

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE LEON.

Se suscribe á este periódico en la Redacción casa de los Sres. Viuda é hijos de Miñón á 90 rs. al año, 50 el semestre y 30 el trimestre. Los anuncios se insertarán á medio real línea para los suscritores, y un real línea para los que no lo sean.

PARTE OFICIAL.

Del Gobierno de provincia.

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.

Núm. 410.

En virtud de lo dispuesto en el Real decreto de 1.º de Diciembre del año último, he acordado anunciar la vacante de la plaza de arquitecto provincial, dotada con el sueldo anual de 12.000 rs. é indemnización diaria de 40 en los ausidos que para asuntos y trabajos del servicio verifique fuera del punto de su domicilio. Lo que se publica en el presente periódico oficial, á fin de que puedan solicitar dicha plaza: cuantos lo estimen conveniente y reúnan los requisitos y conocimientos necesarios para su desempeño. Las solicitudes documentadas se presentarán en la Secretaría de este Gobierno de provincia dentro del término de 30 días, á contar desde la inserción del presente anuncio en la Gaceta de Madrid. Leon Setiembre 7 de 1859.—Genaro Alas.

[GACETA DEL 17 DE JUNIO DE 1859.]

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

Gobierno.—Negociado 3.º.—Quintas.

El Sr. Ministro de la Gobernación dice con esta fecha al Gobernador de la provincia de Zaragoza lo que sigue:

«Enterada la Reina (Q. D. G.) de la comunicación de V. S. fecha 26 de Diciembre de 1857, en que consulta si ha de servir la plaza de soldado el mozo Manuel Millán, quinto del reemplazo ordinario de dicho año por el cupo de Rida, á quien habiéndose impuesto

por la Sala tercera de la Audiencia de ese territorio la pena de siete años de presidio mayor, fué esta conmutada, por Real orden, en la de dos años de presidio correccional:

Vistos los artículos 96 y 96 de la ley de Quintas vigente:

Considerando que la sentencia por que el expresado mozo fué condenado á siete años de presidio no produjo ejecutoria por mas que desde luego se empezó á cumplir, pues pareciendo á la Audiencia excesiva la pena impuesta consultó al Gobierno de S. M., que teniendo en cuenta las razones expuestas por el mismo Tribunal la rebajó á dos años:

Considerando que no habiendo sido ejecutoriada dicha sentencia no puede tener aplicación el párrafo segundo del citado art. 96, en que se manda que el suplente que ingrese por un mozo condenado á la referida pena sirva por el completo de los ocho años:

Considerando que de obligarse al suplente de Manuel Millán por todo el tiempo que este lo había de verificar, resultaría que en vez de ser castigado Millán en la causa que se le siguió saldría beneficiado, pues con dos años de presidio quedaría libre de la responsabilidad de los ocho años de servicio militar á que estaba obligado.

Considerando que su suplente sufriría iguales perjuicios, cuya determinación rechaza todo fuero de justicia, mucho mas procediendo de un acto punible; S. M., de conformidad con el dictamen de las Secciones de Guerra y Gobernación del Consejo de Estado, ha tenido á bien mandar que en el momento que el referido Manuel Millán extinga los dos años de su condena ingrese en filas á cubrir su plaza con baja del suplente á quien correspondía, y que esta disposición se circule como medida general para su aplicación en casos análogos.

De Real orden, comunicado por el expresado señor Ministro, lo traslado á V. S. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 14 de Julio de 1859.—El Subsecretario, Juan de Lorenzana.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.) se ha servido disponer que en 1.º de Setiembre próximo se illumine el nuevo foro de tercer orden que se ha constituido en la isla de Tapia, provincia de Oviedo; mandando, al propio tiempo, que por la Dirección de Hidrografía se proceda á la publicación del anuncio correspondiente, para conocimiento de los navegantes, con arreglo á los datos que por esa Dirección general se le remiten.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 11 de Julio de 1859.—Corroira.—Sr. Director general de Obras públicas.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTICIA.

En la villa y corte de Madrid á 15 de Julio de 1859, en los autos de competencia entre el Juzgado de primera instancia de la Puebla de Sanabria y el de la Capitania general de Castilla la Vieja acerca del conocimiento de la causa instruida con motivo de lo ocurrido la tarde del 14 de Noviembre último entre el Alcalde, Teniente de Alcalde, un Regidor y otras personas del lugar de Rio Negro de Puente por una parte, y por la otra el sargento segundo del regimiento de infantería de Cantabria Manuel Martínez, jefe del destacamento que habia en aquel punto para la custodia del presidio de confinados de la carcer de Vigo, un cabo y ocho soldados del mismo regimiento que componian la guardia de aquel establecimiento penal en dicha tarde:

Resultando de las diligencias instruidas por el Alcalde del indicado pueblo de Rio Negro de Puente, que noticia de que se habian introducido en el cuerpo de guardia del establecimiento penal expresado dos haces de leña procedentes del monte del pueblo extraidos furtivamente, como lo habian sido otros anteriormente, se presentó en

aquel sitio acompañado del alguacil, y previo permiso del sargento, jefe del destacamento, reconoció el puesto, halló efectivamente la leña de la indicada procedencia y quiso extraerla, á lo cual se opuso aquel á pretexto de que no reconocia al Alcalde por no tener distintivo alguno que le acreditase de tal, procediendo en su consecuencia á detenerle:

Que en vista de esto marchó el alguacil á avisar al Teniente de Alcalde, el cual, llevando el baston de jurisdicción y acompañado del Regidor Ignacio Blanco, á quien el mismo llamó, y del alguacil, penetró en el cuerpo de guardia, tambien con permiso expreso del sargento, y hecha entrega de aquel distintivo al Alcalde, trataron de salir á la calle los cuatro paisanos; á lo que se opuso el sargento llamando á las armas á los soldados y retirando arrestando al Regidor Ignacio Blanco; hechos de los cuales se ha deducido por la jurisdicción civil que se cometió un atentado contra la Autoridad local, y fundada en este supuesto reclama el conocimiento de la causa, con arreglo á la ley 9.ª, título 10, libro 12 de la Novísima Recopilación, y á la Real orden de 8 de Abril de 1831:

Resultando de las actuaciones practicadas por la jurisdicción militar, que un grupo de paisanos, y entre ellos el Alcalde de Rio Negro, que no llevaba baston ni otro distintivo, se aproximó en ademán hostil y amenazador al cuerpo de guardia intimando á su jefe que franquease el local para reconocer un robo, consistente, como despues se supo, en un haz de leña llevado por un soldado franco de servicio para que se calentasen los de la guardia:

Que habiendo entrado violentamente al grupo atropellando al centinela, á quien intentó desarmar un paisano, quisieron apoderarse de las armas, insultando repetidamente al sargento y á los soldados:

Que provisto despues el Alcalde del baston de Autoridad exigió del sargento que le prestase auxilio para llevar á efecto el reconocimiento; y que considerando al paisano Ignacio Blanco motor del atropellamiento, le detuvo aquel arrestado, de cuyos antecedentes deduce la jurisdicción militar que se comete

tió el delito de insulto y atropello de un centinela y cuerpo de guardia, con allanamiento del local en que estaba situada, y que corresponde á la misma su cometimiento, según lo dispuesto en el art. 4.º, título 3.º, tratado 8.º de la Ordenanza general del ejército, así como el do hurto de la leña, que pudieron haber cometido los soldados del destacamento del punto de Rio Negro, por ser un delito no exceptuado ni sujeto á otra jurisdicción, y que se dice haber sido perpetrado por individuos de la clase de tropa, lo cual hace aplicable al caso la disposición del artículo 1.º, título 5.º del mismo tratado de la Ordenanza:

Visto, siendo Ponente el Ministro D. Antonio de Echarriz

Considerando que en la imposibilidad de aceptar como exactas las averiguaciones hechas en ninguna de las dos sumarias instruidas con motivo de los sucesos que tuvieron lugar en el pueblo de Rio Negro en la tarde del 11 de Noviembre último, por la absoluta y diametral oposición con que se resistieron, es necesario deducir por los resgos de una crítica y de la verosimilitud lo que sucedió, prefiriendo, sin embargo, los hechos en que una y otra averiguación están conformes:

Considerando que es incontestable en ambas la introducción de uno ó dos haces de leña en el cuerpo de guardia en la tarde expresada:

Considerando que de diferentes declaraciones dadas en la sumaria militar, y entre otras de la del soldado Jové Fernandez, resulta, como en la de la jurisdicción civil, que el Alcalde se presentó en el cuerpo de guardia solo con un pañano, que era el alguacil:

Considerando que este hecho, unido á la circunstancia de ir tan desarmado que ni llevaba el Alcalde el bastón de Autoridad, según también resulta de una y otra información, aleja toda duda de que se hubiese propuesto allanar aquel local, ni penetrar en él violentamente:

Considerando que la presentación posterior en aquel sitio del Teniente Alcalde y del Regidor Ignacio Blanco, llamado por este á virtud del aviso que les dió el alguacil, llevando el primero el bastón del Alcalde, revela que se había desconocido su Autoridad, y que aun se le había impedido salir del cuerpo de guardia:

Considerando, sin embargo, que estos hechos no pueden calificarse de atentado contra la Autoridad, ya porque el Alcalde no llevaba un distintivo que lo acreditase de tal, ya también porque, aun llevándolo, su jurisdicción y atribuciones no se extendían á aquel sitio, en el cual no podía reconocerse otra Autoridad que la del Jefe del puesto y del destacamento:

Considerando que tampoco es verosímil, ni puede creerse sin violentar el buen sentido, que el Teniente Alcalde, restituido de Autoridad el Regidor Ignacio Blanco, llamado por aquel, y el Alguacil, únicos que con el Alcalde estuvieron dentro del cuerpo de guardia,

se hubiesen propuesto allanarlo, y menos atropellar é insultar al centinela, habiendo una fuerza de ocho hombres armados, y no llevando aquellos armas de ninguna clase, pues nadie dice que los tuviesen:

Considerando, por lo mismo, que todo lo mas que puede atribuírse al Alcalde y sus auxiliares fué un empeñamiento en averiguar el hurto y ocupar la leña, lo cual puede calificarse de una imprudencia, atendidas las circunstancias del local:

Considerando que ni esta imprudencia, ni el abuso del sargento, Jefe del destacamento, al detener primero al Alcalde y después al Regidor dentro del cuerpo de guardia, son suficientes, atendidas las circunstancias del caso, para producir el desahucio de los paisanos ni el del sargento, sino que unos y otro deben ser corregidos por sus respectivos Superiores:

Y considerando, por último, que si se cometió el delito de hurto de leña en el monte del pueblo de Rio Negro, siempre un autor ó autores pertenecieron á la clase de tropa, debe conocer de él la jurisdicción ordinaria con arreglo á la dispuesto en el art. 185 de la Ordenanza general de Montes y en el 4.º del Real decreto de 2 de Abril de 1835:

Declaramos que el conocimiento del hurto de leña corresponde á la jurisdicción ordinaria, y que para corregir los abusos cometidos por el Alcalde de Rio Negro y por el sargento segundo del regimiento infantería de Cantabria Manuel Martinez, se devuelvan á los Juzgados contentados sus respectivas jurisdicciones.

Así por la presente sentencia, que se publicará en la Gaceta de esta corte é insertará en la Colección legislativa, pasando al efecto las correspondientes copias certificadas, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.—Juan Martín Ferrnandino.—Manuel Garcia de la Cofera.—Ramon Maria de Arriola.—Vicente Valor.—Auctor de Echarriz.

Publicacion.—Leida y publicada la precedente sentencia por el Ilmo. Sr. D. Antonio de Echarriz, Ministro del Tribunal Supremo de Justicia, estando se haciendo audiencia pública en la sala extraordinaria del mismo, hoy día de la fecha, de que certifica como Secretario de S. M. y Escribano de Cámara.

Madrid 15 de Julio de 1859.— Dionisio Antonio de Puga.

(GACETA DEL 22 DE JULIO AÑO 205)

MINISTERIO DE FOMENTO.

Instrucción pública.

Ilmo. Sr.: Constando de los antecedentes que existen en este Ministerio, que acciende á una considerable cantidad de atrazo procedente del descubrimiento en que se halla muchos de los favorecidos, e en anterioridad á la publicación del reglamento vigente de Universidades, con la

gracia de recibir grados académicos á condición de pagar en distintos plazos los derechos que por los mismos se exigen, y considerando que, además de ser el pago puntual de estos la meta de tales correcciones, no es posible permitir continúe por más tiempo el perjuicio que de este estado de cosas se irroga al Tesoro, S. M. la Reina (Q. D. G.), oído el Real Consejo de Instrucción pública, se ha servido disponer:

1.º Que las personas que, habiendo recibido la concesion expresada con anterioridad al reglamento vigente de Universidades, se hallen en descubrimiento de alguno ó algunos de sus respectivos plazos, verifiquen el pago correspondiente en todo lo que resta de año; en la inteligencia de que para el 31 de Diciembre han de estar al corriente de las mismas.

2.º Que igualmente haya de estar al corriente para dicho día el pago de los plazos que, por efecto de las concesiones expresadas en el párrafo anterior, vencieren con posterioridad á la fecha de esta resolución y ántes de dicha época.

3.º Que llegada que sea esta última, den cuenta los Rectores de las Universidades á esa Dirección de todos los que en aquella fecha queden en descubrimiento, para que por la misma se proceda á la declaración de caducidad de los títulos, y disponga su publicación en el *Boletín* de la provincia respectiva.

Al propio tiempo se ha servido disponer S. M. que, en el caso de que algunos de los individuos que se hallen en descubrimiento pertenecieran al profesorado público hayan de preceper el pago de sus débitos en el preciso término de 20 días, á contar desde la publicación de esta disposición; debiendo los Rectores dar cuenta de los que no lo efectuaron, para que por la Ordenanza de pagos de este Ministerio se retenga de sus sueldos la cantidad mensual necesaria para que el Tesoro quede reintegrado en la expresada fecha de 31 de Diciembre.

De Real orden la digno á V. I. para su cumplimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 10 de Julio de 1859.—Correa.—Sr. Director general de Instrucción pública.

REGLAMENTO

para la ejecución de la ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre la pátencia de los ferro-carriles.

(CONTINUACION.)

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 extension 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 Inspeccion facultativa que tengan por objeto desecar 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 Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea, y según las circunstancias lo requirieran:

- 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 los 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 está bicierando en diversos puntos de la línea depósitos de carruajes, con los cuales pueden 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 colocación de los carruajes en los trenes de viajeros y mixtos se determinará por el Gobierno á propuesta de las Empresas.

Art. 49. Solo con la autorización previa del Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los convoyes las diligencias y mensajerías.

Art. 50. Se prohíbe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Art. 51. Los carruajes y wagones que cubren en la composición de un tren se embarzán de tal manera que los topes de resorte se hallen siempre en contacto sin frotarse.

Art. 52. Tanto las barras de los topes como los frenos y tornillos de los carruajes 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 entónces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto

préviamente autorizada por el Gobierno.

Art. 54. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada convoy de viajeros. A su cabeza, y después del tender, irán tantos wagones que no transporten personas, casillas sean las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro wagon sin viajeros, de su construcción y dimensiones se determinarán por el Ministerio de Fomento, oídas las Empresas.

Art. 55. En un registro especial se anotarán los casos que hayan dado ocasión a 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 a ella se refieran cuando así lo exija el mejor servicio público.

Art. 56. Con la notificación conveniente y el más detenido examen se cuidará el maquinista de que las locomotoras y tenders continúen a su cuidado en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

Art. 57. Los jefes de los trenes en el acto mismo de recibirlas los recomendarán a la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

Art. 58. Cuando falte la carga correspondiente al fergón 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 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 iluminadas interiormente las carrocerías de los viajeros, y lo mismo de día en el caso de los subterráneos que el Gobierno designe, preparándose al 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 participación 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 al encargado de la máquina.

Art. 63. En los puntos de la línea que el Ministerio de Fomento, oyendo a la Empresa, designare habrá máquinas de auxilio ó de reserva, siempre encendidas y dispuestas a prestar servicio, tanto de día como de noche.

Art. 64. Un reglamento especial, firmado por el Gobierno con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas a 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 transcurrir 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 los señales que adviertan desde luego a 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 los mercaderías, sin que les sea permitido nunca ni por pretexto alguna 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 creen 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 recorde 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 de 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 una 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, desig-

nará el Ministerio de Fomento los puntos donde deben fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallan 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 anden 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 poseyéndola de nuevo en movimiento.

Art. 77. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en las grandes desmontes que forman curvas, 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 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 suspensare no hallarse la vía completamente expedita.

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

Art. 81. El jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluidos 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 mora auxiliar.

Art. 83. El maquinista que marche sin tren con la locomotora cuidada á su cargo montará 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 los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

En tal caso se cuidará muy particularmente de que el número de personas no entorpezca jamás las manobras y el mejor servicio de la máquina.

Art. 85. El Ministerio de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retardos de los trenes, con arreglo á lo que se determinare 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 prontos y expeditos que estén á su alcance, los jefes de los trenes puestos en marcha darán conocimiento de cualquier accidente que ocurra al jefe de la estación inmediato, según 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 sus directores.

Art. 88. Con 15 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 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 atraviese el camino de hierro.

Art. 89. Si el Ministerio de Fomento después de recibido el cuadro de la organización de los trenes dejase transcurrir 15 días sin dar contestación alguna á las Empresas, podrán estas poner 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 habrá 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 toquen 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 Autoridad competente para desempeñar un servicio.

5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

Art. 92. El viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniendo de clase inferior ocupa 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 justificar el viajero el punto de su entrada en el tren, el doble precio se valorará por la distancia recorrida desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobación de billetes.

Art. 93. Dado caso de que un viajero posea más allá del punto indicado en su billete, abonará solo el exceder 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 hiciese previamente esta advertencia satisfará el doble del importe correspondiente al trayecto que de más haya recorrido.

Art. 94. El viajero que por falta de carruajes se viere en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada costará á la Empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario, en virtud de la misma causa, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje.

Art. 95. Se prohíbe rigorosamente. 1.º Entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los vidrios.

2.º Trasládase de uno á otro coche, ó aranzar el cuerpo fuera de su cojín durante la marcha.

3.º Entrar ó salir en los coches, ó no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

4.º Subir á los coches puesto ya el tren en movimiento.

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

Art. 96. No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleva consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el empujador 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 desordenar el carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones ofenda el 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 viajeros.

No obstante, la Empresa podrá admitir en wagones especiales á los que no quieren separarse de sus perros, siempre que estos lleven bozales.

Art. 100. En una tablilla colocada dentro de cada carruaje y á la vista de los viajeros, se consignarán las prevenciones de este reglamento que les conciernan.

Si por alguna fueren infringidas, el agente de la Inspección administrativa, ó en su defecto ya los jefes de la estación, y 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 visado mensualmente por los encargados de la Inspección administrativa y mercantil.

CAPÍTULO 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.º Equipajes.
- 2.º Encomijos.
- 3.º Mercaderías.
- 4.º Ganados de todas clases.

Art. 103. Se comprenden bajo la denominación de equipajes los cofres,

baules, maletas, sombrereras, sacos de noche y en general todos los bultos que pertenecan y acompañen al viajero, y de los cuales se la hará puntual entrega en la estación donde termina su viaje.

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

Art. 105. Todos los efectos que no se comprenden en la 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 cabrio, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, plus 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 ferrocarrillos hará la declaración previa de su número, peso, clase y cantidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaución para el transporte de aquellos que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro y contacto perjudique mas ó ménos á los demás.

Art. 108. Todo 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 talonados: uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros otro donde se tomará rason 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 aparecen anotados en el registro, ó no que el remitente consienta voluntariamente en su postergación.

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

Art. 110. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local designado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente rason 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 hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representan, ya sea segun su valor en venta, ya por el precio en que los estima.

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 registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si estos,

invitados por la Empresa, no concurren al acto, se les citará al intento por Escritano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la autoridad competente. Si aun en este caso no asistieren, se abrirá el bulto en presencia del Escritano y los testigos.

Del reconocimiento y su resultado se entenderá el acta correspondiente, que firmarán todos los presentes y autorizará el Escritano 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 segun la declaración, y las que tenga realmente. Tal cual aparezca y resulte de su examen al abrirse el bulto que la contenga; los nombres, vejez, profesión ó cargo de los testigos.

Art. 113. Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa le remitirá al Gobernador de la provincia, para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarle tambien al Tribunal competente si lieso ocasion á un procedimiento civil ó criminal.

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

Si del registro practicado no resultase falsa la 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, resarciéndola 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, segun tarifa, podrán negarse las Empresas á conducir los embalajes vacíos, así como tambien 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 del transporte.

Art. 118. Tienen derecho las Empresas á deshechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar los 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 hubiese constar su oposición en el resguardo expedido.

Art. 119. Cuando en el resguardo ó carta de parte que la Empresa debe obrar á los interesados no hubiese mérito de su oposición á recibir las mercaderías á que se refiere el artículo anterior, será responsable de los averios 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 mas tarde á las 48 horas de la entrada de los efectos, que se pondrá á disposición de los consignatarios ó 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.

(Se continuará.)

De los Ayuntamientos.

Alcaldía constitucional de Vegaquemada.

A fin de que la Junta pericial de este Ayuntamiento pueda obrar con acierto en la rectificación del emparramiento, que ha de servir de base al repartimiento de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería del año próximo de 1860, se hace saber á todos los contribuyentes así vecinos como forasteros, que posean fincos y demás sujetos al pago de dicha contribucion, presenten relaciones de las altas ó bajas ocurridas, en el término de veinte dias contados desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial, y de no verificarlo, les podrá el perjuicio que marca la Insurreccion, Vegaquemada y Agosto 10 de 1859. = Juan Gonzalez.

Ayuntamiento constitucional de Bañar

FERIA.

La que se celebra en esta villa en los dias 11 y 12 del mes próximo de Octubre, bajo la advocacion de Nuestra Señora del Pilar, ofrece un interés bien conocido, tanto á los criadores ab ganada en este pais y fuera de él, como á los tratantes y consumidores. La influencia que se ha experimentado en el año último, particularmente de las especies caballar, vacuno, cabrio y cerda, unido á la gran copia de cereales, lino, lana y demás producciones de estas montañas y riberas limítrofes, merecen llamar la atencion del público, si ha de utilizar las positivas ventajas de esta concurrencia. Bañar 4 de Setiembre de 1859. = Tomás de Liébana.