

EL REGISTRO OFICIAL

DEL DEPARTAMENTO DE ANCASH.



Tomo xx. }

HUARAZ, SABADO 4 DE MARZO DE 1876.

SECCION ADMINISTRATIVA.

MINISTERIO DE GOBIERNO, POLICIA Y OBRAS PUBLICAS.

REGLAMENTO GENERAL DE FERRO-CARRILES.

Conclusion.

Art. 36. Es prohibido introducir en los coches perros u otros animales de cualquiera especie, así como bultos que por su aspecto, olor ó tamaño pueden causar molestia á los pasajeros. En los coches de segunda clase podrán sin embargo admitirse animales domésticos pequeños é inofensivos, con tal que vayan á cargo de alguna persona que no se separe de ellos.

Art. 37. Es igualmente prohibido el introducir en los carros de pasajeros armas de fuego, cartuchos ó materias explosivas. Los que infrinjan esta disposicion sufrirán una multa de cinco á veinticinco soles ó arresto de uno á cinco dias, sin perjuicio de la confiscacion de los objetos indicados.

Art. 38. Cuando un tren esté en marcha, no podrán ser cerradas con llave las puertas de los coches; pero es prohibido á los pasajeros abrirlas sin autorizacion del empleado ó guarda freno respectivo.

Art. 39. El derecho de tener cerradas las ventanas predomina sobre el de tenerlas abiertas, en un tren en marcha. Cualquier pasajero podrá exigir del respectivo empleado que cierre las ventanas que le causen molestia estando abiertas.

Art. 40. Ningun pasajero podrá pasar de un carro á otro cuando el tren esté en marcha, sin previa autorizacion y acompañado del empleado respectivo.

Tambien es prohibido pararse en los balcones y sacar el cuerpo por las ventanas.

Los que desatendiendo las advertencias de los empleados, infrinjan estas disposiciones, sufrirán una multa de uno á cinco soles ó arresto de cinco á veinticuatro horas.

Art. 41. Si durante la marcha fuese necesario que el tren se detuviese en algun punto cualquiera del camino no previsto en su itinerario, los pasajeros no podrán salir de los coches sino con autorizacion previa del respectivo empleado; y en este último caso no podrán alejarse de ellos á una distancia tal que no puedan volver á tomar sus asientos dentro de dos minutos despues de dada la señal correspondiente. Pasado ese tiempo, el tren podrá ponerse en marcha sin que los pasajeros que hayan quedado tengan ningun derecho que hacer valer contra la empresa, salvo en los casos previstos en el capitulo de los accidentes.

Art. 42. En todo tren en marcha estarán los coches en comunicacion con la campana de la máquina, por medio de una cuerda que se halle al alcance de los pasajeros para avisar en caso de accidente. El pasajero que toque la campana sin necesidad, sufrirá una multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez dias.

Art. 43. Al llegar á una estacion, los conductores anunciarán en voz alta el nombre de ella y el tiempo que el tren ha de parar.

Art. 44. Los daños que los pasajeros causen en los coches ó salones intencionalmente ó por imprudencia, deberán ser indemnizados por ellos con arreglo á una tarifa aprobada por el Ministro de Gobierno que se presentará al efecto por cada empresa. El que voluntariamente destruya ó descomponga la via de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan

el libre tránsito ó puedan producir un descarrillamiento, arroje piedras u otros proyectiles sobre los trenes, será reducido á prision y sometido al juez respectivo del crimen, para hacer efectiva la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delinquentes, por los delitos de homicidio, heridas y danos de todas clases que puedan resultar.

Art. 45. Los objetos que se trasportan por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este reglamento del modo siguiente:

1. ° Equipajes.
2. ° Encargos ó encomiendas.
3. ° Mercaderías.
4. ° Animales de todas clases.

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

Se entienden por encargos ó encomiendas, todos los bultos sueltos que requieran un cuidado especial y se trasportan con la velocidad de los viajeros.

Todos los artículos que no se componen en la clasificacion de los artículos anteriores, se distinguirán con el nombre genérico de mercaderías.

Corresponden á la cuarta clasificacion, el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrio, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, las aves de corral, las de recreo colocadas en canastas, jaulas ó cajones con verjas y los peces en los embaces convenientes.

Art. 46. Los equipajes de los pasajeros se conducirán en el carro destinado para ese objeto; pero el dueño de ellos tiene el derecho de exigir que vayan en el mismo tren que él, siempre que no pasen del peso y del volumen determinado en el reglamento especial y hayan sido entregados con la anticipacion señalada en el mismo reglamento.

La empresa dará á los dueños de equipajes una papeleta ó constancia con la cual puedan reclamarlos en el punto de llegada.

Art. 47. Tienen derecho las empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes para preservar las mercaderías que contienen. Si el remitente sin embargo insiste en que se admitan, tendrá la empresa obligacion de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciere constar su oposicion en el boleto expedido.

Art. 48. Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado una papeleta donde se exprese el número de orden, la clase, precio y peso del transporte.

La responsabilidad de las empresas respecto á las entregas de los objetos que se trasportan por los caminos de hierro, comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellos en el local destinado á recibirlos, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razon en los libros de registro. Para la recepcion y entrega de mercaderías y demas objetos de transporte, se observarán las reglas que prescriben los reglamentos especiales, los cuales deberán fijarse íntegramente por medio de carteles en las estaciones y en extracto á la vuelta de las papeletas, debiendo en todo caso hacerse el transporte de mercaderías de la misma clase sin preferencia alguna y siguiendo solo el orden de la fecha de su entrega á la empresa.

Art. 49. Son responsables las empresas,

de la sustraccion ó deterioro de los efectos que se le haya entregado, ya provenga el dano de los mismos empleados ó ya de los extranos que concurran á sus oficinas.

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

Art. 50. Todo bulto que contenga materias explosivas ó cuyo contacto sea de cualquier modo danoso para otras mercaderías, debe ser entregado con declaracion de su contenido, só pena de una multa que no baje de diez soles ni exceda de ciento; además de la confiscacion de la mercadería.

Art. 51. En los trenes que llevan pasajeros no se podrá trasportar pólvora, dinamita ni nitro-glicerina. Los trenes que conduzcan estos artículos usarán durante el viaje una bandera especial que se determinará por el reglamento de cada empresa. La contravencion á esta prescripcion, será castigada con multa de cien á quinientos soles. Tambien es prohibido llevar en un tren de pasajeros carros cargados de piedras, rieles, vigas de fierro ó de madera, y toda sustancia explosiva ó inflamable que pueda amenazar la seguridad del tren ó comprometer la vida de los pasajeros.

Art. 52. Las empresas podrán sin embargo trasportar los materiales necesarios para la reparacion de la línea, en trenes mixtos, siempre que la velocidad máxima de estos no exceda de diez y ocho kilómetros por hora.

Art. 53. Los objetos olvidados por los pasajeros en los coches y estaciones, los que hubiesen caido en la vía al pasar los trenes y todos aquellos cuyos dueños, remitentes ó consignatarios se ignoren, se conservarán en depósito en la estacion respectiva por el término de un mes, y pasado este plazo se centralizarán en la principal, llevándose un registro especial de ellos en ambas estaciones, con expresion del día y lugar en que fueron encontrados y de sus señales distintivas, sin perjuicio de la obligacion que tienen las empresas de observar las disposiciones establecidas en el Código Civil á este respecto.

Art. 54. Los rótulos, boletos, facturas y en general todos los documentos usados por la empresa, deberán redactarse en castellano sin exceptuar la comunicacion entre ella y sus empleados.

Art. 55. Los empleados de los ferro-carriles que por sus funciones necesiten estar en contacto con el público, como son, jefes de estacion, boleteros, conductores, palanqueros, porteros, etc. deben estar precisamente uniformados segun el modelo que cada empresa adopte en su reglamento especial, cuidando de llevar las iniciales que distinguen el ferro-carril á que pertenecen.

CAPITULO III.

Relaciones entre las empresas y los fundos que colindan con las vias férreas.

Art. 56. Las empresas están obligadas á cercar las partes del camino que el ingeniero inspector les determine por requerirlo así la seguridad de la línea ó proteccion de las personas ó propiedades.

Art. 57. Toda persona que suba á los cerros de un ferro-carril ó camine sobre ellos sin autorizacion de la empresa, sufrirá una multa de uno á diez soles ó arresto de cinco horas á dos dias.

Art. 58. Sufrirán una multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez dias, los que intencionalmente ó por descuido introducir en la zona del ferro-carril bestias,

ganados y en general cualquiera clase de animales, así como los que arrojen sobre la zona indicada, agua, tierra u otra materia que deteriore ó embarace la vía y los que de algun modo causen daño á los cercos.

Art. 59. No están comprendidos en la prohibición de pasar sobre la vía, los espacios destinados al tráfico público, llamados pasos á nivel.

Art. 60. La empresa está obligada á conservar los pasos á nivel, en las condiciones requeridas para la comodidad y seguridad del tráfico, y es responsable de los daños causados á los transeúntes por la inobservancia de esta disposición.

Art. 61. Están exceptuados de la prohibición de entrar en la zona de los ferro-carriles:

1° Las autoridades departamentales, provinciales y locales en ejercicio de sus funciones.

2° Los ingenieros y demas comisionados para la inspección y vigilancia de los ferro-carriles en cualquier tiempo.

3° La fuerza pública y los agentes de policía debidamente autorizados para desempeñar un servicio.

Art. 62. Dentro de un espacio de tres metros contados á uno y otro lado, desde el pié de los terraplenes ó aristas de los taludes de cortes que constituyese la zona del ferro-carril, nadie podrá construir edificios, alcantarillas u otra obra cualquiera que no sea una pared ó tapia, pero sin fachadas que tengan aberturas y salidas sobre el camino, ni establecer represa, ó abrir cauces para la toma y conducción de aguas, á no ser mediando un arreglo con la empresa del ferro-carril, el cual deberá ser aprobado por el Ministerio de Gobierno, antes de ponerse en ejecución. Sin embargo, si la vía se halla en terraplen de mas de cuatro metros de altura, se podrá establecer obras que no pasen de esa altura á una distancia del pié de los taludes que sea cuando menos igual á la altura del terraplen. Esta disposición no es extensiva á las calles que en las poblaciones recorren algunos de los ferro-carriles existentes, ni á las construcciones anteriores á la promulgación de este reglamento.

Art. 63. Dentro de una zona de veinte metros á partir de ambos lados del ferro-carril, nadie podrá construir edificios ó ramadas con techos de paja u otras materias combustibles, ni establecer depósito alguno de materias inflamables.

Art. 64. Los dueños ó arrendatarios de las heredades que colindan con la línea férrea no podrán impedir el curso de las aguas procedentes de dicha vía, ya sea construyendo zanjas ó calzadas, ya elevando el terreno de sus fundos. Tampoco podrán establecerse corrientes de agua extraordinarias ni producir inundaciones artificiales que se dirijan sobre la vía, sin previo acuerdo con la empresa, á fin de que esta pueda tomar las precauciones necesarias.

Art. 65. La empresa está obligada á recibir las aguas de los terrenos vecinos que naturalmente se dirijan á la zona del ferro-carril, en acequias regulares, cuya conservación en perfecto estado corre á su cargo.

Art. 66. En caso de que sea necesario que una vía férrea atraviese las calles de una población, la empresa hará un arreglo especial con la municipalidad respectiva, á fin de obtener recíprocamente la seguridad del público y del ferro-carril. Este arreglo deberá ser sometido al Gobierno para su aprobación.

Art. 67. Las prescripciones que la autoridad municipal recomiende al público á consecuencia del arreglo indicado en el artículo anterior, serán inscritas en carteles que se fijarán de cuenta de la empresa en las calles atravesadas por la vía y en sus adyacentes.

Art. 68. En ningún caso podrá establecerse una línea férrea de locomoción á vapor en calles que tengan menos de diez metros de ancho.

Art. 69. Las locomotoras no podrán marchar en las calles con una velocidad mayor de ocho kilómetros por hora.

Art. 70. La empresa tendrá derecho en caso de accidente ó mediando una absoluta necesidad, para ocupar los terrenos adyacentes á la zona del ferro-carril, así como para to-

mar de aquellos los materiales que le sean indispensables, con cargo de hacer en uno y otro caso la indemnización correspondiente.

Art. 71. Todo el que destruya, deteriore ó altere de algun modo las señales, banderas, estacas, etc. que coloque la empresa, sufrirá una multa de uno á diez soles, ó arresto de cinco horas á dos días. En igual multa ó arresto incurrirán los que en la vía ó sus inmediaciones hicieran uso de señales que, confundiendo con las de la empresa, indujeran en error al conductor ó maquinista.

CAPITULO IV.

Disposiciones generales para la seguridad del tráfico.

Art. 72. Ninguna línea ramal ó seccion de ferro-carril, podrá ser entregada al tráfico público sin previa autorización del Gobierno, expedida despues que una comision nombrada por este, haya hecho la inspección competente de la expresada línea, seccion ó ramal y de todos sus anexos.

Art. 73. Ningun puente ó viaducto y en general ninguna obra especial de arte podrá ponerse en uso, sin someterse á pruebas determinadas por la Junta Central de Ingenieros y efectuadas bajo la dirección del ingeniero ó los ingenieros que el Gobierno nombre con ese fin.

A idénticas formalidades deben ser sometidas antes de ponerlas en servicio, las locomotoras nuevas, las que han sido trasladadas de otra línea, y las que han sufrido cambios, renovaciones ó composturas mayores.

Art. 74. Se abrirá por la empresa un registro especial de servicio á cada locomotora. En dicho registro debe consignarse la fecha en que la locomotora fué puesta en uso, el trabajo que ha efectuado, designando la distancia que ha corrido en kilómetros, las composturas, modificaciones ó renovaciones de que ha sido objeto, la fecha de sus revisiones completas y las pruebas á que han sido sometidas.

Art. 75. Cada coche ó carro, antes de ser puesto en servicio, debe, como las locomotoras, ser sometido á pruebas determinadas por la junta central de ingenieros y ejecutadas bajo la dirección de un ingeniero de Estado; nombrado con ese fin. Debe tambien llevar un rótulo con las indicaciones siguientes: el nombre ó las iniciales del ferro-carril á que pertenece; el número de orden bajo el cual está registrado, el peso propio, incluyendo ejes y ruedas, y la fecha de la última revisión completa. Los carros de carga llevarán además la indicación de la carga máxima que pueden soportar.

Art. 76. Toda locomotora que haya servido tres años consecutivos ó recorrido una distancia de cincuenta mil kilómetros, según el registro de servicio, debe ser revisada por completo y sometida despues á las pruebas indicadas en el artículo 73, sin perjuicio de las revisiones generales que deben hacerse constantemente.

Art. 77. Los coches de pasajeros deben ser tambien completamente refaccionados y pintados, por lo menos una vez cada tres años de servicios activos.

Art. 78. El ingeniero inspector, tendrá la facultad de ordenar á la empresa, que separe del servicio las locomotoras, coches ó carros, que se encuentre en mal estado. Las locomotoras, coches ó carros indicados, no podrán ser puestos otra vez en servicio, sin que el inspector otorgue el permiso respectivo despues de haberlos examinado nuevamente.

Art. 79. Todo depósito de locomotoras, debe estar provisto de los útiles necesarios, para verificar inmediatamente las composturas urgentes que sean indispensables, y de un manómetro normal para comprobar los que llevan las locomotoras.

Art. 80. El camino debe ser conservado en perfecto estado de solidez, seguridad y vigilancia. El número de empleados encargados del cuidado de él, (guarda-vías, guarda-agujas, camineros etc.) se determinará en el reglamento especial y debe ser aumentado si el Ministro, oído el informe del inspector, lo juzga conveniente.

Art. 81. La empresa estará obligada á aumentar y ensanchar sus establecimientos, así como su material rodante, á medida que lo exija el aumento del tráfico.

Art. 82. En el caso de que se introduzca un material rodante mas pesado, serán sometidas á nuevas pruebas las obras de arte, como puentes, viaductos, etc. y la empresa tendrá la obligación de hacer las modificaciones que resulten necesarias.

Art. 83. Los relojes de todas las estaciones deben estar arreglados según el tiempo medio de la estación principal ó de un puerto mayor en el caso de que toque en él la línea.

Art. 84. Cada conductor de máquina, cada jefe de tren y cada guarda-agujas ó guarda-puertas, debe llevar un reloj de bolsillo, arreglado con los de las estaciones.

Art. 85. Cada línea férrea debe tener á su servicio una línea telegráfica de su misma extensión, siempre expedita y con receptores especiales.

Art. 86. La protección que por el presente reglamento se concedió á las líneas férreas, es extensiva á sus respectivas líneas telegráficas.

Art. 87. Cuando no haya un servicio de la telegrafía nacional, entre los puntos que une la línea telegráfica del ferro-carril, podrá la empresa de este transmitir con autorización previa del Gobierno, los telegramas de los particulares; sujetándose á la tarifa y reglamentos de los telegrafos nacionales.

Art. 88. Cada estación del ferro-carril y cada punto donde deban cruzarse los trenes, debe tener una estación telegráfica, y cada lugar de parada, las señales telegráficas u ópticas, que á juicio del ingeniero inspector sean necesarias para la seguridad de la línea.

Art. 89. Ningun tren extraordinario podrá salir de una estación, sin que el jefe de ella haya dado aviso al jefe de la estación siguiente, y haya recibido contestación de éste, anunciándole que está libre el camino. El jefe de la segunda estación no puede transmitir este anuncio si hay en el camino un tren, una máquina suelta, un carro de trabajo, ó cualquier otro obstáculo, aunque tenga la convicción, de que dicho obstáculo dejará libre el camino, antes de que el tren anunciado pueda encontrarse con él.

Art. 90. Es absolutamente prohibido ocupar el camino, aunque sea momentáneamente, una vez que se ha anunciado la salida de un tren que deba recorrerlo.

No están comprendidos en estas disposiciones: 1° los trenes de trabajadores, los cuales dejarán la línea principal para entrar en el desvío diez minutos antes de la llegada de un tren regular ó avisado; 2° los camineros quienes pueden trabajar en la línea hasta diez minutos antes que llegue el tren á esa seccion, con tal que se mantenga la señal de precancion en ambos casos á uno y otro lado del camino á la distancia conveniente.

Art. 91. Ningun tren puede seguir á otro en la misma dirección, sino á una distancia equivalente al trayecto de diez minutos.

El tren que sigue á otro á la distancia indicada, se considera como tren suplementario y debe ser anunciado por el telegrafo ó por el tren que le precede, si el telegrafo no funciona, debiendo cercionarse en el último caso, el encargado de dar el anuncio, de que éste ha sido bien comprendido.

Art. 92. En ningún caso podrá ser despachado un extraordinario, sin que se anuncie primero por el telegrafo á todas las estaciones del tránsito, sea que toque en ellas ó no, y se reciba la contestación respectiva.

Art. 93. Todo aviso telegráfico relativo á la seguridad en la marcha de los trenes, debe ser contestado en términos que manifiesten que ha sido bien comprendido. Mientras no se reciba la contestación con el requisito indicado, no podrá ejecutarse la disposición que fué objeto del aviso.

Los avisos ordinarios se transmitirán según las fórmulas que se determinen en el reglamento especial.

Art. 94. Podrá emplearse en casos urgentes, en defecto del telegrafo, señales ópticas determinadas de antemano; pero siempre será necesario que se obtenga contestación de todo aviso.

Art. 95. Los trenes puestos en marcha llevarán una luz en cada uno de sus extremos durante la noche. La posterior tendrá un color rojo, y la anterior será clara y brillante, y estos colores serán los mismos en todos los ferro-carriles.

Art. 96. Durante la noche estarán iluminados interiormente los coches de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los subterráneos que se designen en el reglamento especial de cada línea, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

Art. 97. 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 del tren hará la señal que les advierta la colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola por último, con el silbato, el encargado de la máquina.

Art. 98. Todo tren debe marchar con la máquina por delante, seguida de su tender, y el último carro debe tener en todo caso un freno de buena calidad, probado.

Art. 99. Si algunas secciones del camino exigen por su naturaleza que el tender marche delante de la máquina, debe hacerse la determinación de ellas en el reglamento especial de la empresa. Fuera de estos casos, la locomotora solo podrá marchar de tras del tender y aun de todo el tren: en los casos de accidente ó de máquina de socorro, ó de refuerzo, y entonces la velocidad de la marcha no debe exceder de la mitad de la velocidad ordinaria, si es el tender solo el que va delante de la máquina, ó de ocho kilómetros si es todo el tren.

Art. 100. Antes y después de cada viaje diario, la locomotora será cuidadosamente examinada en los depósitos ó factorías, cuyos jefes serán responsables de los defectos que se notare en ella por la omisión de este deber.

Art. 101. Los coches y carros serán también examinados después de cada viaje, principalmente en sus ejes y frenos. Los que carezcan de frenos, ó los tengan malogrados, no podrán servir en ningún caso para el transporte de pasajeros.

Art. 102. En las estaciones del tránsito, donde el tiempo lo permita, se examinarán por empleados respectivos todos los ejes de coches y carros, para asegurarse de que están bien engrasados y no expuestos a calentarse.

Art. 103. Toda locomotora que arrastre un tren, debe ser conducida por un maquinista, asistido de un ayudante ó fogonero que, en caso de necesidad, sea capaz de detener la máquina.

Art. 104. Las empresas no podrán conferir á ninguna persona el cargo de maquinista sin que haya dado las pruebas suficientes de capacidad y conocimiento de la vía.

Art. 105. El número de guarda-frenos y demás empleados de un tren en marcha, será determinado en el reglamento especial.

Art. 106. Todo camino se dividirá en kilómetros, señalándose cada kilómetro por medio de un poste que tenga marcadas con números claros las distancias respectivas.

Art. 107. Cualquier empleado ó agente de la empresa de un ferro-carril, que ejerza sus funciones ó se presente á ejercerlas estando embriagado, aunque sea ligeramente, será suspendido por una semana en la primera vez; por un mes en la segunda y definitivamente separado del servicio en la tercera, sin perjuicio de la responsabilidad á que esté sujeto con arreglo á su contrato. Los maquinistas, guarda-agujas y conductores, serán separados definitivamente de sus puestos desde la primera vez que se presenten embriagados, sin perjuicio de hacer efectiva la responsabilidad á que estén sujetos según la ley por los daños que pudieran ocasionar á las personas é intereses de los pasajeros ó cargadores.

Art. 108. El Gobierno podrá exigir en todo caso, la separación de un empleado cuya intervención en la empresa puede ser danosa á su juicio, para el orden público ó para la seguridad de los pasajeros.

CAPITULO V.

De los accidentes.

Art. 109. Se reputa accidente en un ferro-carril, todo acontecimiento capaz de poner en peligro la vida, la salud ó los intereses de los pasajeros ó del público en general, aunque tal acontecimiento no sea efecto de la casualidad. Se reputa también accidente toda interrupción en el tráfico, todo atraso no-

table en la marcha de los trenes y toda suspensión prolongada en la comunicación telegráfica.

Art. 110. La empresa está obligada á investigar, por medio sus empleados, las causas de los accidentes y á consignarlas con las medidas que haya adoptado á consecuencia de ellas, en un registro especial que llevará al efecto, con el nombre de «Registros de Accidentes», y que manifestará á los inspectores cada vez que lo soliciten.

Art. 111. De todo accidente que produzca daño á las personas ó á la propiedad, se dará parte por el jefe de la estación más caracterizado á la autoridad política del lugar más próximo á aquel en que el accidente se verificó ó á la del primer punto donde llegue dicho tren, si hubiese podido continuar su marcha. Al parte se acompañarán todos los datos que conduzcan al esclarecimiento de las causas y de los efectos de accidente, con cuyo objeto el jefe de la estación á quien corresponda, hará en el acto todas las investigaciones que crea necesarias.

Art. 112. Si el accidente hubiese producido muertes, heridas, contusiones ó grave daño en los intereses de los pasajeros, la autoridad política que reciba el parte lo transmitirá inmediatamente al juez que corresponda para que actúe el respectivo sumario, sin perjuicio de las acciones que competan á los particulares contra la empresa y de las disposiciones que pueda dictar la autoridad administrativa, para evitar que el accidente se repita.

Art. 113. En cada estación principal deberá tener la empresa una máquina siempre preparada para levantar vapor á primera orden y salir al aviso de un accidente. Estas máquinas conducirán, en los casos que lo requieran por su naturaleza, los útiles para la refacción del camino ó del material, los medicamentos y los instrumentos de cirugía que fuesen necesarios.

También está la empresa obligada á conducir á su costa, al lugar del accidente, uno ó más médicos según la naturaleza del caso, siempre que sean necesarios sus servicios y que haya posibilidad de conseguirlos.

Art. 114. Cuando un tren en marcha sufra un accidente que lo obligue á detenerse en el camino, se establecerán en el acto á la distancia competentes señales por delante y por detrás del tren para detener á los trenes que pudieran llegar, aunque no se espere ninguno.

Se mandará también á la estación más próxima, cuando el caso lo exija, por medio de un propio, noticia cierta y firmada por el jefe del tren, por el maquinista ó cualquier otro que deba reemplazarlos, especificando el género del accidente y de los socorros que necesiten.

Si entre el lugar de accidente y la primera estación, hubiera apostados guarda-vías, el propio podrá entregar el escrito que contenga la noticia, lo mismo que la bandera, al primero que encuentre para que á su vez transmita esos objetos al segundo y así en lo sucesivo, á fin de que el aviso llegue con la mayor prontitud posible.

Art. 115. Si un tren en marcha experimenta un accidente, ó encuentra un obstáculo que lo obliga á regresar no podrá verificar el regreso sin dar aviso previo á la estación á la cual va á dirigirse y sin recibir la contestación que le anuncie que la vía está espedita.

Si la estación telegráfica más próxima está muy lejos, el jefe del tren mandará un propio en la dirección de su regreso, llevando la señal de peligro para detener los trenes que encuentre, y lo seguirá con el convoy á la distancia conveniente.

CAPITULO VI.

Art. 116. Este reglamento impreso en letra clara y refrendado con el sello de la Dirección de Obras públicas, debe ser fijado en todas las estaciones y colocado en sitio visible, y tanto los jefes de ella, como los conductores deben estar provistos de un ejemplar y del especial de la empresa á que pertenecen, para mostrar sus disposiciones en los casos en que deban aplicarlas.

Art. 117. Las multas que se recauden por infracción de este reglamento, serán entrega-

das por mitad á las tesorerías de los Concejos Departamentales y Provinciales, en cuya jurisdicción hubiese tenido lugar la falta cometida; según lo disponen los artículos 61 inciso 5º y artículo 117 inciso 6º de la ley orgánica de municipalidades.

Disposiciones transitorias.

El presente reglamento empezará á regir en toda la República, el 1º de Marzo de 1876.

Las empresas de los ferro-carriles que se hallen actualmente en servicio, presentarán al Gobierno para su aprobación el reglamento especial de que habla el artículo 11, dentro de dos meses de la fecha, bajo pena de la multa consignada en el artículo 15 en caso de contravención. Para las empresas nuevas existirá la obligación de presentar su reglamento antes de abrir las líneas al tráfico público.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los diez y siete días del mes de Enero del año de mil ochocientos setenta y seis.

MANUEL PARDO.

Aurelio García y García.

SECCION DEPARTAMENTAL.

RAZON de las causas civiles que giran en el Juzgado de 1.ª Instancia del Cercado de Huaraz, y por ante el Escribano que suscribe, correspondientes al mes de Enero de 1876.

CAUSAS EN SUSTANCIACION.

(Conclusion.)

Huaraz.—doña María Asuncion Gómez con Julian Jirardo y compañeros, inventarios, sumaria; principió en Enero 26 de 1875: en Octubre 22 de 1875, se procedió al inventario de los papeles, y se entregó al depositario nombrado, y se halla paralizada por descuido de las partes.

Id.—doña Virginia Róbles con don Julian Rodríguez, cantidad de pesos, ordinaria; principió en Enero 27 de 1875: recibida esta causa á prueba por el término de 9 días se están produciendo por las partes.

Id.—don Alois Schreiber y compañía con don Manuel Faveron, cantidad de pesos, ejecutiva; principió en Enero 26 de 1875: en Diciembre 10 de 1875, se ha librado mandamiento de ejecución en forma.

Id.—don Manuel R. Chávez con don José Eusebio Cadillo y otro, sobre cumplimiento de un compromiso, ordinaria; principió en Enero 27 de 1875: en Enero 26 de 1876, se han pedido autos con citación para pronunciarse sentencia; y al efecto se ha librado despacho.

Id.—doña María M. Huanuco con su esposo don Pedro Pablo Inchicague, sobre alimentos, ordinaria; principió en Abril 19 de 1875: recibida esta causa á prueba por el término de 9 días y prorogados á los 80 de la ley, se están produciendo por las partes.

Carhuaz.—don Norverto Castillo con don Pedro Romero, amparo de posesion, sumaria; principió en Abril 20 de 1875: en Diciembre 21 de 1875, se ha subrogado al perito tercer dirimento don José Alegre con don Francisco Javier Tórriz; y para la tazonación de los terrenos se ha librado despacho.

Huaraz.—don Francisco Asis Figueroa, inventarios, sumaria; principió en Abril 27 de 1875: en Setiembre 15 de 1875, se decretó traslado de las diligencias del inventario al referido Figueroa; y no se le ha comunicado hasta el día por hallarse ausente en su pueblo de Tapacocha.

Id.—don José Domingo Pineda con don Pedro Rosales y otros, derecho de propiedad, ordinaria; principió en Mayo 22 de 1875; absuelto el traslado por parte del primero de la oposición hecha por la de los segundos: por expedirse el auto que corresponde.

Id.—don Tomás Camino con el Escribano don Agustín González, entrega de un expediente, sumaria; principió en Junio 9 de 1875: en Enero 13 de 1876, se comunicó en traslado al primero.

Cajamarquilla.—doña Ana Moreno con don José Domingo Pineda; nulidad de unos documentos, ordinaria; principió en Junio 15

Causas que jiran ante el señor Conjuez de 1.^a Instancia.

Huaraz.—doña Andrea Aranda y Mota con don Juan de Mata Peñaranda, amparo de posesion, sumaria; principi6 en Noviembre 11 de 1870: en Octubre 29 de 1875, se orden6 se pasen los de la materia al tazador de costas.

Id.—El párroco doctor don Simon Ayala con don Luis Pardo, retracto, ordinaria; principi6 en Agosto 14 de 1872: se halla por resolverse la ampliacion solicitada por parte del primero.

Recuay.—don Luis Chavez con don Manuel Jurado, intestado, sumaria; principi6 en Junio 30 de 1874: en Agosto 14 de 1875, se recibió á prueba el artículo de personería promovido por el segundo; y no se ha notificado al primero hasta el dia por hallarse en dicho pueblo de Recuay.

Huaraz.—don Manuel R. Cámara con el presbitero doctor don Pedro Caro, derecho de propiedad, ordinaria; principi6 en Noviembre 29 de 1875: con fecha 31 de Enero de 1876, se ha decretado traslado de la demanda al segundo.

Huaraz, Febrero 4 de 1876.

Juan Villachica.

Razon de causas civiles que jiran por el oficio del Escribano que suscribe, correspondientes al mes de Enero de 1876.

SENTENCIADAS.

Huaraz.—La seguida por doña Petrona Ramirez con don Rafael Mejía, tercereria escluyente de los terrenos embargados de Calisto Rondan, ordinaria; principi6 en Noviembre 23 de 1871: expedida la sentencia en Setiembre 14 de 1875, se halla por hacer saber á la primera, que reside en la estancia de Shutu á cuatro leguas de esta.

CAUSAS RESUELTAS.

Cajatambo.—La recusacion interpuesta por don Isidro Valenzuela al señor Juez de 1.^a Instancia de esa provincia doctor don Romualdo Barreto en el Juicio con doña Maria Caldas, sobre propiedad de unos terrenos; principi6 en Noviembre 9 de 1874: se resolvió en 18 de Diciembre último, declarando sin lugar la recusacion, y se ha agregado á sus antecedentes el despacho devuelto. Enero 26 de 1876.

Recuay.—don Fructuoso Yánc con doña Martina Yánc, particion y division de bienes, ordinaria; principi6 en Setiembre 28 de 1872: se resolvió declarándose sin lugar la excepcion de personería en 9 de Julio último, y se halla paralizada por descuido del primero.

Caraz.—doña Florentina Carrasco con don Geminiano Sotelo y otros, despojo de terrenos, sumaria; principi6 en 10 de Abril último: resuelta en 29 de Julio último; devuelta del Superior Tribunal, declarando nulo todo lo actuado, y competente para conocer de este juicio á un Juez de paz, se ha ordenado se remitan los autos al señor Juez de 1.^a Instancia accidental de Huáilas en 22 de Enero último.

CAUSAS POR RESOLVERSE.

Carhuaz.—doña Maria Garcia con don Juan B. Sánchez, particion y division de bienes, ordinaria; principi6 en Mayo 25 de 1858: hechos los alegatos de bien probado por expedirse la sentencia. Octubre 6 de 1875.

Huaraz.—doña Maria Jesus Flórez con doña Damiana Pacheco, inventarios de los bienes de don José Pacheco, ordinaria; principi6 en 6 de Junio de 1874: por expedirse el auto respectivo. Octubre 11 de 1875.

CAUSAS EN SUSTANCIACION

Huari.—don José Maria Villar por don Pedro F. Agüero con don Francisco Esparza, mision en posesion de unos molinos, sumaria; principi6 en Octubre 29 de 1873: se ha ordenado se le tenga por personero de Agüero al primero con citacion contraria. E-

nero 29 de 1876.

Moro.—don Jorje Bogoviche con don Florencio Villon, particion de los bienes de don Manuel Camilo Villon, ordinaria; principi6 en Mayo 31 de 1875: se corrió traslado para la dúplica al procurador del segundo. Enero 27 de 1876.

Patihuenea.—don Mariano Castillo con don Sebastian Vega y otros, deslinde de unos terrenos, ordinaria; principi6 en Agosto 12 de 1873: se ha mandado se espidan copias al primero para que ocurra al Superior Tribunal en via de queja. Enero 27 de 1876.

Caraz.—don Custodio Rodríguez por don José Maria Lucar con don Juan José Revelo, mision en posesion del fundo de Pampahuari, principi6 en Diciembre 21 de 1874: se libró despacho para la notificacion de las partes del auto de abocamiento, en 27 de Enero de 1875.

Huaraz.—don Toribio Paucar con don Domingo Destre, nulidad del testamento de don Manuel E. Paucar, ordinaria; principi6 en Abril 29 de 1874: se notificó al primero para que alegue de bien probado, en Enero 31 de 1876.

Huaraz.—don Manuel R. Chávez apoderado de la Hermandad de Nuestro Amo establecida en esta ciudad con don Mariano Destre, sobre tercereria escluyente á los terrenos embargados denominados "Arancolo," ordinaria; principi6 en Noviembre 30 de 1875: se ha ordenado se notifique á don Nicolas Loli Olivares, nombre un apoderado que lo represente, en Enero 26 de 1876.

Cajatambo.—don Juan B. Salazar con don Pascual Espinoza, propiedad á los terrenos de Sinran abajo, ordinaria; principi6 en Abril 23 de 1873: se ha mandado que el apoderado del primero haga uso de su derecho ante el Juez de paz de 1.^a nominacion de Cajatambo, en Enero 27 de 1876.

Huaraz.—don José M. Pineda con don Domingo Pineda, cobro de honorarios, ordinaria; principi6 en Noviembre 26 de 1875: se están recibiendo las declaraciones de los testigos del primero, en Enero 29 de 1876.

Id.—don Rafael Mejía con don José M. Róbles, mision en posesion de unos terrenos, ordinaria; principi6 en Setiembre 6 de 1869: se mandó que Nolasco Rondan conteste el traslado ó sea la réplica, en Enero 26 de 1876.

Id.—don Rafael Mejía con don Pablo Réyes, cantidad de pesos, ejecutiva; principi6 en Diciembre 22 de 1868: se corrió traslado al primero de una solicitud del ejecutado, en que manifiesta haber hecho el pago de su adeudo, en Enero 24 de 1876.

Id.—doña Rosa Pineda con don Félix Romero y otros, propiedad de unos terrenos, ordinaria; principi6 en Setiembre 9 de 1875: paralizada por descuido de la primera. Diciembre 13 de 1875.

Id.—don Juan de Dios Leon con don Ignacio Correa, derecho á unas tierras, ordinaria; principi6 en Octubre 4 de 1875: se recibieron las declaraciones de los testigos del primero. Enero 13 de 1876.

Yungay con Manuel Luis Tórriz con don Cayetano Diaz, cantidad de pesos, ejecutiva; principi6 en Febrero 19 de 1874: se declaró sin lugar una solicitud del apoderado del primero. Enero 15 de 1876.

Huaraz.—don José M. Figueroa con don Manuel R. Cámara, exhibicion de unos títulos; principi6 en Noviembre 4 de 1875: el Escribano Público don Leonardo Figueroa prestó su declaracion. Enero 18 de 1876.

Cajamarquilla.—El presbitero don José M. Martinez, sobre comprobacion del testamento verbal de don José Sánchez, sumaria; principi6 en Enero 24 de 1876: en 26 del mismo se libró despacho para la notificacion de la viuda de Sánchez del auto, por el que se ordena se reciban las declaraciones de los testigos testamentarios.

Huaraz.—don José M. Róbles con don Rafael Mejía; deslinde de los terrenos de Aco-uran y otros, ordinaria; en Enero 24 contestó el primero el recurso de oposicion.

Huaraz, Febrero 5 de 1876.

Manuel G. López.

V^o B^o—Alvarez.