

un disco, que habrá de considerarse como encarnada, y ordena al maquinista la parada inmediata.

Art. 37. Cuando aparezcan señales diferentes en un mismo punto, el maquinista obedecerá á la más grave.

Cuando se hagan dos ó más señales de distinta significación unas inmediatamente después de otras, el maquinista obedecerá á la última.

Art. 38. Todo maquinista deberá parar inmediatamente su tren al presentársele el banderín encarnado, de cualquiera manera que se ejecute, y lo mismo cuando lo observe al costado de la vía, aunque se halle tendido en tierra, porque puede haber caído á causa del viento.

Art. 39. Los maquinistas deben conocer la situación de los discos.

Art. 40. Los maquinistas son responsables de la colocación de las señales sobre las máquinas ó tenders; los jefes de tren, de las de los coches ó vagones; los agentes de la vía, de las que deben hacerse en ella, y los jefes de estación, de las que correspondan á las que están á su cargo.

Art. 41. Los empleados de la vía y los de las estaciones darán cuenta diariamente de las señales que no hubiesen sido obedecidas por parte de los maquinistas.

Los jefes de tren y maquinistas lo harán de las señales mal hechas, de los petardos encontrados sobre los carriles, de los banderines fijos olvidados en los costados de la vía, de los discos sin luz y de todas las demás señales no motivadas, inexactas ú omitidas.

Art. 42. Pueden hacerse señales de parada á un tren que haya pasado del punto en que se encuentre el empleado encargado de ejecutarla.

El conductor que va en el último vagón de freno es el especialmente encargado de observarlas y repetirlas al que va en el primero, á cuyo efecto deberá tener la mayor vigilancia, con particularidad al atravesar una estación en que no haya de pararse.

El conductor que ocupa el primer vagón de freno tendrá la mayor atención por si se hacen estas señales á fin de repetirlas al maquinista.

Art. 43. Dicho conductor deberá observar cuidadosamente de noche los faroles de costado, y de día la cola del tren, para cerciorarse de que ningún vagón se ha desenganchado en marcha.

Art. 44. Los maquinistas y fogoneros estarán al cuidado de las señales que les hagan en la vía y los conductores de su tren.

Art. 45. Los jefes de éstos son responsables del cumplimiento de las disposiciones prescritas por el art. 34 para cubrir los trenes detenidos en la vía.

En su defecto, los maquinistas deben vigilar el cumplimiento de estas precauciones.

Art. 46. Se hará uso de las señales de noche desde que el sol se pone hasta su salida.

Las luces de los trenes se encenderán con anticipación, á fin de evitar que les sorprenda la noche entre dos estaciones.

En tiempo de niebla y en túneles de más de 200 metros de largo, las señales de noche son obligatorias aun de día.

Art. 47. Siempre que se trate de señalar la parada en plena vía por medio de una señal fija, el agente que coloque el banderín ó farol encarnado deberá, siempre que le sea posible, colocar petardos en los carriles.

Art. 48. Los empleados de la vía y de las estaciones deberán estar siempre prontos á hacer las señales necesarias, para lo cual llevarán constantemente de día el banderín y de noche el farol.

Todo empleado que encuentre un tren deberá dar á conocer al maquinista, con los brazos á falta de otra señal, si la vía está ó no expedita.

Art. 49. Los aparatos de señales deben conservarse en perfecto estado por los agentes á quienes están confiados, los cuales son responsables del abandono en su entretenimiento y conservación.

Reclamarán inmediatamente los que les falten, y no deberán estar desprovistos de ninguno de ellos.

Art. 50. Todo agente que vea ú ocasione un obstáculo en la vía está obligado bajo su responsabilidad á hacer las señales para prevenir los accidentes.

Art. 51. Siempre que se dé la señal de alarma ó peligro inminente, todos los empleados concurrirán al punto de donde proceda para prestar los auxilios que sean necesarios, repitiendo el aviso con la corneta á fin de que los que se hallen más distantes también se presenten en el sitio del accidente ó peligro, á no ser que se lo impidan asuntos perentorios é importantes.

Art. 52. Todos los empleados del servicio activo de los ferrocarriles deberán conocer las señales, y hallarse en estado de hacerlas en caso de necesidad.

Al ser destinados por la Compañía firmarán una declaración en que conste haber recibido un ejemplar del presente reglamento y estar impuestos de sus prescripciones.

Esta declaración se consignará en sus expedientes respectivos.

Art. 53. La inobservancia ó falta de cumplimiento á las señales colocadas á los empleados bajo la acción de la Autoridad.

Las penas y multas que puedan sufrir por una ú otra causa no les dispensa de las que pueda imponerles la Compañía.

Art. 54. Todos los empleados de la misma, sean cualesquiera sus funciones, tendrán derecho para vigilar el cumplimiento del presente reglamento y para señalar á sus respectivos Jefes las infracciones que se cometan.

Madrid 8 de Agosto de 1872.

Aprobado por S. M.—*Echegaray*.

REAL ORDEN DE 23 DE AGOSTO DE 1872

sobre desaparición de las hierbas de las vías férreas en estío, para evitar incendios.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia presentada en 1.º de Mayo del corriente año por la Compañía concesionaria de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, haciendo presente las razones que imposibilitan el exacto cumplimiento de lo prevenido en la orden-circular de ese Centro directivo, fecha 4 de Noviembre de 1862, sobre desaparición de las hierbas existentes en las vías durante la época de los calores y el perjuicio

que vienen sufriendo los empleados encargados de su limpieza, porque aplicada dicha orden por los Tribunales en su sentido estricto y literal, se imputa á aquéllos cuando menos la imprudencia temeraria, pidiendo en su consecuencia que, en caso de incendio producido por las chispas de las locomotoras, se circunscriba la acción judicial á la declaración de resarcimiento de daños:

Visto el informe emitido en 26 de Julio último por el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles de Madrid:

Considerando que la limpieza de la vía, como ligada íntimamente á su conservación, es una cuestión técnica y por lo mismo variable en cuanto al procedimiento y límites para ejecutarla:

Considerando que, no obstante esto, la apreciación de los hechos y graduación de responsabilidad, cuando sobrevienen incendios en las inmediaciones de los caminos de hierro por el fuego que arrojan las máquinas, corresponde exclusivamente á los Tribunales;

S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, de acuerdo con lo manifestado por el referido Ingeniero Jefe, ha tenido á bien declarar que por la circular de 4 de Noviembre de 1862 se entienda que las Compañías de ferrocarriles están obligadas á hacer desaparecer las hierbas de la vía y mantenerla limpia durante el estío hasta donde sea posible, disponiendo que para este efecto y demás á que haya lugar se observen las reglas siguientes:

1.^a Que los Ingenieros Jefes de las Divisiones, al acercarse todos los años la época de los calores, ejerzan el mayor cuidado para que se limpie de hierbas la vía hasta el extremo que lo permita la conservación de las obras de tierra, debiendo usar las Empresas el procedimiento que técnicamente sea más apropiado para conseguir dicho objeto.

2.^a Que cuando se adopte el de la quema, las mismas Empresas ó sus agentes den conocimiento anticipado á la Autoridad local respectiva, á fin de que ésta prevenga las medidas de vigilancia y precaución que considere oportunas para evitar que el fuego se propague á los campos colindantes.

Y 3.^a Que si á pesar de esto sobreviniese algún incendio producido por las chispas de las locomotoras, los mismos Ingenieros Jefes, bien al dar conocimiento á la Autoridad judicial, bien cuando ésta, de oficio ó como prueba aducida por la Compañía ó sus empleados, pida informe á la Inspección facultativa sobre los motivos que hubieren dado lugar á la no extinción completa de las hierbas, manifiesten los fundamentos técnicos que á ello se opusieren ó faltas en que haya incurrido la Empresa, sin perjuicio de que si ésta descuida dicho servicio á pesar de las gestiones de la División, dirijan á su tiempo la correspondiente denuncia al Gobernador de la provincia á quien toque conocer del asunto, como caso comprendido y para los efectos del art. 12 de la ley de 14 de Noviembre de 1855.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 23 de Agosto de 1872.—*Echegaray*.

Sr. Director general de Obras públicas.

ORDEN DE 1.º DE ABRIL DE 1873

Por ella se resolvió que el art. 74 del reglamento de 8 de Julio de 1859 (artículo 75 del reglamento hoy vigente de 8 de Septiembre de 1878) se entienda tan sólo aplicable á los cruzamientos de las vías férreas entre sí, y de ningún modo á los de éstas con los caminos ordinarios, ó sea á los pasos á nivel, para los cuales se observará lo dispuesto en el art. 79 (artículo 80 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878).

DECRETO DE 4 DE OCTUBRE DE 1873

El Gobierno de la República, de acuerdo con lo propuesto por el Ministro de Fomento, ha tenido á bien decretar que se observen las disposiciones siguientes:

1.^a En las diferentes líneas de caminos de hierro se mantendrá la vía en perfecto estado de conservación, renovándose los carriles y traviesas que tengan algún defecto, y cuidando que se halle completa la clavazón y demás materiales que la componen. Los Ingenieros Jefes de las Divisiones no tolerarán la menor falta en este servicio, dando cuenta sin pérdida de tiempo á la Dirección general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio, si, lo que no es de esperar, las Compañías no atendieren sus observaciones.

2.^a Se conservará igualmente en perfecto estado el material móvil que entre en la formación de los trenes, no tolerándose el más insignificante defecto en las piezas que puedan afectar á la seguridad de la circulación, como son ejes, ruedas, cajas de grasa y aparatos de suspensión, de enganche, de choque y de freno, cuidándose muy especialmente por la Inspección del Gobierno de que se retiren del servicio los vehículos defectuosos.

3.^a La vigilancia general del camino, la de los pasos á nivel y la de las obras importantes de explanación y de fábrica se ejercerá con el mayor esmero, y las Compañías, en bien del servicio público y de sus propios intereses, aumentarán el número de guardas ó modificarán el sistema de vigilancia, á juicio de los Ingenieros Jefes de las Divisiones, en los puntos que por su posición y difíciles condiciones de trazado, del terreno ó de construcción así lo exijan.

4.^a La velocidad en marcha de los trenes no podrá nunca exceder de los límites siguientes: 50 kilómetros por hora en los trozos de línea cuya inclinación no llegue á 10 milésimas y en que los radios de las curvas no bajen de 500 metros; 45 kilómetros por hora cuando la máxima inclinación no llegue á 15 milésimas ni los radios de las curvas sean inferiores á 400 metros; 35 kilómetros por hora cuando la inclinación sea igual ó superior á 15 milésimas y los radios de las curvas inferiores á 400 metros. La velocidad de los trenes quedará, además, limitada, dentro de los máximos indicados, á lo que marquen los itinerarios, los reglamentos de la

Administración y de las Compañías, y á lo que dispongan para determinados casos los Ingenieros Jefes de las Divisiones.

5.^a El empleo de la doble tracción se permitirá únicamente: primero, en los trenes de mercancías cuya máxima velocidad en marcha no exceda de 25 kilómetros por hora; segundo, en los mixtos que recorran secciones en que haya pendientes superiores á 15 milésimas, y cuando su máxima velocidad en marcha no pase de 30 kilómetros por hora; tercero, en los trenes destinados á la conducción de tropas ó material de guerra, mediante orden terminante dada al efecto por la Autoridad militar que disponga su transporte (1).

6.^a Se exigirá por los Jefes de las Divisiones la mayor puntualidad y cuidado en el desempeño de los servicios de las agujas y de las señales, la exacta observancia de los intervalos de los trenes que marchan en la misma dirección, y que se disminuya notablemente la velocidad al acercarse á las agujas de las estaciones, conservándose hasta que se haya pasado por las de salida cuando el tren no pare en aquéllas.

7.^a El personal de las Compañías será el que exijan las necesidades de la explotación, de modo que la duración del trabajo no exceda del límite que racionalmente corresponda á la naturaleza de cada servicio á juicio del Jefe de la División.

8.^a Las Compañías, además de cumplir exactamente lo que previenen las disposiciones anteriores, observarán cuidadosamente las prescripciones reglamentarias dictadas para los diferentes servicios; y los empleados de la Inspección del Gobierno, ejerciendo con el mayor celo la vigilancia que les está encomendada, harán que tengan aquéllas riguroso cumplimiento, sobre todo las que se relacionan con la seguridad de la circulación.

9.^a Quedan derogadas las prescripciones del reglamento de 8 de Julio de 1859 para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles y todas las demás disposiciones sobre la materia que se opongan á las prescripciones del presente decreto.

Madrid cuatro de Octubre de mil ochocientos setenta y tres.—El Presidente del Gobierno de la República, *Emilio Castelar*.—El Ministro de Fomento, *Joaquín Gil Berges*.

(1) Esta prescripción 5.^a quedó sin efecto por el decreto de 20 de Noviembre de 1874, en cuyo art. 2.^o se declara vigente, sustituyéndolo á dicha prescripción, derogada en todos sus efectos, el art. 53 del reglamento de 8 de Julio de 1859 para la ejecución de la ley de Policía de los ferrocarriles, que es el art. 54 del reglamento, hoy vigente, de 8 de Septiembre de 1878.

MONTES

Reforma de la legislación penal de Montes de 8 de Mayo de 1884.

Artículo 1.^o El que sin autorización competente ocupare, rompiere ó roturare todo ó parte de un monte público ó variare su cultivo, incurrirá en una multa igual al valor de lo aprovechado, decomisándose los productos forestales fraudulentos. Si éstos no fueran habidos, será doble el importe de la multa.

Cuando el valor de lo aprovechado no pueda estimarse, la multa será igual al importe de los daños y perjuicios ocasionados.

En todo caso abonará el valor de los daños y perjuicios que hubiere causado.

Si los productos hubieren sido extraídos del monte con ánimo de lucrarse, ó los hechos hubieren sido ejecutados con violencia ó intimidación en las personas ó empleando fuerza en las cosas, se reservará su conocimiento á los Tribunales ordinarios.

Art. 2.^o Si la ocupación consistiere en la construcción de edificios, talleres, hornos, chozas, barracas, cobertizos, etc., además de imponerse las penas señaladas en el artículo anterior, se procederá á la incautación ó demolición, según convenga á los intereses públicos; y si el terreno objeto de la ocupación, roturación, rompimiento ó variación del cultivo se hallare sembrado, quedarán las cosechas á beneficio del propietario del monte, impidiéndose en él todo cultivo y acotándolo rigurosamente una vez levantadas las cosechas.

Art. 3.^o El que alterare hitos, mojones, lindes ó cualesquiera otra clase de señales destinadas á fijar los límites de montes públicos, será entregado á los Tribunales ordinarios para el castigo correspondiente, con arreglo al Código penal.

También serán entregados á la jurisdicción ordinaria los culpables de incendios en los montes públicos.

Art. 4.^o El que cortare ó arrancare árboles, leñas gruesas ó ramaje, cepas ó tocones, será castigado con una multa igual al valor de los productos, decomisándose éstos. Además indemnizará los daños y perjuicios.

Si los productos hubieren sido extraídos del monte con ánimo de lucrarse, entenderán los Tribunales ordinarios, con arreglo al Código penal (1).

(1) CUESTIÓN I. ¿Deberán conocer los Tribunales ordinarios de las extracciones de leña verificadas sin licencia y con ánimo de lucro, en un monte comunal, cualquiera que