en el punto de su entrega.

Si del registro practicado no resultase falsa la declaracion del remitente serán de cuenta de la Empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar de nuevo los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos.

Art. 115. El que haga una declaracion falsa al remitir sus mercaderias á la estacion, con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la Empresa el doble del exeso que resulte, resarcíendola de todos los daños y perjuicios que la haya ocasionado.

Se concluirá.