

y siete.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, C. Francisco Queipo de Llano. (*Gaceta* de 24 de Noviembre de 1877.)

REGLAMENTO DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 1878

para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 (1).

(*Gaceta* de 22 de Septiembre de 1878.)

CAPÍTULO PRIMERO.

Artículo 1.º La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil; la intervención directa en los diversos ramos de sus explotaciones, su policía y buen régimen en todo lo que pueda 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 más Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; la administrativa y mercantil, á funcionarios elegidos por el Ministerio de Fomento. De una y otra se formarán dos Inspecciones independientes entre sí, y ambas destinadas al mejor servicio público, con distintos cargos y deberes. También podrán estar reunidas.

Art. 3.º La organización, atribuciones y deberes de las Inspecciones facultativa y administrativa se ajustarán á lo que determinen los reglamentos especiales para el servicio de las mismas que se hayan dictado ó se dicten en lo sucesivo por el Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO II.—De la vía y su conservación.

Art. 4.º Se prohíbe construir represas, pozos y abrevaderos á menor distancia de 20 metros á uno y otro lado del ferrocarril. Esta distancia de 20 metros se contará desde la línea inferior de los taludes en los terraplenes, desde la superior en los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas cuando el ferrocarril se halle en terreno natural; á falta de éstas, se contará la distancia de 20 metros desde una línea paralela al carril exterior á metro y medio de distancia del mismo.

Art. 5.º Incurrirán en la pena señalada por el art. 24 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, alas de alcantarillas, estribos de puentes y cualesquiera otras obras de los ferrocarriles.

Art. 6.º Se aplicará igualmente el art. 24 de la ley, no sólo á los la-

(1) Ha venido á sustituir el reglamento de 8 de Julio de 1859.

bradores que en sus cultivos y mejoramientos de los predios 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 ferrocarriles 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 ferrocarril, 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 terrenos contiguos á la vía que produzcan desgajes sobre ella, y directa ó indirectamente puedan obstruir ó embarazar su tránsito.

Las obras necesarias para reparar estos daños se ejecutarán á costa de los contratadores, sin perjuicio de las penas en que hubieren incurrido con arreglo á los artículos anteriores.

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 contiguas al ferrocarril.

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 art. 21 de la ley el que de intento ó por omisión 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 agua.

Es también aplicable este artículo á los que, sin la autorización competente, corten ó destruyan los árboles plantados en la zona prefijada en el artículo 4.º al uno y otro lado de la vía férrea.

Art. 11. Nadie podrá, sin previa autorización, dentro de la zona de 20 metros contados en la forma determinada en el art. 4.º, establecer presas ó artefactos, abrir cauces para la toma y conducción de aguas, construir edificios, muros, alcantarillas ú otras obras.

Esta zona de 20 metros se contará en las estaciones desde el cerramiento ó lindero que limite los terrenos propios de la estación.

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 informe y las observaciones que considere oportunas á la Inspección facultativa, y ésta, previo reconocimiento y oída la Empresa, señalará la distancia que ha de mediar

entre la vía y las obras, fijando su alineación y las precauciones y condiciones facultativas á que en su ejecución haya de ajustarse.

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

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

Cuando haya disidencia y el interesado resista las condiciones propuestas por la Inspección, el expediente pasará al Gobernador de la provincia, quien, oyendo á la Comisión permanente de la Diputación provincial, resolverá lo que tuviere por conveniente.

En el caso de que alguna de las partes no se conformase con su resolución, el Ministerio de Fomento decidirá en la vía gubernativa definitivamente, sin ulterior recurso.

Art. 14. Previo informe ó aviso de la Inspección facultativa, el Alcalde dispondrá la demolición de las obras que se hubiesen construído en la zona del camino de hierro sin la correspondiente licencia, así como también las que, aun después de otorgada ésta, no llenasen las condiciones en ella prevenidas.

Art. 15. Si las casas y demás edificios construídos en todo ó parte dentro de la zona de servidumbre del ferrocarril, contada en la forma determinada en los arts. 4.º y 11, y particularmente las fachadas del lado de la vía amenazasen ruina, la Empresa dará parte inmediatamente á la Inspección facultativa, para que proceda desde luego á su reconocimiento.

Si de éste resultase su mal estado ó inseguridad, la Inspección facultativa 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 prohibición impuesta por el art. 3.º de la ley, de levantar á menos de tres metros de distancia del ferrocarril 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 vía.

Art. 17. Los proyectos de aquellas obras que atraviesen la vía ó le impongan una servidumbre más ó menos directamente, se someterán á la aprobación del Ministerio de Fomento, quien resolverá, después de oír á la Empresa, al Ingeniero Jefe de la Inspección facultativa y al Gobernador de la provincia.

Art. 18. Por todos los medios posibles asegurará la Empresa:

1.º La conservación 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 vía y en las señales adoptadas tanto de día como de noche.

4.º La iluminación 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 vía se halle practicable.

Art. 19. Para el más exacto cumplimiento de cuanto se previene en

el artículo que antecede, habrá en todos los puntos en que se creyere necesario guardas de vía, guardaagujas y vigilantes de día y de noche en número suficiente á la seguridad de los trenes y buen éxito de la explotación.

Mientras dure el servicio de estos empleados no podrán jamás abandonar su puesto sin autorización 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 explotación los medios empleados por la Empresa, adoptará por sí mismo, después de oírlos, las medidas que juzgue convenientes, y que el interés público reclame en cada caso.

Art. 21. La Inspección facultativa, de acuerdo con la Empresa, organizará de la manera más conveniente el servicio y policía de las barreras.

Art. 22. Siempre que sea necesario para la conservación 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 realización en los puntos que el Gobierno designe.

Art. 23. Cuando en los plazos marcados á los concesionarios ó arrendatarios no reparen las faltas y daños causados, ó no se hagan las obras mandadas ejecutar, los Jefes de División de ferrocarriles, previa orden de la Dirección general de Obras públicas, repararán dichas faltas y daños, ó harán las obras necesarias por el sistema de administración. El Gobernador de la provincia dispondrá la incautación de los fondos de las estaciones próximas para atender al pago de dichas obras ó reparaciones. De los fondos incautados se dará recibo á los jefes de las estaciones, cuyos documentos se canjearán después por las cuentas justificadas de gastos, en la forma que se acreditan los de las obras del Estado. Si hubiese oposición al incautarse de los fondos, se reclamará el auxilio del Gobernador de la provincia, que lo prestará hasta con la fuerza material de que disponga.

Art. 24. La división de la línea en kilómetros, las rasantes, los radios y longitudes de las curvas se indicarán según las prescripciones dictadas por el Ministerio de Fomento, estableciéndose siempre que sea posible á la derecha de la vía, y partiendo de Madrid, como de un punto céntrico á las costas y fronteras.

CAPÍTULO III.—De las estaciones.

Art. 25. Cada estación tendrá en la fachada principal una inscripción que exprese su nombre, un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

Los relojes de toda la línea se arreglarán diariamente á la hora del meridiano de Madrid, siempre que se halle enlazada con las de la Corte, sin solución de continuidad; y en caso de tenerla, se regirán por el de la estación más importante.

Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la Empresa.

Art. 26. Todo billete con enmiendas ó raspaduras será desechado como falso.

Art. 27. Para la seguridad de los equipajes, bultos y mercaderías, la Administración del ferrocarril 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 demás circunstancias que se consideren necesarias para el mejor desempeño de este servicio.

En estos resguardos se especificarán los plazos reglamentarios dentro de los cuales deben llegar los equipajes, bultos y mercaderías á su destino.

Art. 28. Estarán constantemente á la vista en los sitios más públicos de cada estación los anuncios de las horas de despacho, así como también los de los billetes, itinerarios y precios de las tarifas.

Art. 29. Todas las estaciones tendrán un jefe superior, al cual estarán subordinados los demás empleados de las mismas.

Art. 30. Habrá en las estaciones que el Ministerio de Fomento designe:

1.º Departamentos para las oficinas de las Inspecciones y del 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 botiquín provisto de los medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse en un caso dado.

Art. 31. Corresponde á los Gobernadores de provincia adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones, de la entrada, circulación y permanencia en sus patios de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; pero sus acuerdos no serán ejecutorios hasta que hayan obtenido la aprobación del Ministerio de Fomento.

Se prohíbe todo privilegio á favor de las empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

CAPÍTULO IV.—*Del material empleado en la explotación.*

Art. 32. El número de locomotoras, tenders y demás carruajes destinados á la explotación será el que se determine en el pliego de condiciones de la concesión.

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

Art. 33. Se hallarán siempre provistas las locomotoras de los aparatos necesarios para precaver todo peligro de incendio, y nunca prestarán servicio hasta que hayan sido reconocidas por la Inspección facultativa.

Cuando por deterioro ú otra cualquiera causa se hubiere retirado del servicio una locomotora, no podrá emplearse de nuevo, aun después de repararla, sin el reconocimiento y autorización expresa de la Inspección facultativa.

Art. 34. 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 presten.

Art. 35. Nunca ni por ningún pretexto se permitirán las ruedas de hierro fundido, pero sí las de acero. En los trenes de mercancías, así como en los que marchen con poca velocidad, previa autorización del Gobierno, podrán usarse con llantas forjadas.

Art. 36. Todas las Empresas anotarán en registros foliados las locomotoras de servicio, expresando la fecha en que éste tuvo principio, el trabajo que prestaron, las composturas ó modificaciones que sufrieron y la renovación sucesiva de sus diversas piezas.

Se comprenderán igualmente en estas notas cuantas observaciones y advertencias se crean necesarias para formar la estadística del material del servicio del ferrocarril.

Art. 37. En otros registros especiales y distintos de los indicados en el artículo anterior se tomará razón circunstanciada de los ejes de las locomotoras y tenders, cuidando de hacer mérito al lado del mismo del número de orden de cada uno, de la fábrica de donde proceden, de la fecha en que empezaron á prestar servicio, de las pruebas á que se sometieron, de su trabajo constante é interrumpido y sus accidentes y reparaciones sucesivas. Al efecto cada eje deberá llevar grabado su número de orden.

Estos registros, llevados siempre con la mayor escrupulosidad posible, se presentarán por las Empresas á los Ingenieros encargados de la inspección facultativa cuando crean oportuno examinarlos.

Art. 38. Sólo las personas destinadas al intento por la Empresa encenderán las locomotoras.

Ya dispuestas para el servicio, un maquinista ó fogonero permanecerá constantemente sobre su plataforma, cualquiera que sea la situación de la máquina, así en las vías principales como en los apartaderos.

Art. 39. 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. 40. Los carruajes destinados al transporte de los viajeros no entrarán en servicio sin autorización de la Inspección facultativa.

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

Art. 41. El sitio designado á cada viajero tendrá por lo menos 45 centímetros de ancho y 65 de fondo, y 1 metro 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, además de la letra y el número que le corresponda según su clase, el número de sus asientos, marcando las divisiones que los separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este reglamento concernientes á los viajeros.

Art. 42. 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 La clase á que correspondan en los carruajes de viajeros.

Art. 43. La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado á la extensión y circunstancias particulares de la línea.

Art. 44. Es de la exclusiva competencia de la Administración activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la inspección facultativa que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden y seguridad de la circulación.

CAPÍTULO V.—*De la formación de los trenes.*

Art. 45. A propuesta de la Empresa, el Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea, y según las circunstancias lo requieran:

1.º La velocidad.

2.º El número máximo de carruajes.

3.º El máximo de carga en los trenes de mercancías.

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 tren.

Art. 46. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los reglamentos previenen.

Art. 47. El número de carruajes de viajeros de cada tren será el que corresponda á la marcha reglamentaria del mismo; se formarán, sin embargo, los trenes necesarios para que puedan marchar cuantos viajeros se presenten.

Si la Compañía estuviese autorizada para emplear doble tracción, el máximo de carruajes en cada tren de viajeros será de 24.

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. 48. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes. Este orden podrá, sin embargo, variarse si conviniese para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro, no debiendo exceder entonces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

Art. 49. En la colocación de los carruajes que formen los trenes de viajeros y mixtos se observarán las prescripciones dictadas sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Empresa.

Art. 50. Sólo con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los trenes las diligencias y mensajerías; pero en ningún caso se autorizará el transporte de viajeros en el interior de estos carruajes.

Art. 51. Se prohíbe admitir en los carruajes de los viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Art. 52. Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren deberán tener los topes á la misma altura, y los centros de éstos á igual distancia, debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 53. Tanto las barras de los topes como los frenos y tornillos de las manijas se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

Art. 54. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Art. 55. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y por regla general se colocarán las dos á la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorización del Ministerio de Fomento, podrá permitirse distinta colocación. A la cabeza y después del tender irán uno ó dos vagones que no transporten personas, según sean una ó dos las locomotoras que remolquen los trenes.

Á la cola del tren se colocará siempre otro vagón sin viajeros, á no ser que la Empresa esté autorizada por el Gobierno para suprimir el furgón de cola. En los trenes de viajeros habrá siempre un vagón retrete.

Art. 56. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión á enganchar dos máquinas en un mismo tren cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando también el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotación podrán examinar éstas y las demás notas que á ella se refieran cuando así lo exija el mejor servicio público.

Art. 57. Con la antelación conveniente y el más detenido examen se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

Art. 58. 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. 59. Cuando falte la carga correspondiente al furgón del jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2.000 kilogramos.

Art. 60. El jefe del 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. 61. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el reglamento vigente de 8 de Agosto de 1872 (1), ó del que en lo sucesivo se dicte por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

Art. 62. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles que

(1) A continuación de este reglamento publicamos el de 8 de Agosto de 1872, á que se refiere este artículo.

el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

Art. 63. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos; y con la anticipación conveniente el jefe de la estación hará la señal que les advierta su colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato el encargado de la máquina.

Art. 64. 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 día como de noche.

Art. 65. Un reglamento especial formado por el Gobierno, con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquier causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares habrá siempre un vagón de socorro con los útiles y efectos que á juicio del Gobierno se consideren necesarios. Los llevará también cada uno de los trenes 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. 66. A propuesta de las Empresas determinará el Ministerio de Fomento la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferrocarriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Art. 67. Ningún tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Art. 68. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento respecto al tiempo que ha de transcurrir desde la salida de un tren hasta la del primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

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. 69. 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. 70. Sólo en los casos fortuitos de fuerza mayor ó de reparación de la línea podrán detenerse los trenes en la vía general.

Art. 71. Regirán las disposiciones vigentes, ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas para determinar:

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

2.º La velocidad máxima de los trenes de viajeros y mercancías 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. 72. 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 de cualquier accidente que ocurra.

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

Art. 73. Siempre que por cualquier motivo los trenes 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. 74. El sistema de señales se ajustará á lo dispuesto en el reglamento vigente, ó al que en lo sucesivo se dictare por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

Art. 75. A la distancia de 500 metros de los cruzamientos con otro ferrocarril ó tranvía moderará el maquinista la velocidad del tren de manera que pueda pararse completamente antes de tocar en aquel punto, si así lo exigieren las circunstancias.

Art. 76. Oída la Empresa, designará el Ministerio de Fomento los puntos donde deban fijarse las señales que indiquen la dirección en que se hallen colocadas las agujas.

Art. 77. 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 tambien, según las circunstancias, parar la locomotora antes de acercarse á este punto, y llegar después á él poniéndola de nuevo en movimiento.

Art. 78. El maquinista disminuirá la velocidad de la marcha, tanto en los grandes desmontes en curva como en los demás puntos de la línea que no permitan descubrir una larga extensión de camino.

Art. 79. Cuando por accidentes 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. 80. Al acercarse el maquinista á las estaciones, pasos á nivel, curvas, cortaduras ó subterráneos, hará silbar el silbato agudo de vapor para anunciar la proximidad del tren.

La misma señal repetirá siempre que sospechase no hallarse la vía completamente expedita.

Art. 81. A la llegada de los trenes á las estaciones se anunciará en alta voz repetidas veces el nombre de ellas y el tiempo que dure la parada.

Art. 82. 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. 83. El jefe del tren en marcha lo es de todos los empleados en el servicio del mismo, incluso el maquinista y fogonero.