

FERRO-CARRILES.

Ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre policía de los ferro-carriles.

DOÑA Isabel II por la gracia de Dios y por la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Córtes Constituyentes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

TÍTULO PRIMERO.

DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACION DE LAS VIAS PÚBLICAS, APLICABLES Á LOS FERRO-CARRILES.

ARTÍCULO 1.º Son aplicables á los ferro-carriles las leyes y las disposiciones de la Administración, relativas á carreteras que tienen por objeto:

Primero. La conservación de cunetas, taludes, muros, obras de fábrica, ó de cualquiera otra clase.

Segundo. Las servidumbres para la conservación de la vía, impuestas á las heredades inmediatas.

Tercero. Las servidumbres impuestas á estas mismas heredades respecto á alineaciones, construcciones de todas clases, aperturas de zanjas, libre curso de las aguas, plantaciones, poda de árboles, explotación de minas, terrenos, escoriales, canteras, y de cualquiera otra clase.

La zona á que se extienden estas servidumbres es la de 20 metros á cada lado del ferro-carril.

Cuarto. Las prohibiciones que tiendan á cortar toda clase de daños á la vía.

Quinto. La prohibicion de poner cosas colgantes ó salientes, que ofrezcan incomodidad ó peligro á las personas ó á la via.

Sexto. La prohibicion de establecer acopios de materiales, piedras, tierras, abonos, frutos ó cualquiera otra cosa que perjudique al libre tránsito.

TÍTULO II.

DE LAS DISPOSICIONES PARA LA CONSERVACION DE LA VIA, ESPECIALES Á LOS FERRO-CARRILES.

ART. 2.º En toda la extension del ferro-carril no se permite la entrada ni el apacentamiento de ganados.

Si por atravesar el ferro-carril alguna carretera ó camino tuviesen que pasar ganados, se hará esto evitando detenciones y en la forma que se disponga por regla general para aquel tránsito.

ART. 3.º En una zona de tres metros á uno y otro lado del ferro-carril solo se podrán construir en adelante muros ó paredes de cerca; pero no fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino.

Esta disposicion no es extensiva á las construcciones anteriores á la promulgacion de esta ley ó al establecimiento de un camino de hierro, las cuales podrán ser reparadas y conservadas en el estado que tuvieren; pero sin que sean reedificadas. Si fuese necesario hacer alguna demolicion ó modificacion de fábrica en beneficio del ferro-carril, se procederá con arreglo á lo que previene el art. 11 de esta ley.

ART. 4.º Dentro de la zona marcada en el párrafo tercero del art. 1.º no se podrán construir edificios cubiertos con cañizo ú otras materias combustibles en los ferro-carriles explotados con locomotoras.

ART. 5.º La prohibicion de establecer acopios de materiales, tierras, piedras ó cualquiera otra cosa, de que queda hecha mencion en el párrafo sexto del artículo 1.º, es extensiva en los ferro-carriles á cinco metros á cada lado de la via respecto á los objetos no

inflamables, y á veinte metros respecto á los inflamables.

ART. 6.º No tendrá lugar la prohibicion del artículo anterior :

Primero. En los depósitos de materias incombustibles que no exceden de la altura del camino, en el caso de que este vaya en terraplen.

Segundo. En los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y de las cosechas durante la recoleccion; pero en el caso de incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tendrán derecho á indemnizacion.

ART. 7.º El Gobernador de la provincia podrá autorizar, oyendo á los Ingenieros del Gobierno y de las empresas, el acopio de materiales no inflamables; pero la autorizacion será revocable á su voluntad.

No podrá el Gobernador extender su autorizacion á los depósitos de materias inflamables.

ART. 8.º Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extension por ambos lados.

El Gobierno, oyendo á la Empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que deba llevarse á cabo el cerramiento. Donde los ferrocarriles crucen otros caminos á nivel, se establecerán barreras que estarán cerradas, y solo se abrirán para el paso de los carruajes y ganados en su caso.

TÍTULO III.

DISPOSICIONES COMUNES Á LOS TÍTULOS ANTERIORES.

ART. 9.º Las distancias marcadas en el párrafo tercero del art. 4.º, y en los artículos 3.º y 5.º de esta ley, se contarán desde la línea inferior de los taludes de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas. A falta de estas se contarán desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la via.

ART. 10. El Gobierno, en casos especiales, podrá disminuir las distancias á que se refiere el artículo que antecede, previo el oportuno expediente en que resulte la necesidad ó conveniencia de hacerlo, y no seguirse perjuicio á la seguridad, conservacion y libre tránsito de la via.

ART. 11. Siempre que haya derechos particulares existentes con anterioridad al establecimiento de un ferro-carril, ó á la publicacion de esta ley, que despues de ella no puedan crearse y sea necesario suprimirlos por necesidad ó utilidad de los ferro-carriles, se observarán las reglas establecidas en la ley de 17 de Julio de 1836 para la expropiacion forzosa por causa de utilidad pública, y las disposiciones administrativas dadas ó que se dieren para su ejecucion.

TÍTULO IV.

DE LAS FALTAS COMETIDAS POR LOS CONCESIONARIOS Ó ARRENDATARIOS DE LOS FERRO-CARRILES.

ART. 12. El concesionario ó arrendatario de la explotacion de un ferro-carril que falte á las cláusulas del pliego general de condiciones, ó á las particulares de su concesion, ó á las resoluciones para la ejecucion de estas cláusulas en todo lo que se refiera al servicio de la explotacion de la línea, ó del telégrafo, ó el relativo á la navegacion, viabilidad de los caminos de todas clases, ó libre paso de las aguas, incurrirá en una multa de 50 á 500 duros.

ART. 13. Estará además obligado el concesionario ó arrendatario á reparar las faltas ó daños causados en el plazo que se señale. Si no lo hiciere, lo verificará por él la Administracion, exigiéndole luego el importe de los gastos en la forma prevenida en el artículo 24.

ART. 14. Los concesionarios ó arrendatarios de los ferro-carriles responderán al Estado y á los particu-

lares de los daños y perjuicios causados por los Administradores, Directores y demas empleados en el servicio de explotacion del camino y del telégrafo. Si el ferro-carril se explota por cuenta del Estado, estará este sujeto á la misma responsabilidad respecto de los particulares.

Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de la responsabilidad individual en que los Directores, Administradores, Ingenieros ó empleados de cualquiera otra clase puedan haber incurrido.

TÍTULO V.

DE LOS DELITOS Y FALTAS ESPECIALES CONTRA LA SEGURIDAD Y CONSERVACION DE LOS FERRO-CARRILES.

ART. 15. El que voluntariamente destruya ó descomponga la via de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prision correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio mayor.

ART. 16. En los casos de causarse la destruccion ó descomposicion en rebelion ó sedicion, si no aparecieren los autores del delito, incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedicion ó rebelion.

ART. 17. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delinquentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar, y por los de rebelion y sedicion.

ART. 18. En la concurrencia de dos ó mas penas, los Jueces y Tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

ART. 19. A los que amenacen con la perpetracion de un delito de los comprendidos en los artículos 15 y

46 se les castigará con las penas prescritas en el artículo 417 del Código penal; observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo, y cuando esté señalado el grado máximo, la inmediatamente superior en su grado mínimo.

ART. 20. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento á las leyes y reglamentos de la Administración causare en el ferro-carril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado con arreglo al art. 480 del Código penal, como reo de imprudencia temeraria.

ART. 21. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estacion y encargados de telégrafos que abandonen el puesto durante su servicio respectivo:

Mas si resultare algun perjuicio á las personas ó á las cosas, serán castigados con la pena de prision correccional á prision menor.

ART. 22. Los que resistan á los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los agentes de la autoridad.

ART. 23. Los contraventores á las disposiciones comprendidas en los títulos I y II de esta ley, á los reglamentos de la Administración y resoluciones de los Gobernadores para la policía, seguridad y explotacion de los ferro-carriles, serán castigados con una multa de 3 á 30 duros, segun la gravedad y circunstancias de la trasgresion y de su autor.

Si con arreglo al Código penal hubiere incurrido en pena mas grave, se le impondrá solamente esta. En caso de reincidencia la multa será de 6 á 60 duros.

ART. 24. Los que no paguen la multa que se les impusiere sufrirán el apremio personal, con arreglo al artículo 49 del Código penal.

ART. 25. Sin perjuicio de las penas señaladas en

los artículos anteriores, deberán los que hubiesen infringido las disposiciones de esta ley destruir las excavaciones, construcciones y cubiertas, suprimir los depósitos de materias inflamables ó de otro género que hayan hecho, y reparar los daños ocasionados en los ferro-carriles.

Los Alcaldes señalarán el plazo para hacerlo después de oír al que represente á la Administracion del ferro-carril, ó á la empresa en su caso.

Si en el plazo señalado no lo hiciesen, la Administracion cuidará de ejecutarlo á cuenta del que no hubiese obedecido. En este caso la cobranza de los gastos se hará del mismo modo que la de las contribuciones.

TÍTULO VI.

DEL PROCEDIMIENTO.

ART. 26. Los que cometan delitos penados en esta ley serán juzgados por la jurisdiccion ordinaria, cualquiera que sea su fuero.

ART. 27. Exceptúanse de lo prevenido en el artículo anterior los que solo hayan incurrido en multa.

Para la imposicion de estas se observarán las reglas siguientes:

Primera. El derecho de denunciar es popular.

Segunda. Las denuncias deberán hacerse ante los Alcaldes de los pueblos en cuyos términos se hubiese cometido la trasgresion.

Tercera. La sustanciacion é instancia de estos juicios serán las prescritas para las de faltas comunes.

Cuarta. Las declaraciones de los encargados de la direccion del camino y de los guardas jurados harán fe, salvo la prueba en contrario.

Quinta. Las penas impuestas en estos juicios se harán cumplir por los Alcaldes.

ART. 28. Las multas á los concesionarios ó arrendatarios de los ferro-carriles, en los casos expre-

sados en el art. 12, solo podrán imponerse por los Gobernadores despues de oir á los interesados, al Ingeniero de la provincia, y á la corporacion que ejerza la jurisdiccion contencioso-administrativa.

Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demas Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Palacio 14 de Noviembre de 1855.—Yo LA REINA.—
El Ministro de Fomento, Manuel Alonso Martinez.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

EN atencion á las razones que de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha expuesto el de Fomento, y oido, en cumplimiento del artículo 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 ejecucion de la ley de 14 de Noviembre de 1855 sobre la policia de los ferro-carriles.

Dado en Palacio á ocho de Julio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

REGLAMENTO

para la ejecucion de la ley de 14 de Noviembre
de 1855 sobre la policia de los ferro-carriles.

CAPÍTULO PRIMERO.

ARTÍCULO 1.º La inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil; la intervencion directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policia y buen régimen en todo lo que puede afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponden al Ministerio de Fomento.

ART. 2.º La parte puramente técnica ó facultativa se confiará en cada línea 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, y ambas destinadas al mejor servicio público, con distintos cargos y deberes.

ART. 3.º Un reglamento especial determinará la organizacion, las atribuciones y el mejor servicio de las Inspecciones.

CAPÍTULO 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 artículo 23 de la ley los cultivadores de las heredades colindantes con la vía, siempre que al verificar las plantaciones y las demás labores del cultivo, ó de cualquiera otra manera, perjudiquen á los cerramientos, muros de sostenimiento, aletas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferro-carriles.

ART. 6.º Se aplicará igualmente el art. 23 de la ley, no solo á los labradores que en sus cultivos y mejoramientos de los prédios rústicos inmediatos á la vía férrea arrojasen sobre sus cunetas, tierras, abonos, hojas ó cualquiera otra materia que impida el libre curso de las aguas, sino también á los pastores y ganaderos que en la custodia, apacentamiento y conducción de sus ganados ocasionaren el mismo daño.

ART. 7.º Los dueños ó arrendatarios de las heredades lindantes con los ferro-carriles no podrán:

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

2.º Cortar árboles en la zona de 20 metros á uno y otro lado del ferro-carril, sin previa licencia de la Autoridad local, y el reconocimiento de la Inspección facultativa.

3.º Arrancar raíces y remover la tierra en los declives y arrimados que produzcan desgajes sobre la vía, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

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

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

ART. 9.º No se permitirán los tinglados, cobertizos y puestos ambulantes en la zona de los ferrocarriles, 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 artículo 23 de la ley el que de intento ó por omision y descuido deteriore ó destruya con sus ganados y carruajes las obras y accesorios de los ferrocarriles, como son los antepechos, las albardillas, los postes kilométricos, los de telégrafos y sus alambres y aisladores, los de señales, las inscripciones, las tablas de anuncios fijados al público, y las cañerías y depósitos de aguas.

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

ART. 11. Nadie podrá, sin prévia 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 ú otras obras.

ART. 12. Las solicitudes para construir ó reedificar en las zonas de los ferrocarriles se dirigirán á los Alcaldes de los pueblos respectivos, expresándose en ellas el sitio, destino y circunstancias de la obra proyectada.

El Alcalde las remitirá desde luego con su informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspeccion facultativa; y esta, prévio reconocimiento y oida la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar entre la via y la obra, fijando su alineacion y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecucion haya de ajustarse.

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

ART. 13. Si hubiere acuerdo entre la Inspeccion

y el Alcalde respecto á las construcciones proyectadas en las zonas de la via, este último otorgará desde luego la licencia solicitada.

Cuando haya disidencia y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspeccion, el expediente pasará al Gobernador de la provincia, que oyendo al Consejo provincial resolverá lo que 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. Prévio informe ó aviso de la Inspeccion facultativa, el Alcalde procederá á demoler las obras que se hubiesen construido en la zona del camino de hierro sin la correspondiente licencia, así como tambien las que aun despues de otorgadas no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

ART. 15. Si las casas y demas edificios contíguos 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 é 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 están sujetos á retirar su línea de fachada.

ART. 16. La prohibicion impuesta por el artículo 3.º de la ley de levantar á menos de tres metros de distancia del ferro-carril otra fábrica que no sea una pared ó tapia, lleva consigo la de abrir en ella puertas, ventanas, aspilleras ú otro hueco cualquiera que dé sobre la via.

ART. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la via ó le impongan una servidumbre mas ó menos directamente, se someterán á la aprobacion del Ministerio de Fomento, quien resolverá despues de oir 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 ferrocarril 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 de dia como de noche.

4.º La iluminacion de las estaciones y la de los pasos á nivel que el Ministerio de Fomento determine, desde puesto el sol hasta el tránsito del último tren.

5.º La de los túneles que igualmente determine el Gobierno, y que existirá constantemente mientras la via se halle practicable.

ART. 19. Para el mas exacto cumplimiento de cuanto se previene en el artículo que antecede, habrá en todos los puntos donde se creyese necesario guardas de via, guarda-agujas y vigilantes de dia y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotacion.

Mientras dure el servicio de estos empleados no podrán jamás abandonar su puesto sin autorizacion expresa del Jefe de quien dependan, y sin haber sido previamente reemplazados.

ART. 20. Cuando á juicio del Ministerio de Fomento fuesen insuficientes para conseguir la seguridad de la explotacion los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, despues de oirla, 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 línea en kilómetros, las rasantes, los rádios 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.

CAPÍTULO III.

De las estaciones.

ART. 24. Cada estacion tendrá en la fachada principal una enseña en que se exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Todos los relojes de una línea se ajustarán al de la estacion mas importante, y el de esta será regido por el tiempo medio.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulacion de los concurrentes, 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:

1.º Un departamento para las oficinas de las Inspecciones y otro para el telégrafo.

2.º Un depósito en la forma que proponga la Empresa, donde se custodien con toda seguridad los efectos extraviados pertenecientes á los viajeros.

Y 3.º 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 órden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulacion y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares, destinados al trasporte 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 trasporte en la entrada, permanencia y circulacion en las dependencias de las estaciones.

CAPITULO IV.

Del material empleado en la explotacion.

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

Si el mejor servicio público hiciese necesario el aumento de este material, el Ministerio de Fomento, oida la Empresa, adoptará para procurarle las resoluciones oportunas.

ART. 32. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspeccion facultativa.

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

ART. 33. Los ejes de las locomotoras, tenders y 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, expresando la fecha en que este tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas 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 grabado su número de órden.

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 maquina, y así en las vias principales como en los apartaderos.

ART. 38. Los tenders, además de las condiciones de solidez y seguridad, tendrán la capacidad necesaria para contener mayores cantidades de agua y combustible que las que puedan consumir las locomotoras á que acompañan en el trayecto de uno á otro depósito. Igualmente tendrán el espacio necesario para llevar en una caja los útiles y herramientas que se 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 exprese 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:

4.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.

- 2.º El número de órden.
 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 Administracion activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspeccion facultativa que tengan por objeto desechar la parte de material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas por el buen órden y seguridad de la circulación.

CAPÍTULO V.

De la formacion de los trenes.

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

- 1.º La velocidad.
- 2.º El número máximo de carruajes.
- 3.º El máximo de carga en los trenes de mercadería.
- 4.º El número y peso de los carruajes con frenos, y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada convoy.

ART. 45. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

ART. 46. El número de carruajes de cada convoy de viajeros nunca excederá de 24, á no mediar autorizacion expresa del Gobierno.

Podrán bajar de este número; pero en el supuesto de que ha de haber siempre los suficientes de cada

clase para el transporte de los viajeros que se presenten.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la línea depósitos de carruajes, con los cuales puedan completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

ART. 47. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Este orden podrá sin embargo variarse si conviniese para facilitar y hacer 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 prévia 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 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 manigas se conservarán siempre perfectamente limpios y untados con aceite.

ART. 53. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina mas, así como tambien cuando la Empresa se halle al efecto préviamente 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, construcción y dimensiones se determinarán por el Ministerio de Fomento, oídas las Empresas.

ART. 55. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasion á enganchar dos máquinas en un mismo tren, cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando tambien el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

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

ART. 56. Con la antelacion conveniente y el mas detenido exámen se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

ART. 57. Los jefes de los trenes, en el acto mismo de recibirlos, los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

ART. 58. Cuando falte la carga correspondiente al furgon del jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2,000 kilogramos.

ART. 59. El jefe del tren, los guardafrenos y el maquinista estarán en comunicacion, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar en caso de accidente la señal de alarma.

ART. 60. Los trenes puestos en marcha llevarán una luz en cada uno de sus extremos durante la noche. La posterior tendrá un color distinto de la anterior, y estos colores serán los mismos en todos los 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 Gobier-

no designe, preparándose al efecto en la estacion inmediata segun el órden de la marcha.

ART. 62. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos, y con la anticipacion conveniente el jefe de la estacion hará la señal que les advierta su colocacion en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato el encargado de la máquina.

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

ART. 64. Un reglamento especial, formado por el Gobierno con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilacion los trenes atrasados ó comprometidos por cualquiera causa.

En el punto de la estacion donde se establezcan las locomotoras auxiliares, habrá siempre un wagon de socorro con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno se consideren necesarios. Los llevará tambien cada uno de los convoyes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

CAPÍTULO 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 direccion del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferro-carriles de doble via, así como tambien los puntos de cruzamiento en los de una sola via.

ART. 66. Ningun tren podrá partir de la estacion

antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

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

No se permitirá en el intermedio de uno y otro viaje que partan de las estaciones ni trenes ni 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 reparacion de la via, podrán detenerse los convoyes en los apartaderos ó puntos de estacion designados para recibir los viajeros y las mercaderías, sin que les sea permitido nunca ni por pretexto alguno estacionarse en la via destinada á la circulacion.

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

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

2.º La velocidad 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 expedicion y la marcha de los trenes extraordinarios.

ART. 71. Cuando acuerde la Empresa la salida de un tren extraordinario, lo pondrá en conocimiento

de las Inspecciones, expresando el motivo de la 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 cualquier 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. Oida 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 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

solo, ó ya acompañada del tren, adoptará el maquinista las mayores precauciones, sin que la velocidad exceda entonces de 30 kilómetros por hora.

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

La misma señal repetirá siempre que sospechare no hallarse la via completamente expedita.

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

Art. 81. El jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y el fogonero.

Art. 82. Cuando dos locomotoras 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 prohibicion los Ingenieros encargados de la Inspeccion facultativa, los ayudantes de la misma, con órden ó autorizacion de su jefe, y los agentes de la Empresa debidamente autorizados al efecto.

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

Art. 85. El Ministerio de Fomento señalará las estaciones en que han de llevarse registros de los retardos de los trenes, con arreglo á lo que se determine para cada Empresa. Se indicarán en ellos la na-

turaliza y composicion de los trenes, los números de las locomotoras que los remolcaron, las horas de su salida y llegada, la causa y duracion de los retardos.

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

Art. 86. Por los medios mas 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 estacion inmediata, quien lo comunicará inmediatamente á las Inspecciones encargadas de la vigilancia de la línea, y en su caso á la Autoridad superior de la localidad.

Art. 87. Las medidas de urgencia adoptadas por los Gobernadores á propuesta de las Inspecciones y referentes á la seguridad de los trenes, serán obligatorias para las empresas cuando se hayan comunicado á sus Directores.

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

Art. 89. Si el Ministerio de Fomento despues de recibido el cuadro de la organizacion de los trenes dejase trascurrir quince dias sin dar contestacion alguna á las Empresas, podrán estas ponerle en práctica considerándole como aprobado.

Art. 90. Cuando se adopte un nuevo orden en el servicio de los ferro-carriles, ó se altere en parte el establecido, se dará conocimiento al público, á lo menos con ocho dias de anticipacion, no solamente de las horas de salida de los trenes y de las de su llegada á las estaciones, sino tambien de los puntos en que habrán de detenerse.

CAPÍTULO 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 disposicion:

- 1.º Las Autoridades superiores de la provincia.
- 2.º Las Autoridades locales.
- 3.º Los Ingenieros y demas empleados que tengan á su cargo la vigilancia del ferro-carril.
- 4.º La fuerza pública y del resguardo y los agentes de policia cuando se presenten con la autorizacion expresa de la Autoridad competente para desempeñar un servicio.
- 5.º Las personas que obtengan permiso de la Empresa.

ART. 92. El viajero que no presente el billete que le da derecho á ocupar un asiento en los trenes, ó que teniéndole de clase inferior ocupe uno de la superior, pagará en el primer caso el doble de su precio, segun tarifa, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe á contar desde la estacion en que 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 comprobacion de billetes.

ART. 93. Dado caso de que un viajero pase mas allá del punto indicado en su billete, abonará solo el exceso que corresponda 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 mas haya recorrido.

ART. 94. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará á la Empresa por el 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 andenes.

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

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

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

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

ART. 96. No se permitirá la entrada en los coches á ninguna persona en estado de embriaguez, ni á la que lleve consigo arma de fuego cargada ó paquetes que por su forma, volúmen ó mal olor puedan molestar á los viajeros.

Tampoco será admitido en el embarcadero ningun individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada.

ART. 97. Los viajeros tienen derecho á que los empleados de la Empresa ó del Gobierno hagan desocupar el carruaje á todo el que por su falta de compostura, palabras ó acciones ofenda el decoro de los demas, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos.

ART. 98. 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 wago- nes especiales á los que no quieran separarse de sus perros, siempre que estos lleven bozales.

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

Si por alguno fuesen infringidas, el agente de la Inspeccion administrativa, ó en su defecto ya los jefes de la estacion, ya los de los trenes, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguacion de los hechos, cuando asi lo exija su gravedad.

ART. 101. Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no solo contra la Empresa sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estacion un registro que será visado mensualmente por los encargados de la Inspeccion administrativa y mercantil.

CAPÍTULO VIII.

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

ART. 102. Los objetos que se trasporten por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este Reglamento del modo siguiente:

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

ART. 103. Se comprenden bajo la denominacion

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

ART. 404. Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á la declaración de su contenido requieren un cuidado especial y se trasportan con la velocidad de los viajeros.

ART. 405. Todos los efectos que no se comprenden en la clasificación de los artículos anteriores, se designan con el nombre genérico de mercaderías.

ART. 406. Corresponden á la cuarta clasificación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral y las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verjas.

ART. 407. Todo el que remita mercaderías á las estaciones de los ferro-carriles hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

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

ART. 408. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben trasportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

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

ART. 409. 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 trasportarse con la velocidad de los viajeros: otro donde se toma-

rá razón de los que han de conducirse en los trenes de las mercaderías.

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

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

Art. 140. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado á recibir-las, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razon en los libros de registro.

Art. 141. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrería, billetes de Banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de la Deuda pública ú otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos efectos representen, ya sea segun su valor en venta, ya por el precio en que los estime.

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

Art. 142. Cuando por sospechas de falsedad en la declaracion del contenido de un bulto determinare la Empresa registrarle, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó su consignatario. Si estos, invitados por la Empresa, no concurriesen al acto, se les citará al intento por Escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la Autoridad competente. Si aun en este caso no asistiesen, se abrirá el bulto en presencia del Escribano y los testigos.

Del reconocimiento y su resultado se extenderá

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

ART. 113. Extendida el acta de reconocimiento en los términos prescritos por el artículo anterior, la Empresa la remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la via gubernativa, sin perjuicio de pasarla tambien al Tribunal competente si diese 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 ú otro motivo cualquiera, toda vez que el registro pueda practicarse en el punto de su entrega.

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

ART. 115. El que haga una declaracion falsa al remitir sus mercaderías á la estacion, con el fin de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa, abonará desde luego á la Empresa el doble del 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 preceder el pago al contado del

trasporte, según tarifa, podrán negarse las Empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercaderías susceptibles de averiarse, las que necesiten 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 desecher los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercaderías que contienen.

Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la Empresa obligación de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición en el resguardo expedido.

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

ART. 120. Los animales, mercaderías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad, saldrán en el primero que comprenda wagoes 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 después de la llegada del convoy.

Quando el transporte haya de verificarse á pequeña velocidad, la expedición se hará lo mas tarde á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos, que se pondrán á disposición de los consignatarios á las veinticuatro horas después de la llegada del convoy.

Para el transporte de los animales de tiro y silla

se avisará con las horas de anticipacion que se fija en las tarifas.

ART. 121. Las hojas de expedicion entregadas por la Empresa á los conductores de los trenes de mercaderías harán fe en favor de los dueños que hubiesen perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona.

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

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

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

ART. 123. Debiendo asimilarse á las clases que tengan mas analogía para el pago de derechos las de las mercancías, animales y demas efectos que no se hallen comprendidos en la tarifa, podrán hacerse provisionalmente las asimilaciones por la misma Empresa; pero sometiendo su exámen desde luego al Ministerio de Fomento, que podrá modificarlas, admitirlas ó desecharlas segun le pareciese conveniente.

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

ART. 125. Las Empresas podrán establecer, dentro de las tarifas máximas que tengan concedidas, otras especiales entre determinados puntos de la línea, sin que tengan opcion á disfrutar de ellas los trasportes que se verifiquen entre otros distintos.

ART. 126. Las Empresas podrán reducir los pre-

eios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos mas largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un *minimum* de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte.

ART. 127. Toda reduccion ó condicion especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes será extensiva á todos los que lo pidan, sujetándose á iguales condiciones.

ART. 128. Siempre que una Empresa conceda á uno ó mas remitentes reduccion en los precios de tarifa, dará cuenta al Gobierno de las condiciones con que lo verifique.

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

ART. 129. Toda alteracion en los precios de tarifas deberá ponerse en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipacion al dia en que deba publicarse. La publicacion se verificará por los Gobernadores de las provincias atravesadas por el ferro-carril quince dias antes al en que deban comenzar á regir.

ART. 130. Los precios fijados para el transporte de mercaderías en virtud de las tarifas especiales no podrán aumentarse sino trascurrido un año, á contar desde su publicacion.

ART. 131. El retardo en el transporte dará derecho á indemnizacion de daños y perjuicios.

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

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

ART. 134. Sujetándose á las formalidades y condiciones que prescriban las Aduanas, podrán las Empresas de los ferro-carriles que terminan en las fronteras ó puertos marítimos sustituir al precinto de los bultos el de los carruajes que los trasporten.

ART. 135. La Empresa que ha realizado una conduccion sin dar lugar á reclamaciones de ningun género, tendrá accion por los gastos del transporte y custodia de las mercancías conservadas en buen estado contra los consignatarios ó sus remitentes.

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

ART. 136. Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparacion de los embalajes, siempre que la Empresa acredite haberlos hecho para la buena conservacion de las mercaderías, que de otra manera se habrian perdido ó deteriorado.

ART. 137. Toda accion, cuyo objeto sea puramente mercantil, dirigida contra la Empresa y relativa á los transportes, se entablará ante los Tribunales de Comercio.

ART. 138. Las disposiciones legales que someten á comprobacion los pesos y medidas de los comerciantes é industriales en sus almacenes, tiendas y talleres abiertos al público, son aplicables á las Empresas de ferro-carriles en cuanto tengan relacion con los transportes.

ART. 139. Son responsables las Empresas de la sustraccion ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de los extraños que concurren á sus oficinas.

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

ART. 141. En caso de pérdida ó avería de los

efectos trasportados, no podrá la Empresa primeramente encargada de su conduccion reclamar contra las que la sucedan en el trasporte, si no prueba que se los entregó en buen estado.

ART. 142. Las Empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercaderías cuando no excedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

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

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

ART. 144. Si solo una parte de las mercaderías fuese entregada por la Empresa en el plazo prescrito en este Reglamento, la otra dará ocasion al resarcimiento de daños y perjuicios; pero este alcanzará á las dos, cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

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

ART. 145. Si el dueño de bultos ó paquetes momentáneamente extraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la Empresa, cuando fuesen recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega, recobrará la cantidad que satisfizo, abonando los daños y perjuicios por el retardo.

Si del reconocimiento de los efectos resultase un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones,

la Empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los Tribunales de justicia.

ART. 146. Las Empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicacion de las poblaciones con las estaciones inmediatas. En este caso el Gobierno fijará la tarifa á propuesta de aquellos.

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

La Empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el art. 120 para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Trascurridas las cuarenta y ocho horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estacion las mercancías, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje.

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

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

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

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

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos; su peso, marca y número; la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan; sus cualidades; si se

han mojado ó sufrido cualquier otro deterioro; el tiempo en que á su juicio pudo acaecer esta avería; la causa apreciable que la haya producido; y finalmente, el valor del daño ocasionado.

ART. 150. El recibo de los objetos trasportados expedido por el consignatario y la realizacion del pago del trasporte extinguen toda accion contra la Empresa conductora.

ART. 151. Las reclamaciones contra las Empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan trasportado se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el Código de Comercio.

CAPÍTULO IX.

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

ART. 152. Corresponde á los Gobernadores de las provincias atravesadas por los ferro-carriles:

1.º Procurar con todo el lleno de sus atribuciones, y ejerciendo una continua vigilancia, que los Alcaldes en la parte que les compete den el mas exacto cumplimiento á las disposiciones de la ley de 14 de Noviembre de 1855 y de este Reglamento.

2.º La imposicion de multas por las faltas expresadas en el art. 12 de la ley, y en virtud de queja producida por las Inspecciones.

ART. 153. De los delitos cometidos en los ferro-carriles entenderán los Tribunales ordinarios, conforme á los procedimientos y prescripciones que determina la ley de 14 de Noviembre de 1855.

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

ART. 155. Conforme á la ley de 14 de Noviembre de 1855 en sus títulos II, III y IV, y á lo prescrito en este Reglamento, toda contravencion de sus artículos será denunciada á los Alcaldes del territorio donde se cometa, tanto por los dependientes de las Inspecciones como por los de las Empresas.

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

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

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

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

ART. 158. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios en los casos que expresa el artículo 12 de la ley serán penadas por los Gobernadores, en virtud de la denuncia oficial de las Inspecciones, que las especificarán con toda la posible claridad, clasificándolas segun su importancia y las consecuencias que hayan producido.

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

ART. 160. Los causantes de los delitos ó faltas expresados en la ley de policía de ferro-carriles serán

entregados al Tribunal competente, ya sea por los dependientes de las Inspecciones y de las Empresas, ó ya por cualquiera Autoridad, prestándose mútuo auxilio para el cumplimiento de su deber.

CAPÍTULO X.

Disposiciones diversas.

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

ART. 162. Los guardavias y guardabarreras podrán usar las mismas armas y gozar de las mismas prerogativas concedidas á los guardas del Gobierno.

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

ART. 164. De todo accidente que pueda comprometer la seguridad de los trenes, ó poner en peligro á los viajeros, á los empleados de la Empresa ó cualesquiera otras personas, se dará parte inmediatamente por los jefes de estacion á las Inspecciones y á los Gobernadores.

ART. 165. Si además de los depósitos ordinarios de agua y combustible para la alimentacion de las máquinas, enseñase la experiencia que son necesarios otros intermedios en diferentes puntos del trayecto, se establecerán en los que designe el Gobierno, despues de oir á las Empresas y á las Inspecciones facultativas.

ART. 166. Los reglamentos especiales para el servicio y explotacion de cada línea se someterán á la aprobacion del Gobierno por los concesionarios.

ART. 167. Las instrucciones, circulares, órdenes y disposiciones relativas al servicio de los caminos de hierro, impresas, litografiadas ó autografiadas, se

pondrán inmediatamente en conocimiento de las Inspecciones.

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

ART. 168. Los jefes de Inspeccion tendrán derecho á examinar las cuentas de ingresos y gastos de la Empresa, las Reales órdenes que haya recibido, y cualesquiera otros documentos relativos á la explotación, y por los cuales se pueda formar cabal idea de su verdadero estado.

ART. 169. Toda notificacion á las Empresas de ferro-carriles se verificará en los mismos puntos donde tengan su domicilio, y solo se dará valor legal á las citaciones que se les hagan en las personas de los jefes de estacion cuando se hallen competentemente autorizados para representarlas.

ART. 170. No podrán oponerse las Empresas á que por mandato judicial se hagan embargos en sus almacenes y depósitos. Cuando se verifiquen, en ningun caso los efectos embargados serán expedidos ni devueltos al remitente ó al consignatario, sino que estarán siempre á disposicion del Juzgado.

ART. 171. Es obligacion de las Empresas procurar cuidadosamente la buena conservacion de los objetos que por cualquiera causa se hayan depositado en sus estaciones.

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

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

Si publicado su anuncio por tres veces en el *Boletín oficial* de la provincia, y trascurrido un año

nadie se presentase á reclamarlos, se sacarán á pública subasta, y su producto se aplicará á los establecimientos de Beneficencia, despues de deducir para la Empresa los gastos de custodia y almacenaje.

ART. 173. Podrán conferirse en todo ó en parte á uno solo de los Gobernadores de las provincias atravesadas por un mismo ferro-carril las atribuciones que á cada uno de ellos confiere este Reglamento, segun así lo exijan las circunstancias locales y el mejor servicio público á juicio y voluntad del Gobierno.

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

ART. 175. Tanto la custodia como el entretenimiento y buena conservacion del material de los telégrafos, incluso los hilos destinados al servicio del Gobierno, serán de cuenta de las Empresas.

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

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

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

ART. 177. El conductor principal de cada convoy llevará siempre en sus viajes el presente Reglamento.

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

ART. 178. El Ministerio de Fomento fijará los

plazos en que las Empresas deben someter á su aprobacion los reglamentos, cuadros de servicio y demas disposiciones á que están obligadas.

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

ART. 179. Se castigarán con arreglo al título V de la ley de policía de los ferro-carriles las contravenciones al presente Reglamento, á las resoluciones del Gobierno, y á las que con su aprobacion adoptaren los Gobernadores de provincia relativamente á los ferro-carriles y su mejor servicio y policía.

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

