

Boletín Oficial



DE LA PROVINCIA DE MADRID.

ADVERTENCIA OFICIAL.

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en los BOLETINES OFICIALES se han de mandar al Gefe Político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los Editores de los mencionados periódicos.—(Real orden de 6 de Abril de 1859).

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS.

Precio de suscripción.—En esta capital, llevado á domicilio, 10 rs. mensuales anticipados; fuera de ella 14 rs. el mes; 56 el trimestre; 72 el semestre; y 144 por un año.—Se admiten suscripciones en Madrid en las oficinas del BOLETIN, calle de la Piedad, número 19, cuarto bajo.—Fuera de esta capital, directamente por medio de carta al Editor, con inclusión del importe del tiempo del abono en sellos.—Un número suelto 10 cuartos.

ADVERTENCIA EDITORIAL.

Las disposiciones de las Autoridades, excepto las que sean á instancia de parte de pobre, se insertarán oficialmente: asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio nacional, que dimanare de las mismas; pero los de interés particular pagarán su inserción.

PRIMERA SECCION.

PARTE OFICIAL.

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, en el Real sitio de San Ildefonso.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

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

De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, ambas destinadas al mejor servicio público, con distintos cargos y deberes.

Art. 3.º Un reglamento especial deter-

minará 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 art. 9.º de la ley de 14 de noviembre de 1855.

Art. 5.º Incurrirán en la pena señalada por el art. 25 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, 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 25 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 indantes con los ferro-carriles no podrán:

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

2.º Cortar arboles 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 arrimados que produzcan desgajes sobre la via, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

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

Art. 8.º Los dueños ó conductores de carruajes, caballerías u otros ganados no podrán, ni aun para entrar en las heredades limítrofes ó salir de ellas, atravesar la via por otros puntos que los ya señalados al intento. Esta prohibicion alcanza tambien á los arrieros, conductores de carruajes, pastores y ganaderos que den suelta á sus caballerías ó ganados y los apacenten en las zonas del ferro-carril.

Art. 9.º No se permitirán los fnglados,

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. 25 de la ley el que de intento ó por omision y descuido deleriere 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 depositos de aguas.

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

Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorizacion, dentro de la zona de 20 metros, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conduccion de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas, ramales u 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 las remitirá desde luego, con su informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspeccion facultativa; y esta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la via y la obra, fijando su alineacion y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecucion haya de ajustarse.

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

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

Quando 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 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 la ruina es ó no próxima, y si el edificio se cuenta entre los que estan 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 fabrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras u 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 maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de via, y en las señales adoptadas tanto diá 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 tunces 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 via, guarda-agujas y vigilantes de diá 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 gefe de quien dependan, y sin haber sido previamente reemplazados.

Art. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, despues de oírlos, 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 ródios y longitudes de las curvas se indicarán segun las prescripciones dictadas por el Ministerio 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 espresese su nombre, y un reló 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 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 la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la Administracion del ferro-carril expedirá á sus dueños ó encargados que se presenten en su nombre los correspondientes resguardos, especificando en ellos el número y clase de los bultos entregados, el precio exigido por su transporte, y las 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, así 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 telegrafo.

Segundo. Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos estraviados 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 carruajes 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 explotación.

Art. 31. El número de locomotoras, tenders y demas carruajes destinados á la explotación, 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 espresa de la Inspeccion 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 hojas, y perfectamente apropiados al servicio que prestan.

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

Art. 35. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, espresando la fecha en que este tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composuras ó modificaciones que sufrieron 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, así de la fábrica de donde proceden y de la fecha en que empezaron á prestar servicio, como de las pruebas á que se sometieron, su trabajo constante ó interrumpido, y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar gravado 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 las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se determine.

Art. 39. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin la autorizacion de la Inspeccion facultativa.

Se concederá esta autorizacion cuando se reconozca, en la forma que el Gobierno determine, que llenan todas las condiciones para la seguridad y comodidad de los viajeros.

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

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

Art. 41. Todas las locomotoras, tenders y demas 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 estension y circunstancias particulares de la linea.

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 desecharse 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 linea, y segun 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 mercaderías.

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 autorizacion espresa 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 linea 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 mas 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 colocacion 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 autorizacion 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 esplosiones ó incendios.

Art. 51. Los carruajes y wagones que entren en la composicion 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 averia ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina mas, así como tambien cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Art. 54. Nunca se colocarán mas 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, construccion 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, espresando tambien el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

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

Art. 56. Con la antelacion 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 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 2000 kilogramos.

Art. 59. El jefe de tren, los guarda-frenos 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 ferro-carriles.

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 antelacion conveniente el jefe de la estacion hará la señal que les advierta su colocacion 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 linea 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 dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares, habrá siempre un wagon de socorro con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno se consideren necesarios.

Los llevará también cada uno de los convoyes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

CAPITULO VI.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 72. Siempre que por 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 Ministerio de Fomento á propuesta de la Empresa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 81. El gefe 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 remolquen un mismo tren, quedará á cargo del que dirige la primera regular la marcha.

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

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

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

Se exceptúan únicamente de esta prohibición los Ingenieros encargados de la inspección facultativa, los ayudantes de la misma, con orden ó autorización de su gefe, 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 los estaciones en que han de llevarse registros de los retardos de los trenes, con arreglo á lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la naturaleza y composición de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duración de los retardos.

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

Art. 86. Por los medios mas pronto y espeditos que estén á su alcance, los gefes

de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al Gefe 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 los Inspectores, y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las Empresas cuando se hayan comunicado á sus Directores.

Art. 88. Con quince dias de antelación á la fecha en que ha de ponerse en observancia el cuadro de la organización de los trenes de todas clases, se remitirán los suficientes ejemplares de este documento al Ministerio de Fomento, que podrá hacer en él las reformas que estime oportunas, y se comunicará también á los encargados de las Inspecciones y á los Gobernadores de las provincias que atraviere el camino de fierro.

Art. 89. Si el Ministerio de Fomento, después de recibir el cuadro de la organización de los trenes, dejase trascurrir quince dias sin dar contestación alguna á las Empresas, podrán estas ponerle en práctica considerándole como aprobado.

Art. 90. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferro-carriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público á lo menos con ocho dias 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.

(Se concluirá)

TERCERA SECCION.

DIRECCION GENERAL DE CONSUMOS, CASAS DE MONEDA Y MINAS.

Dirección facultativa de las minas de Riotinto.—Programa que ha de servir en los ejercicios de oposicion para la plaza de maestro de carpintería de las minas de Riotinto, dotada con el sueldo de 4000 reales anuales.—Para optar á esta plaza se necesita ser mayor de 25 años, tener una complexión sana y robusta y ningun impedimento físico que impida el libre ejercicio de las faenas á que el agraciado habrá de dedicarse.—Los ejercicios de oposicion consistirán: 1.º En un examen oral sobre materias de su profesion y cuya duracion será de media hora: 2.º En la ejecucion de una obra de carpintería aplicable al laborero de las minas, cuya obra, en pequeña escala, se copiará de un dibujo.—El Tribunal ante el cual tendrán lugar estos ejercicios, estará constituido por la Junta facultativa del Establecimiento de Riotinto, la cual propondrá á la superioridad como candidato al que entre los opositores mereciere la nota de sobresaliente.—Los que aspiren á esta plaza dirigirán sus solicitudes al Director facultativo de las minas de Riotinto en el termino de 15 dias, á contar desde aquel en que se haya espuesto este programa al conocimiento del público ó se haya insertado en la Gaceta de Madrid y periódicos oficiales de las provincias en que se determine.—Los aspirantes á la oposicion que no residieren en las minas de Riotinto, acompañarán á sus solicitudes un certificado de buena conducta, espedido por la Autoridad correspondiente.

Minas de Riotinto 27 de junio de 1850.

Ramon Rua Figueroa

QUINTA SECCION.

ADMINISTRACION PRINCIPAL DE PROPIEDADES Y DERECHOS DEL ESTADO DE LA PROVINCIA DE MADRID.

Póxima esta Administración á verificar en pública licitación el arriendo de diferentes fincas pertenecientes á Bienes nacionales, y en el concepto de que los edictos y oficios que se remitirán oportunamente espresan las formalidades de la subasta y las condiciones del contrato, creo oportuno publicar las reglas siguientes, para facilitar á los Alcaldes, Secretarios de Ayuntamiento y Escribanos que actúen en dichos arriendos, la ejecucion de las operaciones que les compete en dicho servicio, evitando á la vez que por falta de documentación ó informalidades en ella, se anulen dichos actos, ó se aplaze su aprobación mas del tiempo conveniente para que los nuevos arrendatarios entren oportunamente al disfrute de las fincas.

1.º Verificado que sea el remate se formará el expediente, que el mismo dia ó á lo sumo en el siguiente, debe remitirse á esta Administración principal, y se compondrá:

Primero. Del oficio con que se envió el edicto estampando en él quedar cumplimentado, habiéndole dado publicidad y hecho los pregones convenientes.

Segundo. De la proposición presentada por el mejor postor, caso de haberse efectuado la subasta por pliegos cerrados.

Tercero. De la carta de pago que acredite el depósito que hubiera hecho de la décima parte del tipo del remate, si en los anuncios se hubiere exigido este requisito.

Cuarto. De las diligencias del acto de la subasta, autorizado por el Tribunal y el mejor postor, ó por un testigo si no supiese firmar.

2.º El Escribano ó Secretario de Ayuntamiento que actuare en la subasta, librará por separado y remitirá con el expediente, el testimonio que según lo dispuesto en la Real instrucción de 16 de junio de 1853 debe quedar en la Administración mientras aquel esté á la aprobación de la superioridad, arreglándose para ello al siguiente modelo.

Yo el infrascrito Escribano ó Secretario de Ayuntamiento, doy fé: Que instruido el oportuno expediente para la subasta en arriendo de (se espresará la finca que sea, su clase, el punto en que está situada y la corporación de que proceda), con arreglo á instrucción, y previos los anuncios prevenidos en los Boletines Oficiales de (sus fechas y números), y los edictos fijados en (el dia), designando por tipo la cantidad de (reales, tuvo lugar el acto en este punto en el dia de hoy y hora designada, abriéndose la subasta á presencia de (los funcionarios que la autoricen), y ante mí el (Escribano ó Secretario de Ayuntamiento), y teniendo de manifiesto el pliego de condiciones, y habiéndose presentado varios licitadores (ó uno solo), se concluyó el acto á favor de (el vecino de (como mejor postor) en la cantidad de (reales) pagaderos en metálico y en los plazos designados en el anuncio, por tiempo de (la duracion y época del arriendo), al respecto de (reales) en cada uno, quedando sujeto el espresado arrendatario á todas las obligaciones que en aquel se determinan, en cuyo concepto firmó el aceptación en el expediente de subasta; y con referencia á lo que del mismo resulta, y para que obre los efectos oportunos, signo y firmo el presente en (el dia) de (mes) de (año) de 185...

3.º Los derechos que se devengan en los expedientes del remate de arrendamientos de fincas son los designados en la siguiente tarifa:

Portas subastas.

	Escribano.	Pregonero.
En las fincas hasta 500 reales.	6	3
Testimonio de remate.	4	»
En las de 501 hasta 20.000.	12	6
Testimonio.	6	»
En las de 20.001 en adelante.	20	8
Testimonios en las provincias.	»	»
Por las dobles subastas en Madrid, de las que escadan de 20 reales, incluso el testimonio.	36	10

Por la estension de las escrituras, incluso el original.

Por las que sean hasta 500 rs. 10
Por las de 501 a 20.000. 20
Por las de 20.001 en adelante. 30

El coste del papel ha de ser de cuenta del arrendatario.

Con las noticias precedentes es de suponer no ocurra dificultad alguna para la instruccion y documentacion de los expedientes de arriendo, y para el cobro de los derechos que en ellos se devengan. Pero si ocurriera a cualquier funcionario de los que deben entender en dichos actos, pueden dirigir la oportuna consulta a esta Administracion, que la satisfara cumplidamente.

Madrid 18 de julio de 1859.—Rafael Gelabert y Hore.

SESTA SECCION.

PROVIDENCIAS JUDICIALES.

Juzgado de primera instancia del distrito de las Vistillas.

En virtud de providencia del señor don Victor Dulce, Juez togado de primera instancia del distrito de las Vistillas de esta capital, refrendada del Escribano del número de la misma don Tomas Bande, dictada en los autos de testamentaria de don Manuel Garcia Gonzalez y su esposa doña Paula Garcia, se sauan nuevamente a pública subasta judicial, con la rebaja de un 10 por 100 de su tasacion, con arreglo al artículo 394 de la ley de Enjuiciamiento civil, los bienes y ganados siguientes:

Una casa, sita en el pueblo de Colmenar de Oreja y su calle del Convento, que linda por la derecha con casa de Anastasio de Pablo y Andrés Carcobada, por la izquierda con casa y corrales de los herederos de Tomás Bermejo y el con callejon de Arcalla, y por el testero ó fondo con propiedades de Canuto Liyo y de don Joaquin Copeiro del Villar, la cual comprende de sitio 15.887 piés cuadrados, y se halla tasada por el arquitecto don Domingo Rodriguez Sesmero, con fecha 14 de mayo último, en la cantidad de 28.468 rs. vn., que rebajado dicho 10 por 100 quedan liquidos 25.622 reales. Dentro de esta casa existen varios efectos que se subastan juntamente con ella, y se hallan tasados por el maestro tinajero Antonio Gonzalez, á saber:

En el patio.—Una tinaja para agua hervida, de haber 100 arrobas, en 50 reales. Una id. id. de igual cabida, en 50 reales. Una tinaja para lavar en 8 rs.

En el almacén.—Una tinaja, primera de la derecha, de haber 80 arrobas, en 40 rs. Una id. segunda de id., de haber 75 arrobas, en 75 rs. Otra id. tercera de id., de haber 65 arrobas, en 32 rs. Otra id., cuarta de id., de haber 75 arrobas, en 75 rs. Otra id., quinta de id., de haber 55 arrobas, en 55 rs. Otra id., sexta de id., de haber 100 arrobas, en 100 rs. Dos tinajas

para aguardiente, de 45 arrobas, en 117 rs. Dos id. rotas, en 40 rs. Otra tinaja de haber 12 arrobas, en 12 rs.

Cocedero.—Dos tinajas rotas, para harina, en 40 rs.

Cueva.—Primer descaasillo. Una tinaja, primera de la izquierda, de haber 95 arrobas, en 95 rs. Otra id., segunda de id., de haber 100 arrobas, en 100 rs. Otra id., tercera de id., de haber 105 arrobas, en 105 reales. Una tinajilla de haber 15 arrobas, en 15 rs.

Cañon de la plazuela del Carbon.—Una tinaja, primera de la derecha, de haber 100 arrobas, en 100 rs. Otra segunda de id., de 55 arrobas, en 55 rs. Otra tercera de idem, de 54 arrobas, en 54 rs. Otra id. primera de la izquierda, rota, de 55 arrobas, en 27 reales. Otra segunda de id., de 52 arrobas, en 24 reales.

Salida de la plazuela del Carbon.—Una tinaja de haber 80 arrobas, en 80 rs.

Plazuela del Carbon.—Una tinaja, primera de la derecha, de haber 55 arrobas, en 55 rs. Otra segunda de id., de 58 arrobas, en 58 rs. Otra tercera de id., de 55 arrobas, en 55 rs. Otra cuarta de id., de 55 arrobas, en 55 rs.

Cueva de abajo.—Una tinaja nueva, primera de la derecha, de haber 97 arrobas, en 194 rs. Otra id. id., segunda de id., de 115 arrobas, en 230 rs. Otra id. id., tercera de id., de 122 arrobas, en 244. Otra id. idem cuarta id., de 135 arrobas, en 270 rs. Otra id. id., quinta id., de 155 arrobas, en 306 rs. Otra id. id., sexta id., de 158 arrobas, en 316 rs. Otra id. id., sétima idem, de 125 arrobas, en 250 rs. Otra id. id., octava id., de 115 arrobas, en 226 rs. Otra idem idem, novena id., de 125 arrobas, en 230 rs. Otra id. id., 10 id., de 111 arrobas, en 222 rs. Otra id. id., 11 id., de 112 arrobas, en 224 rs. Otra id. id., 12 de la derecha, de haber 107 arrobas, en 214 rs. Otra id. id., 13, de 125 arrobas, en 250 rs. Otra id., 14, de 111 arrobas, en 222 reales. Otra id., 15 de id., de 104 arrobas, en 208 reales. Otra id., 16 de id., de 109 arrobas, en 218 rs.

Bodega.—Una tinaja nueva, primera de la derecha, de haber 280 arrobas, en 560 reales. Otra id. vieja, segunda de id., de haber 80 arrobas, en 80 rs. Otra id. nueva, primera de la izquierda, de haber 290 arrobas, en 580 rs. Otra id. vieja, segunda de idem, de 190 arrobas, en 232 rs. Otra id. tercera de id., de 190 arrobas, en 232 rs. Otra id. id., cuarta de id., de 170 arrobas, en 212 rs. Otra id., quinta id., de 170 arrobas, en 212 rs. Otra id. id., sexta id., con lanas, de 130 arrobas, en 112 rs. Otra id., sétima id., de 200 arrobas, en 150 rs. Otra idem, octava id., de 210 arrobas, en 262 reales.

Portal del Gallinero.—Una tinaja nueva, de haber 150 arrobas, en 260 rs.

Corraliza.—Una tinaja vieja, de haber 110 arrobas, en 27 rs.

En la alquitara.—Un trujal en 100 rs. Un liesto en 20 rs. Una tinaja de haber 40 arrobas, en 10 rs.

Enseres existentes en la casa.—Una alquitara usada, con su morrion y culebrina, en 600 rs. Una viga de lagar con usillo, tuercia y canto, en 400 rs. Cuyos efectos importan 9605 rs., y deduciendo el 10 por 100, quedan liquidos 8645 rs., que unidos á los 25.622 de la casa, hacen un total de 54.267 rs. vn., tipo de la subasta.

Una vina de veduno linto, con algunas cepas blancas, al sitio de Navarredonda, término de Colmenar de Oreja, tiene 806 cepas vivas, 15 marras y 10 de emparado; linde Francisco Sanchez; Gerónimo Garcia y el camino, tasada en 4082 rs. y 50 céntimos, de los que bajados 408 rs. 5 céntimos del 10 por 100, quedan 3574 rs. 45 céntimos.

Una yegua llamada Peregrina, pelo toro, mosqueado, su talla 7 cuartas y 4 dedos, edad 12 años, tasada, hecha ya la rebaja del 10 por 100, en 1350 rs.

Otra yegua llamada Ortelana, pelo castaño claro, edad 8 años, de 7 cuartas y 3 dedos, beneficiada al caballo, tasada, deducido ya el 10 por 100, en 1803 rs.

Otra yegua llamada Asturiana, pelo negro, de 4 años, alzada 7 cuartas y 2 dedos, beneficiada al caballo, que habiendo bajado el 10 por 100, vale 1800 rs.

Otra yegua llamada Vinatera, pelo rubicano, cabeza mosqueada, su talla 7 cuartas y 6 dedos, de 8 años, que verificada igual rebaja, vale 1980 rs.

Y una yegua llamada la Niña, pelo cano, alzada 7 cuartas y 3 dedos, de 16 años, beneficiada al burro, tasada, con la deducion ya del 10 por 100, en 450 rs.

Dicho ganado existe en el referido pueblo de Coimemar de Oreja, y ha sido tasado por el maestro albeitar don Enrique Estecha.

Las personas que deseen interesarse en la adquisicion de los mencionados bienes y ganado, pueden acudir al citado Juzgado de las Vistillas y Escribania de Bande, donde se les enterará de los títulos de propiedad y demás circunstancias de la subasta. Advertiendo que no se admitirá postura que no cubra las cantidades que respectivamente van detalladas y sirven de tipo para la venta, y que su doble remate se efectuará en la Audiencia del referido Juzgado de las Vistillas de Madrid, y en la del de primera instancia de Chinchon, el día 16 de agosto próximo á las nueve de su mañana.

Madrid 16 de julio de 1859.—Tomás Bande.—311.

Juzgado de primera instancia del distrito de la Universidad.

En virtud de providencia del señor don Miguel Joven de Salas, Juez de primera instancia de esta capital, refrendada por el Escribano del número don Nicolás de Ortiz, se cita, llama y emplaza á don Bernardo Morales, cuyo paradero se ignora, para que en el término de diez dias comparezca en la Escribania del actuario, sita en la calle Mayor, núm. 87, de doce á dos de la tarde, á oír la notificacion del auto de 25 de mayo último, dictada en los que contra el mismo sigue don José Rodriguez del Sobrado, sobre pago de 16.808 rs., y á que fué condenado por sentencia de 19 de febrero próximo pasado; apercibido que de no hacerlo le parará perjuicio.

Madrid 7 de julio de 1859.—Nicolás de Ortiz.—309.

Juzgado de primera instancia del distrito de la Audiencia.

En virtud de providencia del señor don Gregorio Rozalem, Juez de primera instancia del distrito de la Audiencia de esta capital, refrendada por el Escribano de número don Olallo Megia, se cita, llama y emplaza por este segundo anuncio, y término de cinco dias, á don Francisco Herrera y Búrgos, para que dentro de dicho término se presente, por sí ó por medio de persona autorizada competentemente, á contestar á la demanda interpuesta contra el mismo, por don Ramon de la Puente, sobre pago de maravedises; bajo apercibimiento que de no presentarse se seguirán los autos en su rebeldia, entendiéndose con los estrados del Juzgado, y le parará el perjuicio que haya lugar.

Madrid 8 de julio de 1859.—314.

Alcaldia constitucional de Vicálvaro.

Habiéndose aprobado por el señor Administrador principal de Hacienda pública de esta provincia, el repartimiento formado en este pueblo por los cinco primeros meses del presente año, de la cantidad que por los mismos le ha correspondido, del recargo de 57 por 100, impuesto á la contribucion de consumos, por Real orden para el presupuesto de la Excm. Diputacion provincial, se señalan para su cobranza los dias 24, 25, 26, 27 y 28 del corriente mes, y horas de siete de su mañana á dos de su tarde, en la Sala capitular de este Ayuntamiento.

Lo que se hace saber por medio del presente anuncio, á fin de que, tanto estos vecinos, como los hacendados forasteros, comprendidos en dicho reparto, se presenten en los dias y horas señalados, á satisfacer sus respectivas cuotas, pues que de lo contrario, sufriran los recargos de instruccion.

Vicálvaro 20 de julio de 1859.—Leandro Sevillano.

Alcaldia constitucional de Campo Real.

Con la debida autorizacion se arriendan en esta villa los pastos de invierno de las dehesas llamadas Montecillo, Cañada, Egidos y Barranco Robledas, perteneciente al ramo de propios de la misma, cuyo aprovechamiento se podrá practicar con 650 cabezas de ganado lanar y algun cabrio, empezando en 1.º de noviembre próximo y terminando el último dia del mes de marzo del año que viene de 1860, cuyo remate tendrá lugar en el dia 18 del venidero mes de agosto de once á doce de la mañana, bajo el pliego de condiciones que estará de manifiesto, sirviendo de tipo la suma de 2780 reales en que han sido tasados.

Campo Real 18 de julio de 1859.—E. Alcalde, Julian de Morés y Sanz.

Ayuntamiento constitucional de la villa de El Prado.

El Ayuntamiento de villa El Prado, competentemente autorizado por la superioridad, contrata en pública licitacion el ejecutar diversas obras de albanileria en los edificios publicos de la misma, bajo el tipo de 1691 reales en que han sido apreciadas, procediendo en dicho contrato conforme con lo prevenido en la instruccion del ramo, y de consiguiente el unico acto de remate que ha de celebrarse con este motivo tendrá lugar de once á doce de la mañana del 21 de agosto próximo venidero, en la sala capitular, y por proposiciones que en pliego cerrado habrán de presentar los licitadores, arregladas al siguiente

Modelo.

D. N. N. vecino de... enterado del anuncio publicado por el Ayuntamiento de villa El Prado, pliego de condiciones y proyecto para ejecutar las obras de recomposicion en la casa Matadero, Plaza principal y tres puentes, se compromete á tomar á su cargo la construccion de aquellas por la cantidad de (aquí espresará en letra la que designe, y la fecha y firma.)

Lo que por el presente se anuncia para conocimiento de los que quieran tomar parte en la subasta, los mismos que pueden enterarse del proyecto, pliego de condiciones y demas, que de manifiesto al publico se encuentran en la Secretaria Municipal.

Villa El Prado 18 de julio de 1859.—Eusebio Benito.

Imprenta del mismo, Puebla núm. 19, esquina á la Corredera Baja de San Pablo.

MADRID.—1859.