

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE VALLADOLID.

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS EXCEPTO LOS FESTIVOS.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

Per un mes. 2 pesetas.
Trimestre. 6 id.

Número suelto, 25 céntimos.
Los anuncios se insertarán al
precio de 25 cént. por línea.

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia. (Decreto de 28 de Noviembre de 1887).

Inmediatamente que los Sres. Alcaldes y Secretarios reciban este BOLETIN, dispensaran que se lleve un ejemplar en el sitio de costumbre donde permanecerá hasta el recibo del número siguiente.

PUNTO DE SUSCRICIÓN.

En la Imprenta y Encuadernación del Hospicio provincial de Valladolid, Palacio de la Excelentísima Diputación.

Las suscripciones y anuncios se servirán previo pago adelantado.

Seccion primera.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

SS. MM. el Rey y la Reina Regente (Q. D. G.) y su Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

(Gaceta del 21 de Diciembre de 1888.)

Seccion segunda.

Ministerio de Fomento.

REAL ORDEN.

Ilmo. Sr.: Examinado el expediente instruido con objeto de determinar las mejoras que deben introducirse en las redes de ferrocarriles, en punto al material fijo y de tracción y en el sistema de frenos y señales que den mayores seguridades á la explotación de las líneas de que aquellas se componen:

Vista la Real orden de 10 de Julio de 1885:

Resultando que de acuerdo con la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos se im-

pone por esta Real orden á las Compañías concesionarias de ferrocarriles el uso de frenos continuos, aunque sin exigirles un sistema determinado, dejándolas en libertad de proponer el que juzguen más conveniente, si bien deberá reunir imprescindiblemente el que se adopte las condiciones que se establecen en dicha Real orden, y sólo en el caso de que las Compañías no vinieran á un acuerdo, este Ministerio decidirá qué sistema deba emplearse, con sujeción también á aquellas condiciones:

Resultando que en virtud de la referida Real orden deberán llevar frenos continuos los trenes express y correos, y en general todos aquellos que en cualquier punto de su marcha normal alcancen una velocidad efectiva de 50 kilómetros por hora, concediéndose á las Compañías un plazo de dos años para que den cumplimiento á estas prescripciones, debiéndose colocar en el primer año, por cada una de aquellas, la tercera parte de frenos que hayan de ser colocados en los dos citados años:

Resultando que de igual modo se las obliga á establecer campanas eléctricas en todas las líneas de via única, cualquiera que sea su tráfico é importancia, aunque también, como al tratarse de frenos, se las deja en libertad de adoptar el sistema de campanas que juzguen más conveniente:

Resultando que también se ordena la adopción de un sistema único de señales en todas las líneas para uso de las campanas, y se determina la conveniencia de emplear señales especiales en ciertos casos de la misma índole, que al efecto se detallan, concediéndose á las Compañías el plazo de tres años para dar cumplimiento á las prescripciones anteriores, habiendo de empezar la colocación de las campanas por las líneas más importantes, y debiéndose colocar cada uno de estos tres años, en la tercera parte por lo ménos, del número total de kilómetros que constituyan la red de cada una de las Compañías:

Resultando que para llevar á efecto en breve plazo las importantes mejoras que para las redes de ferrocarriles determinan las prescripciones de que se deja hecho mérito, y con el fin de obtener unidad en las propuestas que deberán formularse por las distintas Compañías que tienen líneas en explotación, se creó una Comisión compuesta de un Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; de dos Ingenieros Jefes y un Ingeniero de la clase de segundos del mismo Cuerpo, y de un representante por cada una de dichas Compañías:

Resultando que reunida la Comisión, después de largas y detenidas discusiones, no pudieron venir á un acuerdo ni los representantes de las Compañías entre sí, ni tampoco con los Delegados por este Ministerio, puesto que de aquéllos unos optaban por el freno Carpenter, otros por el Smith no automático, y otros por el Smith automático; y de los Delegados de este Ministerio, unos por el Westinghouse, y otros por el Carpenter:

Resultando que en esta situación, y para dar término á asunto de tan vital interés para la explotación de los caminos de hierro, se dictó por este Ministerio una Real orden con fecha 25 de Mayo de 1886, disponiendo que se remitieran al mismo por la Comisión, los informes que se hubieran emitido por los distintos Vocales que la componen:

Resultando que verificado así, se pasó el expediente á informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, por decreto marginal de esa Dirección general, fecha 25 de Febrero de 1887:

Resultando que en 21 de Junio siguiente,

la Junta consultiva evacuó su informe acompañado de un voto particular formulado por uno de los Vocales que la componen, al que después se adhirieron otros varios:

Resultando que en dicho informe, los que lo suscriben, fundándose en razones de carácter científico y estadístico y sin recomendar un tipo de frenos determinado y fijo, se inclinan por el sistema de frenos continuos de aire comprimido, á la par que en el voto particular se sostiene que no se puede dar la preferencia al del aire comprimido sobre el de frenos de vacío, puesto que en los ferrocarriles extranjeros se usan indistintamente los de una y otra clase, sin que hasta ahora se haya podido demostrar de una manera satisfactoria que los frenos de aire comprimido son de mejor aplicación que los del vacío:

Considerando que se está en el caso de llevar á debido cumplimiento lo dispuesto por la Real orden de 10 de Julio de 1885:

Considerando que del estudio del informe de la Junta consultiva y del voto particular que al mismo vá unido, se desprende que los frenos de aire comprimido son preferibles á los del vacío, pues aunque en el voto particular no se les da esta preferencia, tampoco se consigna que sean de mejor aplicación los del vacío puesto que parece admitirse el uso indistintamente de uno y otro sistema:

Considerando que si las Compañías de ferrocarriles no tuvieran hoy frenos continuos, convendría para el servicio imponerles un tipo único, pero que en el estado actual la cuestión se halla resuelta por sí sola, toda vez que las Compañías tienen establecidos en sus líneas ciertos y determinados frenos entre los que no existen tan grandes diferencias que obliguen á la Administración á desecharlos, antes bien por equidad se precisa admitirlos:

Considerando que divididos en dos grupos los frenos continuos, á saber, el que comprende las tres clases usadas por las Empresas españolas y que pueden considerarse aceptables por sus condiciones, que son Smith, Hardy, Carpenter y Westinghouse, y el que comprende los que todavía no ha sancionado la práctica, los primeros pueden ser empleados por las Empresas sin inconveniente alguno, aunque sometiéndose á los reconocimientos

del material de traccion que previene el reglamento de policia de Ferrocarriles:

Considerando que si las Empresas pretendieran usar frenos de otra clase distinta á aquellos, necesitarían de la aprobacion superior, previos los ensayos é informes que la Administracion juzgase oportunos:

Considerando que la necesidad de formar trenes con vehículos armados de frenos de diversos sistemas ó tipos que de lo anteriormente expuesto podria surgir, se resolvería poniéndose de acuerdo las Compañías cuyas líneas enlacen, y proponiendo á la aprobacion de la Superioridad el medio que viniera á resolver dicha dificultad:

Considerando que debe exigirse en los frenos la cualidad de ser automáticos para evitar de este modo, con mayor facilidad, los accidentes que pudieran ocurrir en la marcha de los trenes, cuya cualidad se exige en la Real orden de 10 de Julio de 1885:

Considerando que esta Real orden impone además á las Compañías la obligacion de colocar campanas eléctricas para casos de alarma, en todas las líneas de vía única;

S. M. la Reina Regente, en nombre de su Augusto Hijo D. Alfonso XIII (Q. D. G.), ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.º Que las Compañías concesionarias de ferrocarriles establezcan en todas las líneas que tengan en explotacion el uso de frenos continuos, entendiéndose por tales los que permitan enfrenar todos los vehículos del tren y ténder inclusive y las ruedas motoras de las locomotoras; y solo en casos excepcionales para facilitar la formacion de trenes, se permitirá que se intercalen wagones sin freno, aunque armados de las tuberías generales de conduccion de aire ó que produzcan el vacío.

2.º Los frenos deberán ser automáticos, y las Compañías podrán usar indistintamente los de aire comprimido, tipo Westinghouse y Carpenter, ó del vacío Smith, Hardy automático, teniendo necesidad de obtener la aprobacion de la Superioridad, previos los ensayos é informes que esta determine, para emplear frenos de distintos sistemas á los anteriores.

3.º Los frenos se maniobrarán por los maquinistas y guarda-frenos.

4.º Las Empresas pondrán á la Superioridad los medios adecuados para poder co-

locar en un mismo tren vehículos dotados de frenos de diversos sistemas; y en el caso de que aquellas no llegaran á un acuerdo, éste Ministerio estudiará y les impondrá los que juzgue más apropiados para conseguir tal objeto.

5.º Deberán llevar frenos continuos automáticos los trenes express y correos, y en general todos los que en cualquier punto de su marcha alcancen una velocidad efectiva de 50 kilómetros por hora.

6.º Se concede á las Compañías el plazo de dos años para dar cumplimiento á estas prescripciones, debiendo colocar en el primer año la tercera parte, por lo menos, de los frenos que les corresponda colocar en los dos citados años. Se supondrá que ha corrido el primer año para las Compañías que tengan material de traccion con frenos continuos.

7.º Asimismo deberán establecer las Compañías de ferrocarriles campanas de alarma en todas las líneas de vía única, excepto en aquellas en que sean inútiles á juicio de la Superioridad, si bien á reserva de estar obligadas á colocarlas en el caso en que cambien las circunstancias que las hagan innecesarias.

8.º Las campanas serán del sistema Leopolder ó de otro cualquiera que á juicio de la Superioridad pueda sustituir al anterior.

9.º En todas las líneas se adoptará un sistema único de señales para uso de las campanas, recomendándose el empleado por la Compañía París-Lion-Mediterráneo, y las Empresas se pondrán de acuerdo para conseguir aquel resultado, sometiendo á la aprobacion de la Superioridad el sistema que adopten. Además se adoptarán señales especiales para los casos siguientes:

- A. Anuncio de un tren par ó impar.
- B. Anulacion de las señales anteriores.
- C. Para pedir una máquina de socorro.
- D. Para pedir un vagon de socorro.
- E. Alarma para que se detengan todos los trenes.
- F. Para anunciar que se han escapado wagones.

10. Se concede á las Compañías un plazo de tres años para el cumplimiento de estas prescripciones, empezándose la colocación de campanas por las líneas más principales de cada Compañía, y debiéndose colocar, cada uno de

los dos primeros años, en la tercera parte por lo menos del número total de kilómetros que constituyen la red de cada una de dichas Compañías.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 21 de Noviembre de 1888.—*Canalejas y Mendez*.—Sr. Director general de Obras públicas.

(*Gaceta del 12 de Diciembre de 1888.*)

Seccion cuarta.

NÚM. 3204.

Ayuntamiento constitucional de Padilla de Duero.

Por acuerdo del Ayuntamiento y autorizacion de la Superioridad, se anuncia á pública subasta la ejecucion de las obras de nueva construccion de dos Cementerios, uno Civil y otro Católico, con depósito de cadáveres, en ésta villa y su término, á los Navarrais, cuyo importe con arreglo al presupuesto formado por el Arquitecto provincial, asciende á la cantidad de 7105 pesetas 79 céntimos, la cual ha de tener lugar el dia 20 de Enero próximo venidero, de diez á once de la mañana, en la Sala de Ayuntamiento, ante la Junta al efecto nombrada. La subasta se hará en un solo acto, por medio de pliegos cerrados que deberán entregarse antes de las diez de la mañana del dia de la subasta, debiendo acompañar á cada proposicion, extendida con sujecion al modelo

abajo inserto, y en papel de peseta, el resguardo que acredite haber depositado el proponente en la Caja municipal, el cinco por ciento del presupuesto de la obra y la cédula personal. Caso de resultar dos ó más proposiciones iguales, se verificará acto continuo, únicamente entre sus autores, una licitacion, abierta por espacio de media hora; trascurrida, terminará cuando el Sr. Presidente determine, previos los anuncios de instruccion. Los planos, Memoria, pliegos de condiciones facultativas y económicas estarán de manifiesto en la Secretaría del que refrenda hasta el dia de la subasta.

Padilla de Duero 15 de Diciembre de 1888.—El Alcalde, Meliton de Aza.—El Secretario, Melquiades Carrascal.

Modelo de proposicion.

Don N... de N..., vecino de..., enterado del anuncio publicado en el *Boletín oficial* de la provincia, fecha... de... y de las condiciones, planos y demás requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de las obras de dos Cementerios, uno Civil y otro Católico, y depósito de cadáveres, en esta villa, se compromete á tomarlas á su cargo por la cantidad de... (se ha de consignar precisamente en letra), con sujecion á los planos, Memoria, pliego de condiciones facultativas y económicas aprobadas.

(*Fecha y firma del proponente.*)
(Talon núm. 491.)

NÚM. 3205.

FACTORIA DE SUBSISTENCIAS MILITARES DE VALLADOLID. 1.^A QUINCENA DE DICIEMBRE DE 1888.

RELACION circunstanciada de las compras de artículos de inmediato consumo verificadas en la indicada quincena.

Dia.	NOMBRE DEL VENDEDOR.	VECINDAD.	CLASE del artículo.	Cantidad.		PRECIO de la unidad del artículo.	IMPORTE.
				Qqts.	méts.	Pesetas.	
1. ^o	D. Celestino Escribano.	Valladolid.	Carbon cok.	100	00	3'95	395'00
12	Juan Domingo de Echevarria.	Puente Duero.	Paja.	3000	00	4'50	13500'00
				<i>Hectólitros.</i>			
12	Santos Vallejo.	Valladolid.	Cebada.	2000	00	9'55	19100'00

Valladolid 17 de Diciembre de 1888.—El Administrador, Alejandro Perez Villar.—V.º B.º El Comisario de guerra, Higinio E. Navarro.

Imp. del Hospicio provincial.