

BOLETIN OFICIAL



DE LA PROVINCIA DE OVIEDO.

PUNTO DE SUSCRICION.
En la imprenta de don Domingo Gonzalez Solis, calle de San José, número 2.

Se e
LUNES, MIERCOLES, VIERNES Y SABADOS.

PRECIOS DE SUSCRICION.
EN OVIEDO. Por un mes, 6 rs.; por tres, 16; por seis 30.
FUERA DE OVIEDO. Por un mes, 8 rs.; por tres 22; por seis 40.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE OVIEDO.

El Ilmo. señor subsecretario del ministerio de la Gobernacion en telegrama de esta fecha me dice lo que copio.

«El Excmo. señor presidente del Consejo de ministros me dice en fecha de ayer desde el real sitio de San Ildefonso lo siguiente:—El mayordomo mayor de S. M. dice con fecha de hoy al Excmo. señor Presidente del Consejo de ministros lo que sigue: Excmo. señor: El Excmo. Sr. marqués de San Gregorio, primer médico de cámara de S. M. me dice lo siguiente:—Excmo. señor: En vista de la observacion atenta del estado de S. M. durante los cuatro meses, la facultad de la real cámara está en el caso de declarar, que S. M. ha entrado en el quinto mes de su emlatazo. Lo cual, previa la venia de S. M., tengo la satisfaccion de participar á V. E. para los efectos consiguientes. Y por tan fausto acontecimiento para la nacion y para S. M. ha tenido á bien mandar la R.tra nuestra señora, que la corte vista de gala durante tres dias consecutivos, empezando desde mañana domingo 24 del actual, y el lunes 25 á la hora de las tres de la tarde tendrá lugar besamanos general con igual motivo.»

Lo que se anuncia en este periódico oficial para conocimiento y satisfaccion de los leales habitantes de esta provincia. Oviedo y Julio 24 de 1859.—El encargado del gobierno, Vicente Coronado.

PARTE OFICIAL DE LA GACETA.

POLICIA DE LOS FERRO CARRILES.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

En atencion á las razones que, de acuerdo con el Consejo de ministros, me ha espuesto el artículo 11 de la ley de 6 de Julio de 1853, el parecer del Consejo de Estado en pleno, vengo en aprobar el adjunto reglamento para la ejecucion de la ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre la policia de los ferro-carriles.

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-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 á dos 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 prohibe 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 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 demás labores del cultivo, ó de cualquiera otra manera, perjudiquen á los cerramientos, muros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferro-carriles.

Art. 6.º Se aplicará igualmente el artículo 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 arriales 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 contratadores.

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 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-carriles, como son los antepechos, las abardillas, los postes kilométricos, los de telegrafos 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 arcafactos, 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-carriles se dirigirán á los alcaldes de los pueblos respectivos, espresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El alcalde la 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.

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 tuviere 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 demás edificios contiguos al ferro-carril, 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 ó inseguridad, la inspeccion lo pondrá en conocimiento del alcalde, manifestando si á ruina es ó no próxima, y si el edificio se cuenta entre los que están sujetos á retirar su linea de fachada.

Art. 16. La prohibicion impuesta por el artículo 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 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-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 manobra de las agujas 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 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 jamás 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 la, las medidas que juzgue convenientes y que el interés 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 contrafosos, construir defensas y contracarriles, 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 linea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se indicarán segun las prescripciones dictadas por el ministro de Fomento, estableciéndose siempre que sea posible á la derecha de la via, 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 espese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Todos los relojes de una linea 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, carruajes y caba-

herías, de manera que fácilmente se reconocieran los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la empresa.

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

Art. 26. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la administración del ferro-carril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre los correos, onduentes resguardos, especiando 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 ministro de Fomento designe:

Primero. Un departamento para las oficinas de las inspecciones y otro para el telegrafo.

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

Tercero. Un botiquín 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 ministro 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 hiciere necesario el aumento de este material, el ministro de Fomento, oída la empresa, adoptará para procurar e 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 despues 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 hojias, 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 lantas 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 composuras 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 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, 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, á 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 determinen.

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 para 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 espese 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 clase 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 desear 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 ministro 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 ministro 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 topes de resorte 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 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 despues del 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 ministro 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 guardafrenos 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 puestas 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 ferro-carriles.

Art. 61. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el caso de los subterráneos que el gobierno designe, preparándose á 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 ministro 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 de tinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa.

En el punto de la estación donde se estable can 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 puestas 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 ministro 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 cruceamiento 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 ministro 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, salvo 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 ministro 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 telegrafo á todas las estaciones.

Art. 72. Siempre que por cualquiera motivo los convoyes ó las máquinas aisladas se detengan en la vía, 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 ministro 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 ministro 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 trabasen 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 despues á él poniéndola de nuevo en movimiento.

Art. 77. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes que formaban 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 acompañe la del tren, avisará 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, en vías, 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 espedita.

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

Art. 81. El jefe de tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio de mismo, incluso 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 sólo funcionará como fuerza adicional y mera auxiliadora.

Art. 83. El maquinista que marche sin tren con la locomotora conlla 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 es agentes de la empresa debidamente autorizados al efecto.

En todo caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas en el tope can jamás las maniobras al mejor servicio de la máquina.

Art. 85. El ministro 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 más pronto y expeditos que estén á su alcance, los jefes de los trenes puestas 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 los directores.

Art. 88. Con quince 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 y empujados de este documento al ministro 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 atraviese el camino de hierro.

Art. 89. Si el ministro de Fomento, después de recibido el cuadro de la organización de los trenes, dejase transcurrir quince días sin dar contestación alguna á las empresas, podrán estas ponerle en práctica considerándolo 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 policía cuando se presenten con la autorización expresa de la aut o

idad competente para desempeñar un servicio.

5. 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 teniéndolo 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 justificarse el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se vale á la distancia recorrida desde el punto en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

Art. 93. Dado caso de que un viajero pase más allá del punto indicado en su billete, abonará solo el exceso que correspondiera 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 hubiese previamente esta advertencia, sufrirá el doble importe correspondiente al trayecto que además 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 sufrirá á la empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario, en virtud de la misma causa, hubiese 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 rigorosamente:

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

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

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

4. Subir á los coches puestas ya el tren en movimiento.

5. Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes á los asientos que contienen.

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 al 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 los viajeros.

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

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.

CAPITULO VIII.

De la recepción, transporte y entrega de los equipajes y mercaderías.

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

1. Equipajes.
2. Encargos.
3. Mercaderías.
4. Ganados de todas clases.

Art. 103. Se comprenderá bajo la denominación 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 estación donde termine su viaje.

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

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

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

Art. 107. Todo el que remita mercaderías á las estaciones de los ferros carriles en la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

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

Art. 108. To la 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 balanceados: uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros; otro donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de las mercaderías.

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 postergación.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talon, donde se espese 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 la correspondiente razón en los libros de registro.

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

La falta de este requisito relevará de responsabilidad á la empresa en caso de sustracción ó extravío.

Art. 112. Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinare la empresa registrarlos, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si estos, invitados por la empresa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por escribano público, requerido al efecto por mandamiento espreso 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 entenderá 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 mercadería, su estado y número, circunstancias según la declaración, y las que tenga realmente, tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga; los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos.

Art. 113. Estendida 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 vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al tribunal competente si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal.

Art. 114. No podrá la empresa retrasar el plazo señalado para remitir los bultos según convenio con los remitentes, ni aun aduciendo el pretexto de registrarlos por

sospecha de fraude ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro pueda practicarse en el punto de su entrega.

Si del registro practicado no resultase falta la declaración 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 declaración falsa al remitir sus mercaderías á la estación, con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la empresa el doble del exceso que resulte, resarcíendola de todos los daños y perjuicios que le haya ocasionado.

Art. 116. Cuando la compañía reciba los efectos bajo cubierta sellada quedará exenta de toda responsabilidad entregándolos en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó su consignatario.

Art. 117. A no proceder el pago al contado del transporte, según tarifa, podrán negarse las empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercaderías susceptibles de averiarse, las que necesitan de una segunda cubierta para conservarse, y finalmente las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos de transporte.

Art. 118. Tienen derecho las empresas á desochar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercaderías que contienen.

Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la empresa obligación de conducirlos; pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciere constar su oposición en el resguardo espesado.

Art. 119. Cuando en el resguardo ó carta de porte que la empresa debe dar á los interesados no hiciere mérito de su oposición á recibir las mercaderías á que se refiere el artículo anterior, será responsable de las averías que en ellas resulten al verificar su entrega en los puntos á que van destinadas; pero aun en este caso podrá declinar la responsabilidad si prueba que el siniestro no le es imputable.

Art. 120. Los animales, mercaderías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad, saldrán en el primero que comprenda wagones de todas clases, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida. Estarán á la disposición de la persona á que vayan dirigidos dos horas despues de la llegada del convoy.

Cuando el transporte haya de verificarse á pequeña velocidad, la expedición se hará lo más tarde á las 48 horas de la entrada de los efectos, que se pondrán á disposición de los consignatarios á las 24 horas despues de la llegada del convoy.

Para el transporte de los animales de tiro y silla se avisará con las horas de anticipación que se fija en las tarifas.

Art. 121. Las hojas de expedición entregadas por la empresa á los conductores de los trenes de mercaderías, harán fé en favor de los dueños que hubiesen perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona.

Art. 122. Son aplicables los precios ordinarios de la tarifa á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, constituyan una remesa de más de 50 kilogramos, con tal que sea hecha por un individuo y dirigida á una sola persona.

Los encargos y los escedentes de equipajes con las mismas condiciones se considerarán como un solo bulto para la percepción de los precios que en su tarifa especial tengan señalados.

No disfrutará de estos beneficios las empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes, á no ser que los efectos por ellas remitidos estén embalados en un solo bulto.

Art. 123. Debiendo asimilarse á las clases con que tengan mas analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demás efectos que no se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma empresa; pero sometiendo su examen desde luego al ministerio de Fomento, que podrá modificarlas, admitirlas ó desocharlas según le pareciese conveniente.

Art. 124. Siempre que un bulto contenga mercancías de diversa clase, y comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el de transporte la que le tenga mas elevado.

Art. 125. Las empresas podrán establecer, dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de la línea, sin que tengan opción á disfrutar de ellas los transportes que se verifiquen entre otros distintos.

Art. 126. Las empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos mas largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que

se obliguen á proporcionar un *minimum* de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte.

Art. 127. Toda reducción ó condición especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que lo pidan sujetándose á iguales condiciones.

Art. 128. Siempre que una empresa conceda á uno ó mas remitentes reducción en los precios de tarifa dará cuenta al gobierno de las condiciones con que lo verifique.

La empresa abrirá un registro en que se inscriban estas condiciones, el cual se exhibirá á los particulares cuando lo soliciten. Este registro será foliado y rubricado por el jefe de la inspección mercantil.

Art. 129. Toda alteración en los precios de tarifas deberá ponerse en conocimiento del gobierno con un mes de anticipación al día en que deba publicarse. La publicación se verificará por los gobernadores de las provincias atravesadas por el ferrocarril, 15 días antes al en que deban comenzar á regir.

Art. 130. Los precios fijados para el transporte de mercancías en virtud de las tarifas especiales, no podrán aumentarse sino transcurrido un año, á contar desde su publicación.

Art. 131. El retardo en el transporte dará derecho á indemnización de daños y perjuicios.

Art. 132. La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde á la empresa, y mientras no la verifique, quedará subsistente su responsabilidad.

Art. 133. No se tendrá por caso de fuerza mayor el robo, sino cuando la empresa haga constar que hizo cuanto le fué posible por impedirlo; tampoco el incendio, si no prueba que ni fué ocasionado por la imprudencia de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte.

Art. 134. Sujetándose á las formalidades y condiciones que prescriban las aduanas, podrán las empresas de los ferros-carriles que terminan en las fronteras ó puertos marítimos, sustituir al puerto de los bultos, el de los carruajes que los transporten.

Art. 135. La empresa que ha realizado una conducción sin dar lugar á reclamación de ningún género, tendrá acción por los gastos del transporte y custodia de las mercancías conservadas en buen estado contra los consignatarios ó sus remitentes.

A falta de pago, se procederá en este caso con arreglo á lo prescrito en el código de comercio.

Art. 136. Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación de los embalajes, siempre que la empresa acredite haberlos hecho para la buena conservación de las mercaderías, que de otra manera se habrían perdido ó deteriorado.

Art. 137. Toda acción, cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra la empresa y relativa á los transportes, se establecerá ante los tribunales de comercio.

Art. 138. Las disposiciones legales que someten á comprobación los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las empresas de ferros-carriles en cuanto tenga relación con los transportes.

Art. 139. Son responsables las empresas de la sustracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados ó ya de los extraños que concurran á sus oficinas.

Art. 140. Si la empresa alquilase todo el espacio de los wagones de sus trenes para el transporte de mercancías, y no interviniese ni directa ni indirectamente en su carga y expedición, no responderá de los extravíos ó deterioros que pudiesen ocurrir, quedando libre de toda responsabilidad.

Art. 141. En caso de pérdida ó avería de los efectos transportados, no podrá la empresa primeramente encargada de su conducción reclamar contra las que la sucedan en el transporte, si no prueba que se los entregó en buen estado.

Art. 142. Las empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercaderías cuando no escedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

Art. 143. En el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas, y en el plazo convenido, tienen derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la empresa que haya faltado á estas condiciones.

Pueden igualmente reclamarla cuando rotulados los bultos con toda claridad y precisión, sin que puedan dar lugar á dudas, se hiciese su entrega á persona distinta de la que debe recibirlos.

Art. 144. Si solo una parte de las mercaderías fuese entregada por la empresa en el plazo prescrito en este reglamento, la otra dará ocasión al resarcimiento de daños y perjuicios; pero este alcanzará á las dos

cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones; á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las autoridades el libre ejercicio de sus funciones.

Art. 143. Si el dueño de bultos ó paquetes no convenientemente estraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la empresa, cuando fuesen recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega recobrará la cantidad que satisfizo abonando los daños y perjuicios por el retardo.

Si del reconocimiento de los efectos resultase un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los tribunales de justicia.

Art. 146. Las empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas. En este caso el gobierno fijará la tarifa á propuesta de aquéllas.

Quedarán, sin embargo, en libertad los interesados de verificar el transporte, empleando carruajes propios ó personas de su confianza si lo creyesen oportuno; pero en este caso lo advertirán así al realizar la entrega de sus bultos en las estaciones.

La empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el artículo 129, para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Transcurridas las 48 horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estación las mercancías, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje.

Art. 147. La persona á quien se dirija una mercadería, no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo, si se hallare en su domicilio, cuando le sea presentada.

Art. 148. El consignatario que quiera comprobar el peso de las mercancías que se han entregado, abonará los gastos del repeso siempre que, tenido en cuenta lo prescrito en el art. 142, resultase conforme con el espesado en la carta de porte.

Si no hubiese esta conformidad, los gastos ocasionados serán de cuenta de la empresa.

Art. 149. El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente, cuando el consignatario lo exija.

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos; su peso, marca y número; la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan; sus enlidades; si se han mojado ó sufrido cualquier otro deterioro, el tiempo en que á su juicio pudo acaecer esta avería, la causa apreciable que la haya producido; y finalmente, el valor del daño ocasionado.

Art. 150. El recibo de los objetos transportados expedido por el consignatario y la realización del pago del transporte extinguen toda acción contra la empresa conductora.

Art. 151. Las reclamaciones contra las empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan transportado, se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el código de comercio.

CAPITULO IX.

De los procedimientos para el castigo de los delitos y faltas contra la seguridad y conservación de los ferro carriles.

Art. 152. Corresponde á los gobernadores de las provincias atravesadas por los ferro-carriles:

1.° Procurar con todo el lleno de sus atribuciones, y ejerciendo una continua vigilancia, que los alcaldes en la parte que les compete den el mas exacto cumplimiento á las disposiciones de la ley de 11 de Noviembre de 1855 y de este reglamento.

2.° La imposición de multas por las faltas espesadas en el art. 12 de la ley, y en virtud de queja producida por las inspecciones.

Art. 153. De los delitos cometidos en los ferro-carriles entenderán los tribunales ordinarios, conforme á los procedimientos y prescripciones que determina la ley de Noviembre de 1855.

Art. 154. La vigilancia en los caminos de hierro se ejercerá principalmente por los funcionarios de las inspecciones y los dependientes de las empresas, teniendo unos y otros para este objeto el carácter de guardas jurados.

Art. 155. Conforme á la ley de 14 de Noviembre de 1855 en sus títulos 2.°, 3.°, y 4.°, y á lo prescrito en este reglamento, toda contravención de sus artículos será denunciada á los alcaldes del territorio donde se cometa, tanto por los dependientes de las inspecciones como por los de las empresas.

Art. 156. La denuncia, autorizada con la firma y autógrafo del denunciador, se hará en escrito duplicado, espresándose en ella el sitio donde tuvo lugar el hecho denunciado, su fecha, la de la queja presentada, y el nombre y las señas del infractor, y su residencia ó domicilio si fuesen conocidos.

En uno de los dos ejemplares de la denuncia, el alcalde censará el recibo y le devolverá al denunciante, quedándose con el otro como origen y fundamento de sus ulteriores procedimientos.

Art. 157. Oidos inmediatamente los interesados, exigirá el alcalde el cumplimiento de la ley y de este reglamento, imponiendo en su caso las multas á que hubiere lugar, y haciéndolas efectivas en el plazo mas breve posible.

Terminado el juicio y cumplida la condena, participará á las inspecciones de la línea el resultado del procedimiento.

Art. 158. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios en los casos que espresa el artículo 12 de la ley serán penadas por los gobernadores, en virtud de las inspecciones, que las especificarán con toda la posible claridad, clasificándolas según su importancia y las consecuencias que hayan producido.

Art. 159. El gobernador, oyendo á los concesionarios ó arrendatarios de los ferro-carriles y al consejo provincial, impondrá á aquéllos, si á su juicio resultasen culpables, la multa en que hubiesen incurrido conforme á la ley de 14 de Noviembre de 1855.

Art. 160. Los causantes de los delitos ó faltas espesadas en la ley de policía de ferro carriles serán entregados al tribunal competente, ya sea por los dependientes de las inspecciones y de las empresas, ó ya por cualquiera autoridad, prestandose mútuo auxilio para el cumplimiento de su deber.

CAPITULO X.

Disposiciones diversas.

Art. 161. Los empleados en los caminos de hierro llevarán uniforme, diferenciándose según su clase y la línea á que cada uno corresponda.

Art. 162. Los guardavías y guardabarreras podrán usar las mismas armas y gozar de las mismas prerogativas concedidas á los guardas del gobierno.

Art. 163. No se empleará ningún maquinista en el servicio de los caminos de hierro, sin que con arreglo á las instrucciones dictadas por el ministerio de Fomento acredite previamente la suficiencia necesaria para el buen desempeño de sus funciones.

Art. 164. De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes, ó poner en peligro á los viajeros, á los empleados de la empresa ó cualesquiera otras personas, se dará parte inmediatamente por los jefes de estación á las inspecciones y á los gobernadores.

Art. 165. Si además de los depósitos ordinarios de agua y combustible para la alimentación de las máquinas enseñase la experiencia que son necesarios otros intermedios en diferentes puntos del trayecto, se establecerán en los que designe el gobierno, después de oír á las empresas y á las inspecciones facultativas.

Art. 166. Los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea se someterán á la aprobación del gobierno por los concesionarios.

Art. 167. Las instrucciones, circulares, órdenes y disposiciones relativas al servicio de los caminos de hierro, impresas, litografiadas ó autografiadas, se pondrán inmediatamente en conocimiento de las inspecciones.

Las órdenes manuscritas se transcribirán en el día de su fecha en un registro especial, que será presentado á las inspecciones siempre que lo exijan.

Art. 168. Los jefes de inspección tendrán derecho á examinar las cuentas de ingresos y gastos de la empresa, las reales órdenes que haya recibido y cualesquiera otros documentos relativos á la explotación, y por los cuales se pueda formar causal idea de su verdadero estado.

Art. 169. Toda notificación á las empresas de ferro-carriles se verificará en los mismos puntos donde tengan su domicilio, y solo se dará valor legal á las citaciones que se les hagan en las personas de los jefes de estación cuando se hallen competentemente autorizados para representarias.

Art. 170. No podrán oponerse las empresas á que por mandato judicial se hagan embargos en sus almacenes y depósitos. Cuando se verifiquen, en ningún caso los efectos embargados serán expedidos ni devueltos al remittente ó al consignatario, sino que estarán siempre á disposición del juzgado.

Art. 171. Es obligación de las empresas procurar cuidadosamente la buena conservación de los objetos que por cualquiera

causa se hayan depositado en las estaciones.

Quando exigieren cuidados que en ellas no puedan proporcionarse, se procederá con arreglo á lo prescrito en el Código de comercio para casos análogos.

Art. 172. Los objetos olvidados por los viajeros en los coches y salas de espera, los que hubiesen caído en la vía al paso de los trenes, y todos aquellos cuyo dueño, remittente ó consignatario se ignore, se conservarán en depósito, llevándose de todos ellos un registro especial, con espresion del día y lugar en que fueron hallados y sus principales señas.

Si publicado su anuncio por tres veces en el Boletín oficial de la provincia, y transcurrido un año nadie se presentase á reclamarlos, se sacarán á pública subasta y su producto se aplicará á los establecimientos de Beneficencia, después de deducir para la empresa los gastos de custodia y almacenaje.

Art. 173. Podrán conferirse en todo ó en parte á uno solo de los gobernadores de las provincias atravesadas por un mismo ferro carril las atribuciones que á cada uno de ellos confiere este reglamento, según así lo exijan las circunstancias locales y el mejor servicio público á juicio y voluntad del gobierno.

Art. 174. Las líneas telegráficas á cargo de las empresas podrán únicamente transmitir las noticias, avisos y despachos referentes al servicio de los ferro-carriles.

Art. 175. Tanto la custodia como el entretenimiento y buena conservación del material de telegrafos, incluidos los hilos destinados al servicio del gobierno, serán de cuenta de las empresas.

Las faltas cometidas en el servicio telegráfico, y las que den ocasion á que su material se destruya ó deteriore, se considerarán como las cometidas contra la vía y en tal concepto serán castigadas con arreglo á lo prevenido en el art. 5.° de la ley de policía de los ferro-carriles.

Art. 176. En los sitios mas públicos de las estaciones, y particularmente en las salas de espera, habrá siempre para conocimiento del público ejemplares de este reglamento.

Sus disposiciones y las del pliego de condiciones que hacen referencia á las mercaderías se fijarán además en los puntos donde estas se reciban.

Art. 177. El conductor principal de cada convoy llevará siempre en sus viajes el presente reglamento.

A los maquinistas, fogoneros, guarda-frenos, guardavías y demas empleados en el servicio de los ferro-carriles, se dará un extracto de las disposiciones reglamentarias cuya observancia respectivamente les corresponda.

Art. 178. El ministerio de Fomento fijará los plazos en que las empresas deben someter á su aprobación los reglamentos, cuadros y demas disposiciones á que están obligadas.

Trascurrido el término que se les designe sin que así lo verifiquen, adoptará el gobierno la resolución que tuviere por conveniente.

Art. 179. Se castigarán con arreglo al título V. de la ley de policía de los ferro-carriles las contravenciones del presente reglamento á las resoluciones del gobierno y á las que con su aprobación adoptaren los gobernadores de provincia relativamente á los ferro-carriles y su mejor servicio y policía.

Madrid 8 de Julio de 1859.—Aprobado por S. M.—Corvera.

La secretaria del ayuntamiento de Soto del Barco, dotada con 2000 reales anuales, se halla vacante por dimision del que la desempeñaba. Los aspirantes á ella dirigirán sus solicitudes documentadas al alcalde presidente de dicho ayuntamiento en el término de un mes, á contar desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial y Gaceta de Madrid. Oviedo 18 de Julio de 1859.—El encargado del Gobierno, Vicente Coronado.

ADMINISTRACION ECONOMICA DE OVIEDO.

Siendo muchas las parroquias del

obispado que aun no han satisfecho el importe de las bulas del año pasado de 1858, y algunas las que adeudan restos de años anteriores; y siendo indispensable realizar inmediatamente unas y otras cantidades, los señores alcaldes se servirán prevenir á los respectivos colectores que se hallen en este caso, que en todo el mes de Agosto próximo se presenten en esta administracion económica á solventar sus débitos; en la inteligencia de que, pasado dicho plazo sin verificarlo, se despacharán apremios contra los deudores morosos sin otro aviso. Oviedo 21 de Julio de 1859.—Tomás Rivero

Don Manuel Vicente y Corso, juez de primera instancia de la villa de Avilés y su partido por S. M. (que Dios guarde).

Por el presente se cita y emplaza á don Onofre Bances Valdés, para que dentro del término de quince dias comparezca en debida forma á contestar á la demanda propuesta en este juzgado por don Manuel Arias y consortes, vecinos de la parroquia de Riveras, concejo de Soto del Barco, contra don Silvestre, doña Balbina y doña Carlota Bances Valdés, de la misma vecindad, como herederos de don Antonio, padre de los mismos, hoy difunto, sobre demolición y arrasamiento de obra nueva de un terreno nominado el Campón, con apercibimiento que en otro caso se le declarará en rebeldía, sus-tanciándose las actuaciones á él relativas con los estrados del Tribunal y le parará el perjuicio que haya lugar. Avilés diez y seis de Julio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Manuel Vicente y Corso.—Por su mandado, Simon de Barañano.

PARTE NO OFICIAL.

ANUNCIOS.

VACANTE.

Se halla vacante la plaza de médico-cirujano del concejo de Rivadesella. Los que aspiren á obtenerla, pueden dirigir sus solicitudes al señor presidente de aquel ayuntamiento.

Coche de Oviedo á Grado y vice-versa.

Desde el lunes próximo 25 del actual saldrá este carruaje todos los dias, excepto los domingos; partiendo de Oviedo á las 6 de la mañana y de Grado (ó Peñafior según el estado de la carretera) á las 3 y media de la tarde.

A LOS AYUNTAMIENTOS Y RECAUDADORES.

En esta imprenta se vende á precios arreglados papel de repartimientos, recibos de talon, de contribuciones y demas impresos indispensables á los ayuntamientos y recaudadores. Se hacen asimismo toda clase de trabajos á tipos sumamente módicos.

Oviedo: imp. de D. D. G. Solis.