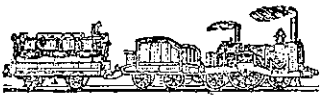
# LEYES Y DECRETOS

DE LOS

# FERRO-CARRILES NACIONALES

Y SU

# REGLAMENTACION



BUENOS AIRES

IMPRENTA DE MARTÍN BIEDMA, CALLE BOLÍVAR 535

1894

# Ley General de Ferro-Carriles Nacionales

LEY NÚMERO 2873

Departamento del Interior

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1891.

*Por cuanto el Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso etc., sancionan con fuerza de—*

LEY:

## TÍTULO I

### Disposiciones preliminares

Construcción y explotación de los ferro-carriles.

Artículo 1º—La construcción y explotación de todos los ferrocarriles de la República, así como las relaciones de derecho á que ellos dieren lugar, estarán sujetas á las prescripciones de la presente Ley.

División.

Art. 2º—Para los efectos de esta Ley, los ferrocarriles se dividen en Nacionales y Provinciales.

Ferro - carriles Nacionales.

Art. 3º—Considéranse nacionales:

1º Los ferrocarriles de propiedad de la Nación.

2º Los que fueren garantidos, subvencionados ó autorizados por ella.

3º Los que liguen la capital ó un territorio federal con una ó más provincias ó territorios; y los que comuniquen una provincia con otra ó un punto cualquiera del territorio de la Nación con un estado extranjero.

Ferro - carriles Provinciales.

Art. 4º—Son ferrocarriles provinciales los construidos ó autorizados por las provincias dentro de los límites de sus territorios respectivos.

## TÍTULO II

### Disposiciones relativas á los ferrocarriles nacionales

#### CAPÍTULO I

*De la vía y su conservación*

Deberes de las Empresas.

Art. 5º—Son deberes de toda empresa ó Dirección de ferrocarril nacional, desde que se abre la línea al servicio público:

Mantenimiento de la línea.

1º Mantener siempre el camino en buen estado de modo que pueda ser recorrido sin peligro por los trenes, y cuidar por consiguiente de la inmediata reparación de todos los deterioros que sufriere y de la remoción de todos los obstáculos que impidieren el uso regular de la vía, debiendo entenderse la misma prescripción respecto de los almacenes, depósitos y demás accesorios del camino.

Conservación del tren rodante.

2º Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir á las necesidades del camino, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse en cuanto á la construcción de la

vía y tren rodante á los tipos establecidos por el Poder Ejecutivo en los respectivos reglamentos.

3º Establecer telégrafos eléctricos y mantenerlos corrientes en toda la extensión del camino, para el servicio del mismo. Telégrafo.

4º Iluminar las estaciones y pasos á nivel desde la puesta del sol hasta la llegada del último tren. Iluminación de Estaciones y pasos á nivel.

5º Establecer la guarda y el servicio de las barreras en los pasos á nivel. Servicio barreras.

6º Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas, en los cambios y cruzamientos de vía. Agujas, cambios.

7º Cerrar el camino en los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo. Cercar la vía.

8º Establecer barreras ó guarda-ganados en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzasen los caminos ó calles públicas á nivel. Estas barreras deberán cerrarse á la aproximación de cada tren, abriéndose despues que haya pasado para dejar expedito el tráfico. Barreras y guarda ganados.

9º Hacer los trabajos necesarios para dejar expedito el tráfico, en las calles o caminos públicos que atravesare el ferrocarril. Tráfico en calles públicas.

10. Construir las alcantarillas y obras necesarias para dejar libre el desagüe de los terrenos linderos. Alcantarillas y obras de desagüe.

Art. 6º—Sin perjuicio de las responsabilidades penales, las empresas están obligadas á Trabajos obligatorios para la libre circulación.

ejecutar los trabajos necesarios para poner la vía en las condiciones del artículo anterior dentro del término que la Dirección de ferrocarriles determine; pero en caso de urgencia, y cuando aquellas no diesen cumplimiento á lo ordenado, esta Dirección procederá á la inmediata ejecución de esos trabajos, á costa de la empresa respectiva.

**Reconocimiento del tren rodante.**

Art. 7º—Ninguna locomotora, ténder ó carruaje, podrá ser librado al servicio público sin prévio reconocimiento pericial y autorización de la Dirección de ferrocarriles.

Cuando por reparación general ó deterioro grave, se retirase del servicio alguna máquina ó vehículo, no podrá restituirse al servicio sin nuevo reconocimiento y autorización.

**Reconocimiento del material fijo y móvil.**

Art. 8º—La Dirección de ferrocarriles hará reconocer cada vez que lo estime conveniente todo el material fijo y móvil de explotación de los ferrocarriles y hará excluir del servicio el que no ofreciese la seguridad necesaria.

**Arbitros técnicos.**

Art. 9º—En caso de no conformarse la empresa con el reconocimiento pericial, se someterá la decisión al juicio de árbitros técnicos, no pudiendo emplearse el material declarado en mal estado, hasta el pronunciamiento del fallo.

**Uniformidad material, vía y tren rodante.**

Art. 10—Al conceder las autorizaciones mencionadas en los artículos anteriores, la Dirección de ferrocarriles establecerá en lo posible la uniformidad de tipo en el material de la vía permanente y del tren rodante.

**Empleados que atiendan al servicio.**

Art. 11—Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino, de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad, y sin tropiezo ni peligro de accidentes.

Estos empleados estarán provistos de las

instrucciones y medios requeridos para el buen cumplimiento de sus obligaciones.

CAPÍTULO II

*De la formación y marcha de los trenes*

Formación y marcha de los trenes, velocidad.

Art. 12—La formación y marcha de los trenes se ajustará á los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo, en los cuales se establecerá especialmente el personal de cada tren, el número y clase de sus vehículos y el orden de su colocación; el número y sistema de frenos; las señales y avisos; el sistema de comunicaciones entre el maquinista, los empleados del tren y los pasajeros; la velocidad máxima y mínima que han de seguir los trenes; aparatos y útiles que debe llevar cada tren para casos de accidentes; y el sistema de alumbrado de los trenes.

Itinerario y horarios. Cambios é intervención.

Art. 13—Las empresas deberán hacer conocer del público, por medio de los diarios y por avisos colocados en todas las estaciones, el itinerario de los trenes y los horarios de salidas y llegadas.

Los cambios que en ellos se efectuaren, se harán conocer del público por los mismos medios indicados, por lo ménos 15 días antes de principiar á regir.

Los horarios serán establecidos con anuencia de la Dirección de ferrocarriles, que intervendrá al efecto de asegurar la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes de líneas distintas.

Velocidad é itinerario á seguir y responsabilidad de las Empresas.

Art. 14—Los trenes deberán seguir en su marcha la velocidad y el itinerario que la empresa hubiere fijado de antemano.

Si á causa de accidentes o por evitar peligros, se alterase esa marcha, el conductor del tren deberá justificar el hecho, levantando un acta, que firmarán tres pasajeros á lo ménos.

La falta de esa formalidad constituye á la empresa responsable por esa alteración.

Reducción sobre publicación de avisos.

Art. 15—La Dirección de ferrocarriles podrá autorizar en casos extraordinarios la reducción del término fijado para la publicación de los avisos á que se refieren los artículos anteriores.

## CAPÍTULO III

### *Gravámenes de las empresas*

Empalmes y cruzamientos á nivel.

Art. 16—Las empresas no podrán oponerse á que otro ferrocarril empalme con el suyo, pase por arriba ó por debajo, con tal que los trabajos que se hicieren al efecto, no interrumpan el servicio regular de los trenes de la línea primitiva.

En caso de empalme ó cruzamiento á nivel, la nueva empresa colocará en el punto de intersección, una casilla y un guarda-camino, dependiente de la empresa primitiva, encargado de hacer, á los trenes de ambas vías, las señales necesarias para evitar choques ó contratiempos en el servicio.

Para poder verificar un cruzamiento á nivel será necesario permiso del Poder Ejecutivo, sin que esto importe un derecho adquirido.

Cruzamiento por caminos carriles, canales ó cauces artificiales.

Art. 17—Las empresas no podrán oponerse á que sus vías sean cruzadas por caminos carriles ordinarios. Tampoco podrán oponerse á la construcción de canales ó cauces artificiales de agua que atraviesen la vía, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen la solidez de la vía ni interrumpa en manera alguna el servicio regular de los trenes.

Conducción gratuita por las Empresas.

Art. 18—Toda empresa de ferrocarriles está obligada á conducir gratuitamente:

1º La balija de la correspondencia que gire por los correos.

2º El empleado que la oficina respectiva encargase de la balija. La Dirección General de Correos determinará los trenes ordinarios en que debe hacerse esa conducción. La empresa deberá destinar á este objeto un departamento especial en los trenes, capaz de contener todas las balijas postales.

3º A los funcionarios ó empleados encargados de la inspección y vigilancia de los ferrocarriles.

4º A los funcionarios judiciales ó policiales que fueran á practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones, ó en los trenes, ó sobre accidentes ocurridos en la línea.

Trasporte de fuerzas militares y materiales de guerra.

Art. 19.—El Poder Ejecutivo ó las autoridades que él determine, tienen derecho preferente para trasportar por ferrocarril las fuerzas militares y los materiales de guerra que quisieren, avisándolo al jefe de la estación respectiva, dos horas antes de la salida del tren, y pagando por la tropa la mitad del precio del pasaje de última clase, por los oficiales la mitad del precio del asiento que ocuparen, y por los materiales la mitad del precio de la tarifa.

Despacho de trenes extraordinarios.

Art. 20.—El Poder Ejecutivo ó las autoridades que él determine tendrán derecho para exijir el despacho de un tren extraordinario, avisándolo con anticipación de tres horas, y abonando la mitad de la tarifa ordinaria, según la capacidad del tren que hayan requerido.

Uso de los ferro-carriles por el Gobierno.

Art. 21.—En caso de conmoción interior ó invasión extranjera, el Poder Ejecutivo podrá tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles, abonando á la empresa una compensación cuya base de avalúo será el término medio de lo que hubiere producido el camino en el último semestre.

Uso de estaciones entre varias líneas.

Art. 22.—Toda empresa está obligada á compartir el uso de cualquiera de sus estaciones, con las otras compañías cuyas líneas se unieran á la suya, debiendo fijar de común acuerdo el precio y las demás condiciones de esta comunidad.

Paso de coches y wagones de una línea á otra.

Art. 23.—Cuando se unan en algún punto dos ó más ferrocarriles construidos por diferentes empresas, los carruajes de carga y de pasajeros de cualquiera de ellas, podrán traficar por la vía que pertenece á la otra, pagando el peaje, y con arreglo á las condiciones que establecieren por convenio mútuo.

Convénios para el paso de los vehículos.

Art. 24.—En caso que no tengan lugar los convenios á que se refieren los artículos anteriores, la Dirección de ferrocarriles fijará un plazo perentorio para su celebración, vencido el cual, se procederá como lo determine dicha Dirección, interín se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el Juez respectivo.

Combinaciones de los trenes entre las Empresas.

Art. 25.—Las empresas están obligadas á combinar sus servicios de trasporte, tanto de viajeros como de mercaderías, con las demás líneas enlazadas inmediatamente, con ellas, aunque sean de distinta trocha.

Si las empresas no celebrasen los convenios necesarios para la combinación, la Dirección de ferrocarriles, fijará un plazo perentorio al efecto, trascurrido el cual, la combinación se hará como lo determine dicha Dirección, interín se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el Juez respectivo.

## CAPÍTULO IV

### *De las concesiones de los ferrocarriles nacionales*

Domicilio legal de las Empresas.

Art. 26.—Las empresas que exploten ó construyan ferrocarriles, nacionales tendrán su do-

micilio legal en la República. Sus libros deberán llevarse en castellano, y serán rubricados con arreglo al Código de Comercio.

Art. 27.—Cualquiera que sea el lugar donde estén situadas las Direcciones ó Administraciones de las empresas, éstas deberán tener constituido un representante en la capital de la República con plenos poderes para todos los efectos de esta ley y de las concesiones respectivas.

Representación en la Capital.

Art. 28.—No se reconocerá como gastos de Dirección y Administración de los ferrocarriles nacionales los que inviertan las empresas fuera de la República.

Gastos de representación en el exterior.

Art. 29.—Las concesiones de los ferrocarriles caducarán: Si no se formalizase el contrato respectivo dentro de un año contado desde la promulgación de la ley que la autorice, y no se diera principio á las obras dentro de los plazos señalados en la ley de concesión ó dentro de las prórogas concedidas en los casos de fuerza mayor reconocida por el Poder Ejecutivo.

Caducidad de concesiones de ferro-carriles.

Art. 30.—Los privilegios, exenciones de impuestos, primas ó subvenciones concedidas á las empresas de ferrocarriles, caducarán igualmente en el caso de interrupción total ó parcial del servicio de la línea durante seis meses, salvo los casos de fuerza mayor reconocida por el Poder Ejecutivo ó declarados por Tribunal competente.

Caducidad de privilegios, impuestos, primas ó subvenciones.

Art. 31.—Los gastos hechos por el Gobierno por cuenta de las empresas garantidas ó subvencionadas, en los casos previstos por esta ley, serán deducidos por la Dirección de ferrocarriles de las primeras cuentas de garantía ó subvención que presenten las empresas respectivas.

Gastos hechos por el Gobierno por cuenta de Empresas garantidas, cobro de gastos hechos por la Dirección.

La Dirección cobrará judicialmente por la

vía de apremio los gastos hechos en los mismos casos por cuenta de las empresas que no tengan subvención ni garantía.

Obligaciones del Gobierno referentes al pago de las garantías á las Empresas.

Art. 32.—La obligación del Gobierno por garantía de interés se cumple entregando á las empresas la suma necesaria para completar la utilidad garantida, computándose como producto líquido el exceso de la entrada bruta de la línea explotada sobre el gasto de explotación reconocido por el contrato de concesión.

Cuando la ley de concesión no establezca la manera de determinar los gastos de explotación á los efectos de la garantía, se entenderá que ellos quedan fijados en el cincuenta por ciento de los productos brutos.

No se imputará á gastos de explotación los ocasionados por trenes expresos que no hayan sido solicitados por el Gobierno ó el público, salvo los casos de servicio urgente previsto en los reglamentos del Poder Ejecutivo.

## TÍTULO III

### Disposiciones comunes á todos los ferrocarriles

#### CAPÍTULO I

#### *De la conducción de pasajeros*

Tarifas, Pasageros y Equipages.

Art. 33.—Las tarifas relativas al trasporte de las personas y al exceso de equipajes deberán comunicarse á la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales y ponerse en conocimiento del público en la forma prescripta para los horarios. Deberán igualmente colocarse á la vista en todas las estaciones los reglamentos concernientes á los equipajes y á la admisión y obligaciones de los viajeros.

Apertura de la Boletería.

Art. 34.—En cada estación, la boletería deberá abrirse por lo menos 30 minutos antes de la hora marcada para la salida del tren. La

entrega de los equipajes podrá hacerse hasta dos minutos antes de la salida.

Art. 35.—Todo habitante de la República tiene derecho de servirse de los ferrocarriles en explotación, con arreglo á la ley y á los reglamentos. Trasporte de Pasageros.

Las empresas tendrán el deber de no aceptar en los trenes y estaciones, ó expulsar de ellos, á personas que por su estado molestasen al público, que llevasen armas de fuego cargadas ó no quisieran sujetarse á los reglamentos, justificando el hecho en acta firmada por dos pasajeros, á lo menos, como testigos. La expulsión del tren deberá hacerse en la primera estación, con devolución del equipaje, pudiendo entre tanto aislarse á esas personas en un compartimento especial.

Art. 36.—Todo pasajero tiene derecho á continuar en el mismo coche hasta el término del viaje en cada línea. Derecho de viajar en el mismo coche.

Art. 37.—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 del asiento. Causas para la devolución del pasage, por falta de coches, etc.

Si por el contrario, en virtud de la misma causa, el viajero tuviese que ocupar un asiento de clase inferior, la empresa deberá devolverle el importe integro de su billete á la terminación del viaje. Cuando por ocupación de todos los asientos de la clase que expresa su boleto el viajero tuviese que ir de pié, tendrá derecho á que se le devuelva la mitad de su pasaje salvo convención en contrario.

Art. 38.—Todo pasajero tendrá derecho de llevar gratuitamente, en calidad de equipaje, bultos cuyo peso total no exceda de 50 kilógramos, debiendo la empresa darle una con- Derechos para la conducción del Equipage.

traseña que sirva para la entrega en el destino.

Los bultos que no estorbasen al público podrán ser llevados en los carruajes de pasajeros.

Entrega del equipage.

Art. 39.—Las empresas deberán entregar á cada pasajero, inmediatamente después de llegar á su destino, todos los bultos que formasen su equipaje. En caso de extravio ó deterioro de alguno de ellos, la indemnización se hará efectiva con arreglo á la tarifa de avalúos que se haya fijado en el reglamento respectivo, según la naturaleza y calidad de los bultos.

Responsabilidad de los bultos llevados por los pasageros.

Art. 40.—La empresa no responde de los objetos que lleven consigo los pasajeros. Tampoco responde por las joyas, pedrerías, dinero, billetes de banco, títulos de la deuda pública ó hipotecarios, ú otros documentos de la misma clase, que se contuvieren en un equipaje que se hubiese entregado para conducir, si no se manifestasen especial y determinadamente.

Registro de reclamos.

Art. 41.—En cada estación habrá un registro visado mensualmente por el Inspector, en el cual podrán los pasajeros consignar sus reclamaciones, contra la empresa ó sus empleados, como así mismo en los trenes de pasajeros.

Botiquines.

Art. 42.—En cada estación habrá un botiquín provisto de medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse para casos de accidentes.

Prohibición de llevar materias explosivas.

Art. 43—En los trenes que condujeran pasajeros no podrán llevarse materias explosivas de ninguna clase. Esta disposición no se refiere á las pequeñas cantidades de pólvora que llevan los cazadores.

CAPÍTULO II

## *Del trasporte de mercaderías*

Tarifas para el trasporte de mercaderías.

Art. 44—Las empresas comunicarán á la Dirección de Ferrocarriles y publicarán las tarifas y reglamentos que establecieren para el trasporte de mercaderías, en la forma indicada por la tarifa y reglamentos de pasajeros. Los cambios que se introdujeren se pondrán en conocimiento del público un mes antes de su vigencia.

Las tarifas relativas al trasporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas.

Obligaciones de las Empresas para el despacho de mercaderías.

Art. 45—Las empresas deberán registrar los bultos de mercaderías, á medida que se presenten para ser despachados, extendiendo carta de porte si la exigiere el cargador, ó dando simplemente en caso contrario un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe total del flete y el tiempo en que deba hacerse el trasporte.

La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden del registro, sin preferencia para nadie, y su trasporte será contínuo desde el punto de despacho hasta el destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas empresas.

Preferencia para la conducción de artículos y provisiones.

Art. 46—No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos para la conducción:

1º Los frutos y provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique.

2º Los equipajes de los pasajeros y los bultos de encomiendas cuyo peso no exceda de 50 kilógramos.

3º Las balijas de correspondencia y encomiendas postales.

4º Los objetos destinados al servicio público para los cuales el Gobierno Nacional ó Porvincial reclamase preferente despacho por razón de urgencia.

Declaración del cargador.

Art. 47—Todo cargador deberá hacer declaración previa del número, peso clase y calidad de las mercaderías que remitiese.

Rectificación de precio y peso.

Art. 48—Puede rectificarse á la llegada de los bultos cualquier error que en el precio ó en el peso haya cometido la estación expedidora: este derecho es recíproco entre las empresas y el público, y deberá abonarse en el acto de entregar la mercancia, por quien y á quien corresponda, el importe á que ascienda el error cometido.

Dudas sobre precio, peso é insuficiencia del embalage.

Las dudas que surjan sobre el precio y peso, insuficiencia del embalaje ó cubierta de los bultos y estado de la mercancia, deben someterse en el acto á la resolución de la inspección gubernativa. Si no hubiese presente en la estación ningún inspector y el remitente no quisiera esperar la intervención de la Dirección de Ferrocarriles, se someterá la cuestión al juicio de dos arbitradores designados en el acto, uno por cada parte, con facultad de nombrar tercero en caso de discordia, pagando ambas partes por mitad los honorarios.

Autorización para la reducción de tarifas.

Art. 49—Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril.

Sin embargo, la empresa podrá reducir los precios de tarifa, en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los que correspondiesen según el orden del registro ó de los que se obliguen á proporcionar, en períodos dados, un mínimum de toneladas de carga. La concesión á uno ó muchos remitentes, será extensiva á todos los que la pidan sujetándose á iguales condiciones, y no podrá hacerse sin previa aprobación de la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 50—Las obligaciones ó responsabilidades de las empresas respecto á los cargadores, por pérdidas, averías ó retardo en la expedición ó entrega de las mercaderías, serán regidas por las disposiciones del Código de Comercio. Serán también aplicables á las empresas de ferrocarriles, las disposiciones de las leyes generales, sobre trasportes, en todos los puntos no previstos por la presente ley.

Obligaciones y responsabilidades sobre el trasporte será regida por el C. de C.

Art. 51—Los objetos olvidados en los carruajes, en las estaciones ó en la vía, ó aquellos cuyos dueños, consignatarios ó remitentes se ignore, se mantendrán en depósito por la empresa, y se anotarán en un registro especial, con designación del día y lugar en que fueron encontrados y de sus principales señas.

Objetos olvidados.

Art. 52—El depósito de dichos objetos se pondrá en conocimiento del público por medio de avisos fijados en las estaciones de la línea. Si nadie se presentase á reclamarlos dentro de tres meses contados desde la fijación de los avisos, se procederá á su venta en remate público, poniéndose el producto á disposición del juez competente, para que ordene su entrega al fisco, previa deducción de los gastos ocasionados.

Aviso sobre objetos olvidados y su venta.

Art. 53—Si los objetos fuesen de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos en remate público, previa autorización de la inspección gubernativa, procediéndose respecto del precio como indica el artículo anterior.

Venta de objetos olvidados.

## CAPÍTULO III

### *De las servidúmbres motivadas por los ferrocarriles*

Art. 54—Los propietarios de terrenos linderos á las vías férreas, no podrán arrojar basuras, ni obstruir en manera alguna las cu-

Prohibición para arrojar basuras ni obstruir la línea.

netas laterales, ni servirse de ellas como desaguaderos, con excepción de aquellos cuyas propiedades, por su inclinación natural, tuviesen un desagüe en la vía.

Prohibición sobre introducción y trasporte de animales sobre la vía.

Art. 55—Está prohibido á toda persona extraña al servicio del camino, introducirse ó estacionarse en él, á no ser empleados públicos en el desempeño de sus funciones. Se prohibe igualmente conducir á lo largo del camino cualquier clase de animales y solo podrá atravesarse en los puentes destinados á este objeto, debiendo en este caso el conductor hacerlos salir al aproximarse el tren. Es extensiva esta medida á los conductores de carros ú otra clase de vehiculos.

Prohibiciones á menor distancia de 20 metros.

Art. 56—Es prohibido á menor distancia de veinte metros de la vía.

1º Abrir zanjas, hacer escavaciones, explotar canteras ó minas y en general ejecutar cualquier obra análoga que pueda perjudicar la solidez de la vía.

2º Construir edificios de paja ó de otra materia combustible.

3º Hacer cercos, sementeras, depósitos ó acopios de materias inflamables ó combustibles.

Prohibiciones á menor distancia de 5 metros de la vía férrea.

Art. 57—Queda también prohibido, á menor distancia de cinco metros de la vía:

1º Dar á los muros ó cierros que se construyan salida sobre la vía, con excepción de aquellos fundos que el ferrocarril dividiere, en los cuales podrá darse esa salidas con permiso de la autoridad administrativa.

2º Hacer depósitos ó acopio de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 58—Está prohibido igualmente:

Prohibiciones á menor distancia de 5 metros de la vía férrea.

1º Construir muros ó cierros, á menor distancia de dos metros de la vía.

2º Hacer plantaciones de árboles á menos de doce metros de la vía.

Propietarios de terrenos linderos.

Art. 59—Las disposiciones de los artículos anteriores no son aplicables á los propietarios de los terrenos linderos con las calles públicas por las que pase un ferrocarril dentro del recinto de los pueblos ó ciudades.

Expropiaciones de obras construidas á menor distancia de las anotadas arts. 56 y 57.

Art. 60—Si alguna de las obras especificadas en los artículos anteriores existiese al tiempo de construirse un ferrocarril, á menor distancia de la expresada en dichos artículos, podrá ser expropiada, á solicitud de la empresa constructora. Si la expropiación no se verifica, no podrán ejecutarse en las obras otros trabajos que los necesarios para conservarlas en el mismo estado, siendo prohibida su reconstrucción cuando llegare á destruirse; pero en este caso la empresa estará obligada á indemnizar al propietario el daño resultante de la servidumbre impuesta.

Disposiciones sobre aplicación del inciso 2º del art. 57.

Art. 61—La disposición contenida en el inciso 2º del artículo 57 no es aplicable:

1º Al depósito de materias no inflamables siempre que su altura no excediese á la de los terraplenes por donde pasare el ferrocarril.

2º Al depósito ó acopio momentáneo de materiales de construcción ó de objetos destinados al cultivo.

3º Al depósito ó acopio de frutos de la cosecha mientras ésta se practica. En estos casos, la empresa no será responsable por la pérdida ó deterioro que sufriesen los objetos, sin culpa suya

ó de sus agentes, á consecuencia del servicio del ferrocarril.

Modo de contar las distancias.

Art. 62—Las distancias marcadas en los artículos anteriores se contarán horizontalmente desde la línea inferior de las taludes del terraplen de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas, y á falta de éstas se medirán desde una línea trazada á metro y medio del carril exterior de la vía.

Penas á los contraventores á los artículos anteriores.

Art. 63—Sin perjuicio de la pena respectiva, los contraventores á los artículos precedentes estarán obligados á restablecer las cosas al estado anterior y á responder por todos los perjuicios ocasionados. Si en el término señalado por el Juez ante quien se entablare la queja no hubiera el infractor restablecido las cosas á su estado anterior, podrá hacerlo la empresa á costa de aquél, previa autorización del Juez.

## CAPÍTULO IV

### *Obligaciones de las empresas*

Trasporte por Empresas combinadas.

Art. 64—Las Empresas combinadas deben ser consideradas como una sola Empresa para todos los efectos de la contratación en materia de trasporte, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder entre sí á las respectivas Compañías, por consecuencia de las bases de la combinación.

Responsabilidad de las Empresas respecto á sus empleados.

Art. 65—Es deber de las empresas velar por que todos sus empleados sean diligentes é idóneos. Su responsabilidad hácia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de faltas de sus empleados, se extiende á todos los actos ejecutados por éstos en desempeño de sus funciones.

En caso de accidentes, incumbe á las em-

presas probar que el daño resulta de caso fortuito ó fuerza mayor.

Art. 66—Son nulas las cláusulas establecidas en los reglamentos, cartas de porte y billetes, por los cuales quedan exoneradas las empresas de las responsabilidades que les imponen las leyes.

**Nulidad de las cláusulas establecidas en los reglamentos.**

Art. 67—Queda absolutamente prohibido á las empresas de ferrocarriles que sirven una misma región, celebrar entre sí convenios destinados á mantener determinadas tarifas ó á formar un fondo comun de los productos para repartirse en cualquier proporción las utilidades, y en caso de celebrarse tales convenios, cada dia de su vigencia se juzgará como una infracción distinta.

**Prohibición para combinar tarifas entre las Empresas.**

Art. 68—Las empresas que fijan sus tarifas sin intervención del Gobierno, no podrán alterarlas con el objeto de hacer competencia á otras empresas de trasporte por tierra ó por agua, posteriormente establecidas, durante cinco años, á contar desde el principio de los trabajos necesarios para el establecimiento de estas empresas posteriores.

**Alteración de tarifas.**

## TÍTULO IV

### De la inspección gubernativa

CAPÍTULO I

*De los ferrocarriles en explotación*

Art. 69—Corresponde á la Dirección General de ferrocarriles Nacionales:

**Atribuciones de la Dirección de F. Carriles Nacionales.**

1º Velar por que el servicio de trasportes se haga con arreglo á la presente ley.

2º Inspeccionar los ferrocarriles nacionales en explotación y exigirles el cumplimiento de sus obligaciones.

3º Examinar y liquidar las cuentas de los ferrocarriles garantidos, subvencionados ó arrendados por la Nación, é intervenir en su administración y contabilidad, á fin de resguardar los intereses fiscales y asegurar el cumplimiento de los contratos respectivos, debiendo abrir una cuenta para cada empresa.

4º Imponer á las empresas las multas autorizadas por esta ley y por los reglamentos respectivos, y hacerlas efectivas por la vía de apremio, no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sinó al solo efecto devolutivo. El Gobierno no reconocerá á las empresas, como gastos de explotación, el monto de las multas que hubiesen pagado.

5º Vigilar el cumplimiento de las concesiones de los ferrocarriles nacionales en explotación.

6º Entender en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la Nación.

7º Proponer al Poder Ejecutivo la construcción de nuevas vías férreas, ramales y estaciones, donde crea que lo exija el mejor servicio de las comunicaciones y las necesidades de la industria.

8º Dictaminar, prévio informe del Departamento de Ingenieros, sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Poder Ejecutivo ó al Congreso.

9º Presentar á la aprobación del Poder Ejecutivo los reglamentos á que debe sujetarse la administración y explotación de las líneas férreas del Estado, especificando en cuanto sea posible, los de-

beres y atribuciones de cada empleado, según su categoría; y dictaminar sobre los reglamentos que deberán presentar las empresas particulares, con arreglo á esta ley, dentro de un plazo perentorio que fijará la misma Dirección.

10. Expedir las instrucciones que han de observar los inspectores de los ferrocarriles nacionales en explotación.

11. Proponer al Poder Ejecutivo las tarifas que deben regir en los ferrocarriles de propiedad nacional, y dictaminar en los casos en que el Poder Ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular.

12. Atender los reclamos que se formulen contra las empresas de ferrocarriles, conforme á esta ley.

13. Exigir de las administraciones de los ferrocarriles de propiedad nacional en explotación, la presentación mensual, trimestral ó semestral de sus respectivas cuentas de gastos y entradas, para examinarlas y pasarlas con su informe á la Contaduría General.

14. Formar cada año, conjuntamente con el Departamento de Ingenieros, la carta de todos los ferrocarriles existentes en la Nación, ya sea en servicio ó en construcción, especificando en ella su traza, longitud, trochas, territorios que atraviesan y si pertenecen á la Nación, á las provincias ó empresas particulares.

15. Determinar periódicamente, prévia aprobación del Poder Ejecutivo, el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario, cada ferrocarril nacional, en

relación al movimiento de carga y pasajeros, entre los diversos puntos que ligare.

16. Fijar el nombre de las estaciones de los ferrocarriles nacionales, prefiriendo el de los lugares en que están situadas, sin que las empresas puedan usar otras denominaciones; y cambiar los nombres actuales que ofrezcan confusión.

17. Exigir de las Compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.

18. Detener y someter al juez competente á los individuos que se hallaren en el caso del artículo 81, requiriendo el auxilio de la fuerza pública en las circunstancias que exijan una resolución urgente.

**Requisición de datos necesarios á la Dirección.**

Art. 70—La Dirección se halla facultada para requerir de las empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla á desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, la Dirección podrá exigir la comparencia y declaración de testigos y exhibición de libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos á la materia de la investigación.

**Intervención de la Dirección sobre quejas contra las Empresas.**

Art. 71—Toda persona ó asociación que se considere agraviada por hechos ú omisiones de las empresas, en contravención á esta ley, puede ocurrir á la Dirección General, estableciendo brevemente los hechos. La Dirección trasmitirá una relación de los cargos á la empresa, citándola á satisfacer la queja ó contestarla por escrito en un plazo que fijará prudencialmente la misma Dirección. Si la empresa, en el plazo señalado, reparase el perjuicio alegado, quedará exenta de responsabilidad hácia el querellante,

en cuanto á la trasgresión especial que motivó la queja. Si la empresa no satisfaciera el reclamo, en el término señalado, ó hubiere fundado motivo para investigar sobre la queja, deberá la Dirección ordenar la investigación del modo y por los medios que lo juzgue conveniente. Ninguna queja se rechazará, por razón de ausencia de perjuicio directo para el querellante.

Dictámenes de la Dirección.

Art. 72—En toda investigación, la Dirección General deberá actuar por escrito, consignando los hechos sobre que se basen las conclusiones, y el dictámen de la Dirección General hará fé en juicio, salvo prueba en contrario. Los dictámenes de la Dirección serán archivados por la misma, dándose cópia de ellos á la parte interesada.

Investigaciones de quejas contra las Empresas.

Art. 73. En todos los casos de investigación, la Dirección de ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, ó el daño ó perjuicio causado por la infracción, debiendo expedirse inmediatamente cópia del dictámen á la empresa, con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, ó repare el daño causado, ó ambas cosas á la vez, dentro del plazo que la misma comisión señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobase á la Dirección que la infracción ha cesado y el perjuicio ha sido reparado, de acuerdo con su dictámen ó á satisfacción de la parte querellante, se levantará acta de ello, quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad, por razón de dicha infracción.

Autorización de la Dirección para solicitar de las Empresas informes anuales.

Art. 74—La Dirección de ferrocarriles exigirá á todas las empresas, en el tiempo y forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes.

1° Monto del capital emitido, suma pagada y forma de dicho pago.

2° Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas.

3° Deudas consolidadas y flotantes é intereses pagados.

4° Costo y valor de los bienes muebles ó inmuebles de la empresa.

5° Número y clase de empleados y su dotación.

6° Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos.

7° Ingresos y egresos de cada ramo de negocios ó de cualquier otra procedencia.

8° Balance de ganancias y pérdidas.

9° Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales.

10. Datos pedidos por la Dirección sobre tarifas y reglamentos de trasporte, ó sobre convenios con otras empresas.

Cuestiones especiales y formularios.

Art. 75.—Será también obligación de las empresas contestar todas las cuestiones especiales sobre las cuales la Dirección necesite informes, como así mismo llenar los formularios que para fines estadísticos le remita dicha Dirección.

Sistema de contabilidad.

Art. 76.—La Dirección de ferrocarriles, autorizada por el Poder Ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad.

CAPÍTULO II

*De los ferrocarriles en construcción.*

Art. 77.—Corresponde al Departamento de Obras Públicas:

Atribuciones del Departamento de obras públicas.

1º Dictaminar sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Congreso ó al Poder Ejecutivo y sobre los planos, especificaciones y pliegos de condiciones de los proyectos respectivos.

2º Proponer al Poder Ejecutivo la construcción de nuevas vías férreas, ramales y estaciones donde crea que lo exije el mejor servicio.

3º Tener á su cargo la inspección de los ferrocarriles nacionales en construcción y entender en lo relativo á la compra de materiales para los que la Nación construya por su cuenta.

4º Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos á que deba sujetarse la construcción de los ferrocarriles nacionales y expedir las instrucciones que deban observar los inspectores de estas obras.

5º Formar anualmente la carta de los ferrocarriles concedidos proyectados, en construcción y en explotación, conjuntamente con la Dirección de ferrocarriles nacionales.

6º Uniformar la contabilidad de los ferrocarriles que se construyan por la Nación ó con su garantía ó subvención y solicitar en la debida oportunidad, del Poder Ejecutivo, la resolución respectiva para declarar cerrado el período de construcción.

7º Determinar el capital de construcción de cada ferrocarril nacional, con arreglo á los planos, especificaciones y presupuestos definitivos, y establecer el capital invertido en los que se construyan por cuenta de la Nación.

CAPÍTULO III

*Relaciones de los inspectores.*

Pedidos de informes por la Dirección.

Art. 78.—La Dirección de ferrocarriles y el Departamento de Obras Públicas, pueden solicitarse, mútuamente, los informes que necesiten para el desempeño de sus funciones.

Acceso de los Inspectores en las líneas.

Art. 79.—Los inspectores de la Dirección de ferrocarriles y del Departamento de Obras Públicas, tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias en los ferrocarriles nacionales.

## TÍTULO V

### Disposiciones penales.

CAPÍTULO I

*De los delitos y faltas contra la seguridad y el tráfico*

Culpabilidad por infracciones á esta Ley.

Art. 80.—Los directores, administradores, empleados, depositarios, arrendatarios, agentes y demás personas que obren á nombre de la Empresa, serán consideradas culpables por las infracciones á esta Ley, sea que las ejecuten individual ó colectivamente, ó que induzcan ó consientan algo prohibido ó declarado ilícito, ú omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto, que no excederá de un mes, ó multa de cien á mil pesos.

Castigos á los que destruyan, hagan descarrilar trenes ó entorpezcan la marcha de los mismos.

Art. 81.—Todo individuo que destraya intencionalmente una barra-carril, ó emplease algún otro medio para detener ó entorpecer la marcha de un tren, ó para hacerlo descarrilar, será castigado con una pena de tres meses ó un año de arresto.

Si el fin que el delincuente se propuso se hubiese producido, la pena será de un año á tres años de prisión.

Si el hecho hubiese ocasionado contusiones, heridas ó fracturas, en alguna persona, la pena será de tres á ocho años de presidio ó penitenciaría.

Si el accidente hubiese ocasionado la muerte de una ó más personas, la pena no bajará de ocho años de presidio, pudiendo los tribunales aplicar hasta la última.

Castigos por amenazas á los Empleados.

Art. 82.—La amenaza verbal ó escrita, de cometer algunos de los delitos especificados en el artículo anterior, cuando se haga con el fin de que los empleados de un ferrocarril abandonen el servicio, será castigada con arresto de uno á seis meses, ó con una multa de cincuenta á cien pesos nacionales.

Castigos por imprudencia, negligencia ó inoserbancia de esta Ley.

Art. 83.—Todo individuo que por imprudencia, negligencia ó inobservancia de los reglamentos, causare involuntariamente un accidente del que haya resultado herida de una ó más personas, será castigado con arresto de un mes á un año, ó una multa de cien á mil pesos nacionales, sin perjuicio de la reparación del daño causado.

Si el accidente hubiera producido la muerte de una ó más personas, la pena será de prisión de uno á cinco años.

Si el causante del accidente fuera empleado de la empresa, esta responderá por los daños y perjuicios causados, de acuerdo con el artículo 65.

Castigos á los mecánicos, conductores, guardatrenes y demás Empleados de los Ferro-Carriles.

Art. 84.—Los mecánicos, conductores ó guarda trenes y demás empleados que abandonaren su puesto, ó se hallasen ébrios durante su servicio respectivo, serán penados con arresto de un mes á un año, ó con la multa de cien á mil pesos nacionales.

Si á consecuencia del abandono del puesto ó del estado de ebriedad, ocurriesen accidentes que causaren la muerte ó heridas á alguna persona, la pena será, en el primer caso, de tres á ocho años de presidio ó penitenciaría y, en el segundo, de un año á tres de prisión, sin perjuicio de las indemnizaciones á que la empresa queda obligada.

Si el abandono ó la embriaguez se hiciese con intención criminal, el culpable será castigado con las penas señaladas en el art. 82, aumentadas en un tércio, cuando no fuere el caso de aplicar la última pena.

Castigos al que destruya el telégrafo.

Art. 85.—Todo el que intencionalmente cortase los alambres del telégrafo destinados al servicio del ferrocarril, arrancase o destruyese los postes, ó ejecutase algun otro acto tendente á interrumpir la comunicación telegráfica, será castigado con arresto de dos meses á un año. Si del hecho hubiese resultado accidentes en los trenes, la pena será de un año á tres de prisión. Si de esos accidentes resultase herida ó muerte de alguna persona, la pena será de tres á diez años de presidio ó penitenciaría.

Castigos á los que ataquen á los empleados.

Art. 86.—Todo ataque ó resistencia violenta á los agentes ó empleados de los ferrocarriles, en el desempeño de sus funciones, será castigada con arresto de quince dias á tres meses, ó con una multa de cincuenta á trescientos pesos nacionales.

Medidas para cuando se cometa un crímen en el tren.

Art. 87.—Si durante el viaje de un tren se cometiere algún delito, el conductor deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la

persona del delincuente, que será puesto á la disposición del Juez respectivo, en la primera estación que se tocare, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron. Para el cumplimiento de este deber el conductor tendrá las facultades y autoridad que son inherentes á los ajentes de Policía,

Requirimiento de la fuerza pública.

Art. 88.—Los Jefes de estaciones, los conductores de trenes y demás empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, pueden requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares, para hacer efectivas las reglas relativas á esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes.

Castigos por infracciones cometidas por voluntad criminal.

Art. 89.—Las infracciones de la presente ley, cometidas con voluntad criminal, y que no tengan pena especial señalada, serán castigadas por los Tribunales con arresto de uno á seis meses ó multa de cincuenta á mil pesos nacionales, por denuncia de los Inspectores, de los pasajeros ó de las Empresas, ó á solicitud del Ministerio Fiscal.

Reglamento sobre Policía interna.

Art. 90.—La policía de orden interno de las estaciones y de los trenes se establecerá en un Reglamento especial formado por las Empresas y aprobado por el P. E. Nacional ó Provincial, segun que se trate de ferrocarriles nacionales ó provinciales.

## CAPÍTULO II

### *De las faltas cometidas por las Empresas.*

Responsabilidad de las Empresas por omisiones contrarias.

Art. 91.—Las Empresas de ferrocarriles son responsables por los actos ú omisiones contrarios á la presente ley y á los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.

Multas á las Empresas por infracciones cometidas.

Art. 92.—Cada infracción cometida por las Empresas será castigada con multa de quinientos á diez mil pesos, debiendo considerarse como una infracción distinta cada dia que dejen trascurrir sin ponerse en las condiciones de la ley despues de la órden que al efecto hubieren recibido de la Inspección gubernativa.

Multas á las Empresas por infracciones cometidas.

Art. 93.—En caso de reincidencia, la multa autorizada por el artículo anterior se duplicará.

## TÍTULO VI

### Disposiciones diversas

Multas á los infractores del Reglamento.

Art. 94.—El P. E. establecerá multas de cien á mil pesos para castigar las infracciones de los reglamentos que dicte ó apruebe, especialmente las que importen falta ó desatención hácia los pasajeros y cargadores por parte de las empresas y sus empleados.

Aplicación y destino de las multas.

Art. 95.—El importe de las multas que se imponga con motivo de la aplicación de esta ley á los Ferrocarriles Nacionales será destinado á formar un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas.

Presentación de la cuenta de garantía.

Art. 96.—Toda cuenta por garantía que deba pagar el Gobierno Nacional, deberá ser presentada á la Dirección General de Ferrocarriles, para que ésta la eleve al Ministerio del Interior con el resultado de las operaciones que le incumben por el artículo 70 inciso 3º.

Obligación de hablar el castellano.

Art. 97.—Los empleados de las Empresas que presten sus servicios en las estaciones y en los trenes y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallen en comunicación necesaria con el público y con las autoridades, deberán hablar el castellano.

Art. 98.—Cuando un ferrocarril atravesare rios navegables deberá ser construido de manera que no embarace la navegación. Si atravesare otra clase de rios, esteros ó canales de riego, las obras se ejecutarán de manera que no perjudiquen el uso de las aguas. Interrupción de la navegación.

Art. 99.—Queda derogada la ley de ferrocarriles de 18 de Setiembre de 1872 y todas las disposiciones que se opongan á la presente ley. Ley derogada.

Art. 100.—No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, continuarán vigentes las prescripciones relativas á la formación y marcha de los trenes, hasta que el Poder Ejecutivo dicte los reglamentos necesarios para cumplir esta ley en esa parte. Vigencia de las prescripciones sobre la marcha de trenes.

Art. 101.—Mientras se dicta una ley especial sobre trasportes por agua, estos se regirán por las disposiciones de la presente ley que les fueren aplicables. Trasportes por agua.

Art. 102.—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires á 18 de Noviembre de 1891.

| | |
|---|---|
| MIGUEL M. NOUGUÉS. | BENJAMÍN ZORRILLA. |
| *Benigno Ocampo,* | *Uladislao S. Frias,* |
| Secretario del Senado. | Secretario de la C. de DD. |

---

POR TANTO: —

Téngase por ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

PELLEGRINI.
JOSÉ V. ZAPATA.

---

Buenos Aires, 25 de Abril de 1894.

*Al Señor Presidente de la Dirección de Ferrocarriles.*

La Comisión que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación superior el adjunto proyecto definitivo del Reglamento General de Ferrocarriles Nacionales, que ha confeccionado por orden de la Presidencia y para dar cumplimiento á lo dispuesto por la Ley de la materia.

Se ha tenido en cuenta, en lo posible, las reformas indicadas por los Gerentes de los Ferrocarriles, á quienes oficiosamente y con el fin de utilizar sus conocimientos en los detalles prácticos de la explotación, se les dió vista del primitivo proyecto.

Con las modificaciones indicadas en tinta roja en el ejemplar impreso que se acompaña, esta Comisión considera terminado su trabajo.

Saludamos al Sr. Presidente con las seguridades de nuestra consideración distinguida.

*Alberto Schneiderwind—Nolasco Ortiz Viola —Eduardo Schlatter.*

---

Buenos Aires, Mayo 10 de 1894.

*Al Excmo. Señor Ministro del Interior.*

En cumplimimiento de lo resuelto por el Directorio que tengo el honor de presidir presento á V. E. para su aprobación el proyecto de reglamento general para la explotación de los Ferrocarriles Nacionales.

Su confección fué encomendada á una comisión de empleados de esta Dirección, y ha sido hecha tomando por base los principios establecidos por la ley general de ferrocarriles en vigencia y teniendo á la vista las reglamentaciones de los países más adelantados en viabilidad férrea; así como las que

rigen en éste, tanto en las empresas de la Nación como en las de compañías privadas y que la experiencia ha demostrado ser prácticas.

Es una necesidad urgentemente reclamada por el desarrollo que en los últimos años ha adquirido la red ferrocarrilera de la República; la reglamentación de las reclamaciones entre el público y las Empresas; así como la de ésta entre sí y el trabajo que someto á la consideración de V. E. vendrá á llenar en parte aquella hasta tanto que la experiencia haya revelado sus deficiencias y sea posible completarla con nuevas disposiciones ó correjir las que resultasen impracticables.

La ley de Ferrocarriles contiene disposiciones generales muy sábias, pero cuya extensión y aplicación en la práctica, no siempre está al alcance del personal encargado de su ejecución; de manera que ha sido necesario ampliarlas dentro de su espíritu y de su letra.

Las disposiciones del Código de Comercio relativas al tiempo en que deben ser trasportadas las cargas, también han sido reglamentadas dentro de las facultades acordadas al P. E. por el mismo; y en general se han aclarado los puntos en que tanto en la ley como en el Código habrían podido dar lugar á dudas ó interpretaciones erróneas.

Para que pueda constituir un conjunto completa de reglas á que debe someterse la explotación de los ferrocarriles en lo relativo á los servicios de carácter público y administrativo; así como respecto de las disposiciones penales por las infracciones de la ley, se han intercalado dentro del reglamento diversos artículos de ella y también del Código de Comercio relativas á las obligaciones y derechos de los acarreadores y cargadores.

Este trabajo fué préviamente sometido á la consideración de todos los administradores de los ferrocarriles de propiedad particular reunidos en la Oficina de Ajustes; y sus observaciones han sido debidamente atendidas tratando de esta manera de armonizar los intereses de las Empresas con la seguridad y el buen servicio público.

La Dirección General de Ferrocarriles Nacionales confía en que el presente Reglamento servirá para unificar el sistema de explotación de ellos con ventajas para el comercio y para las compañías que han invertido sus capitales.

Ella se propone presentar más tarde á V. E. los regla-

mentos técnicos para la conservación de la vía y tren rodante, con lo cual espera que ganará la seguridad del tráfico.

Con la esperanza de que este trabajo merezca la aprobación de V. E., tengo el honor de saludarlo con mi consideración distinguida.

MIGUEL TEDÍN.
*Belisario Saravia.*
Secretario.

---

Buenos Aires, Setiembre 10 de 1894.

Visto el proyecto de reglamentación preparado por la Dirección de Ferrocarriles para la explotación de las vías férreas Nacionales.

Teniendo presente que su adopción llenará una necesidad sentida y reclamada por el desarrollo de las Empresas ferrocarrileras.

Considerando que deslinda las relaciones entre el público y las Empresas y de éstas entre sí, de acuerdo con las disposiciones de la ley general de Ferrocarriles que reglamenta y desenvuelve suficientemente.

Y de acuerdo con lo expuesto por el Señor Procurador del Tesoro en su vista de fojas noventa y ocho y por el Departamento de Obras Públicas en su informe de f. 99;

*El Presidente de la República—*

DECRETA:

Artículo 1º—Apruébase el adjunto Reglamento General de Ferrocarriles que encabeza este expediente.

Art. 2º—Todas las Empresas de Ferrocarriles Nacionales quedan obligadas à observar sus disposiciones á contar desde el 1º de Octubre próximo.

Art. 3º—La Dirección de Ferrocarriles hará á la mayor brevedad una edición del mencionado Reglamento en el número de ejemplares que repute conveniente.

Art. 4º—El plazo fijado para que este Reglamento empieze á regir no perjudica la inmediata vigencia del decreto de esta misma fecha acerca del tiempo acordado á las Empresas para trasporte de cargas y encomiendas.

Art. 5º—Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.
MANUEL QUINTANA.

# REGLAMENTO GENERAL

DE

# FERRO-CARRILES

## TÍTULO I.

### SERVICIO ADMINISTRATIVO

Capítulo I. Personal de la explotación.
" II. Formación y marcha de los trenes.
" III. Señales.

## TÍTULO II.

### SERVICIO PÚBLICO

Capítulo IV. Pasajeros.
" V. Equipajes y encomiendas.
" VI. Mercaderías ordinarias.
" VII. Cargas de peligro.
" VIII. Animales vivos.
" IX. Cadáveres.

## TÍTULO III.

### PRESCRIPCIONES GENERALES

Capítulo X. Disposiciones penales.

# TÍTULO I.

## Servicio administrativo

---

### CAPÍTULO I.

#### PERSONAL DE LA EXPLOTACIÓN

Art. 1°.—Toda Empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino, de dia y de noche, desde que empieze hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad y sin tropiezo ni peligro de accidentes.

Distribución y destino del personal de servicio.

Art. 2°.—Es deber de la Empresa, velar porque todos sus empleados sean diligentes é idóneos. Su responsabilidad hácia los pasageros y cargadores, por daños resultantes de faltas de aquellos se extiende á todos los actos ejecutados por estos en el desempeño de sus funciones.

Responsabilidad de las Empresas por las faltas de sus empleados.

Art. 3°.—Los empleados de las Empresas que presten sus servicios en las estaciones, en los trenes y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallen en comunicación di-

Exijiendo el idioma Nacional á los empleados.

recta con el público y con las autoridades, deberán hablar el castellano.

Exijiendo á los empleados el conocimiento de sus deberes.

Art. 4°.—Todo empleado, ántes de entrar en servicio, deberá enterarse de todas las modificaciones introducidas en los reglamentos, horarios y demás instrucciones, pues el desconocimiento de éstos ó el referirse á disposiciones que no estén en vigencia, no será considerado como disculpa.

Los jefes respectivos tendrán la obligación de cerciorarse de que sus subalternos estén enterados y tengan los reglamentos é instrucciones en vigencia, pues en caso contrario una parte de la responsabilidad recaerá sobre ellos.

Uniforme ó distintivo en los empleados.

Art. 5°.—Miéntras estén en servicio los empleados subalternos que tengan relaciones con el público, deberán llevar uniforme, y los demás acreditar sus atribuciones por medio de un documento ó un distintivo.

Concurso de la fuerza pública.

Art. 6°.—Los Jefes de Estación, los empleados de trenes y demás personal encargado de velar por la seguridad del tráfico, podrán requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares para hacer efectivas las reglas relativas á esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes.

Gefes en las Estaciones y trenes.

Art. 7°.—Todo tren en marcha deberá tener un Jefe que impartirá las órdenes á todos los empleados del

servicio del mismo, incluyendo al maquinista y foguista.

Miéntras los trenes permanezcan en las estaciones estarán bajo el mando de los Jefes de las mismas, quienes serán, entretanto, responsables de cuanto ocurra en su recinto.

Delitos en los trenes.

Art. 8°.—Si durante el viaje de un tren, se cometiese algún delito, el Jefe de él deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente, que será puesto á la disposición de la autoridad respectiva en la primera estación que se tocáre, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron. Para el cumplimiento de este deber, el Jefe del Tren tendrá la autoridad y facultades inherentes á los agentes de policía.

Controversias en las estaciones ó trenes—quien debe resolverlas.

Art. 9°.—Las controversias suscitadas en las estaciones entre el público y el personal de servicio sobre deberes y obligaciones recíprocas, serán resueltas por el Jefe de las mismas, y las que ocurran en los trenes, durante la marcha, por el Jefe del Tren. Cuando esté presente un Inspector Nacional, corresponde á él entender en la cuestión promovida.

Penas á los empleados por abandono de sus puestos ó ebriedad.

Art. 10.—Los Jefes de Tren, maquinistas y demás empleados que abandonasen sus puestos ó se hallasen ébrios durante su servicio, quedan sujetos á las penas que establece la

Ley General de Ferro-Carriles en su artículo 84.

Atribuciones de los Gefes de trenes.

Art. 11.—Los Jefes de Trenes tendrán á su cargo la seguridad, policía y vigilancia de los mismos, el servicio de trasportes y el cumplimiento de los reglamentos en la parte que les concierne.

Colocación de los guarda freno.

Art. 12.—Los guarda frenos estarán siempre cerca de estos, dispuestos á maniobrarlos á la primera señal y no podrán abandonarlos sino para dar cumplimiento á alguna órden del Jefe del Tren, volviendo inmediatamente á su puesto.

En los trenes que no estén dotados de freno automático habrá constantemente en el último vehículo, un empleado miéntras el tren esté en marcha.

Relojes y útiles de Gefe de tren y Maquinista.

Art. 13.—Los Jefes de Trenes y maquinistas deberán estar provistos cada uno de un reloj arreglado á la hora del Ferro-Carril, de los horarios de los trenes y de los demás útiles indispensables para la regularidad y seguridad de la marcha de aquellos.

Guardia en las Locomotoras.

Art. 14.—No podrán ausentarse á la vez el maquinista y foguista, debiendo quedar siempre uno de los dos de guardia en la locomotora.

Número y clase de empleados que viajarán en

Art. 15.—En las locomotoras en servicio de trenes podrán viajar únicamente los Inpectores Nacionales de Ferro-Carriles y el personal de ser-

vicio de la línea especialmente autorizado por el Jefe de la Administración; pero en ningun caso más de cinco personas, incluyendo el personal de la locomotora.

Exceptúanse los casos de accidentes ó socorro.

las Locomotoras.

Art. 16.—Las locomotoras serán conducidas solamente por las personas designadas por la Empresa, después de haber acreditado su idoneidad, de acuerdo con los reglamentos que se dictaren al efecto

Personas que deben conducir las Locomotoras.

Art. 17.—Todo foguista deberá saber por lo ménos hacer maniobrar la locomotora en caso de necesidad.

Los foguistas reconocidos aptos para manejar una locomotora, tendrán el certificado correspondiente; pero no podrán hacerlo sino en las Estaciones y en casos excepcionales, teniendo un peon para apretar el freno.

Conducción de Locomotoras por Foguistas.

Art. 18.—El tiempo de servicio continuo, incluso el de espera, no podrá ser mayor que el siguiente para todo empleado de tren, salvo los casos de retardo ó fuerza mayor:

10 Horas en trenes rápidos.
12 » » » ordinarios.
15 » » » de carga.

Duración del tiempo en servicio los empleados.

Art. 19.—Cuando se despache un tren después de terminado el movimiento ordinario, quedarán en sus puestos los empleados que fuesen ne-

Empleados de guardia y luces de señales en las Estaciones.

cesarios para dar cumplimiento á las prescripciones del reglamento sobre seguridad de los trenes.

Las luces deberán estar encendidas y se harán las señales reglamentarias en las estaciones que queden de servicio; en las demás el maquinista pasará con mucha precaución.

Posición de los cambios terminado el servicio diario.

Art. 20.—Cuando haya pasado el último tren y terminado el servicio, los cambios deberán estar dispuestos para la vía principal en todas las estaciones.

Descarrilamientos—deberes del maquinista y guarda-tren.

Art. 21.—En caso de descarrilamiento, el maquinista dirijirá en el primer momento las operaciones necesarias para poner sobre los rieles la parte del tren descarrilado y el guarda tren adoptará con la mayor prontitud posible las medidas necesarias para protejerlo.

Circulación de zorras en casos de accidentes.

Art. 22.—Los Jefes de Estación deberán avisar á la estación inmediata la circulación de zorras siempre que sea posible.

Deber de las Empresas de facilitar la instruccion de sumarios Inspectores Nacionales.

Art. 23.—Los Empleados de las Empresas tendrán la obligación de prestar todas las declaraciones pedidas por el Inspector Nacional, debiendo la Empresa facilitar á este el desempeño de sus funciones por todos los medios que estuvieran á su alcance.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### Formación y marcha de los trenes

Art. 24.—Todo convoy de pasageros deberá componerse de un número suficiente de vehículos de cada clase, estableciéndose al efecto en diversos puntos de la línea, depósitos donde puedan completarse los trenes cuando así lo exija la concurrencia y el mejor servicio público.

Composición de trenes depósito de vehículos en la línea.

El material rodante en servicio deberá encontrarse en buen estado de conservación.

Art. 25.—Las Empresas estarán obligadas á tener en los puntos de la línea que el servicio exija, locomotoras de reserva ó de auxilio, listas para prestar servicio.

Depósito de Locomotoras de reserva ó auxilio.

Art. 26.—Es absolutamente prohibido dejar wagones aislados en la vía principal, tanto dentro como fuera de las estaciones.

Estacionamiento de wagones aislados en la línea principal.

Cuando para cargar ó descargar materiales ó por cualquier otro motivo fuese necesario estacionar un tren en dicha vía, se colocarán las señales necesarias á la distancia reglamentaria.

Art. 27.—Para evitar que los wagones colocados en las vías auxiliares se pongan en movimiento bajo la acción del viento ó por otra causa, los Jefes de Estación vijilarán que los detentores de estas vías estén cerrados

Detentores—posición que deben tener.

durante la noche y aún de día cuando lo crean necesario. Exceptúanse los desvíos que tengan vías de escape, las que deberán conservarse en su posición normal.

Composición de los trenes —cuando los remolque más de una Locomotora, mixto, de carga, con materias inflamables.

Art. 28.—A la cabeza de un convoy de pasageros y después del ténder, irán siempre tantos vehículos sin pasageros cuantas sean las locomotoras que remolquen el tren.

En los trenes mixtos los coches de pasageros serán colocados atrás. Al extremo de todo tren que no tuviere freno contínuo deberá ir un vehículo sin pasageros, con freno y guardafreno y cuando falte carga para este vehículo se completará con lastre hasta la cantidad de dos toneladas.

En general el órden de colocación de los vehículos en los trenes de carga será como sigue:

1° Las locomotoras sin fuego, adelante.

2° Los vehículos con averias y wagones cargados con artículos químicos y materias inflamables, al final del tren.

3° Los demás wagones serán colocados en el órden que más convenga al tráfico de cada Empresa.

Materias inflamables en trenes de pasageros.

Art. 29.—En los trenes de pasageros será prohibido el trasporte de los objetos expresados en el artículo 28, inciso 2°. Esta disposición no se refiere á las pequeñas cantidades de pólvora que lleven los cazadores, ni á

los trenes militares que conduzcan las municiones de la tropa.

En los trenes de pasageros no se podrá trasportar los wagones cargados con objetos largos como vigas, tirantes ó carga que pueda deshacerse y caer sobre la via, ni tampoco los wagones con averias.

Cuando no haya trenes de carga se podrán conducir en los mixtos los artículos expresados en el art. 28 inciso 2°, en wagones que se pondrán al final del tren, ántes del último furgón, haciéndolos preceder de un wagón de carga por lo ménos.

Formación de trenes de carga que conduzcan materias inflamables.

Art. 30.—En trenes de carga se pondrán con preferencia los wagones cargados con dinamita, pólvora y demás explosivos, en el medio, haciéndolos preceder y seguir por tres wagones á lo ménos, cargados con materias no explosivas ni inflamables. En los wagones cargados con explosivos no se utilizarán los frenos.

La nitroglicerina no podrá ser trasportada por los ferro-carriles.

Enganche de wagones para trasportar objetos largos.

Art. 31.—Los objetos largos, que por sus dimensiones necesitaren cargarse sobre dos wagones, solo podrán trasportarse estando estos provistos de aparatos de apoyo giratorios y unidos entre si con enganches rígidos.

Tipo de enganche de wagones.

Art. 32.—Se tendrá siempre el mayor cuidado de que los wagones estén bien enganchados, que las cadenas de tracción sean lo más cortas posi-

ble para evitar sacudimientos y que se rompan al ponerse en movimiento el tren.

Los enganches y paragolpes del material rodante en todos los ferrocarriles de igual trocha, serán uniformes en lo sucesivo, de acuerdo con los tipos que establezca el Poder Ejecutivo.

Remolque de trenes y colocación de Locomotoras.

Art. 33—Cada tren deberá ser remolcado por una locomotora, salvo los casos de atraso, averias, rampas fuertes, afluencia extraordinaria de pasageros, estado excepcional de la atmósfera ú otras circunstancias graves en que se podrá emplear otra mas.

En ningún caso se pondrán más de dos locomotoras.

Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes y con la chimenea hácia adelante cuando sean con ténder, salvo los casos previstos en el artículo 54.

Esta disposición solo podrá variarse para facilitar las maniobras indispensables de la proximidad y dentro de las estaciones ó en caso de socorro, en que no se podrá correr con mayor velocidad que la de 30 kilómetros.

Entrega de wagones en los empalmes.

Art. 34.—Todo wagón cargado por una Empresa con destino á otra, deberá colocarse en la vía de empalme ó tráfico común, por la locomotora y personal de la cargadora y remolcado desde allí por la recibidora hasta la estación de destino, si ésta fuera de

la misma, siempre que no mediaran arreglos especiales entre las Empresas.

Art. 35.—Cuando para llegar á su destino el vehículo tenga que pasar por una ó más líneas de tránsito, cada una de éstas recibirá y entregará los wagones en sus empalmes respectivos, remolcándolos con su material de tracción y bajo la responsabilidad que le corresponda miéntras permanezcan en su línea.

Deslinde de deberes para la entrega de vehículos en los empalmes

Art. 36.—El engrasamiento de los vehículos será por cuenta de la Empresa remolcadora, pero teniendo en cuenta que toda Empresa deberá entregar los vehículos en los empalmes respectivos, debidamente engrasados y con las cajas llenas.

Engrase de vehículos que recorran varias líneas.

Art. 37.—Toda locomotora que remolque un tren deberá estar provista de miriñaque.

El número de ejes de todo tren que conduzca pasageros no excederá de 70, sin contar las locomotoras y de 200 en los de carga.

En los trenes en que haya ejes vacíos se considerarán 3 vacíos igual á 2 cargados.

Miriñaque de las Locomotoras—número de ejes que deben conducir.

Art. 38.—Cuando un tren estacionado no esté enganchado á su locomotora, deberá apretarse el número de frenos necesarios.

Estado de los frenos estando los trenes estacionados.

Art. 39.—Diez minutos ántes de la hora marcada para la entrada de un

Tiempo en que debe des-

pejarse la vía principal cuando se espere ó expida tren.

tren, la vía correspondiente deberá estar libre y cesar todas las operaciones de maniobras en ella, exceptuando las estaciones que tengan señales ó aparatos de seguridad para protejer el movimiento de los trenes.

Maniobras—como deben ejecutarse.

Art. 40.—Las maniobras deberán siempre hacerse con el mayor cuidado, quedando completamente prohibido los cambios volantes. Igualmente queda prohibido empujar los wagones no enganchados á la locomotora en los siguientes casos:

1°. Cuando los wagones se encuentren en pendientes mayores de dos y medio por mil ó cuando por el empuje puedan llegar á estas ó á pasos á nivel no cerrados con barreras en los centros de población.

2°. Cuando los wagones estén cargados con materias explosivas.

3°. Cuando en los vehículos se encuentren pasageros.

4°. Cuando los wagones estén cargados con animales.

5°. Cuando los wagones empujados puedan chocar con otros en reparación ó que se estén cargando ó descargando.

6°. De noche, cuando haya lluvia fuerte ó neblina.

7°. Cuando sople viento fuerte en la misma dirección.

Art. 41.—El trasporte de carga en los trenes de pasageros, solo podrá hacerse bajo las condiciones siguientes:

Trasporte de carga en trenes de pasageros.

1°. Que las operaciones concernientes á carga y descarga no ocasionen pérdida de tiempo tal que no fuera posible recuperarlo en el trayecto hasta la próxima estacion, sin sobrepasar la velocidad máxima permitida.

2°. Que la carga, por su calidad, no moleste ó no sea peligrosa para los pasageros.

Art. 42.—Nigún tren podrá partir sin la autorización del jefe de la estación, ni ántes de la hora marcada en el horario, y en su marcha se deberá seguir la velocidad y el itinerario que la Empresa hubiese fijado de antemano.

Partida de trenes—itinerario, requisitos á llenar en caso de accidente.

Exceptuando los casos de fuerza mayor ú órdenes especiales de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 14 de la ley de ferro-carriles, los trenes no podrán parar más que en las estaciones y en los lugares autorizados para el servicio público.

Si á causa de accidentes, fuerza mayor ó por evitar peligro se alterase el horario, deberá justificarse el retraso por medio de una acta cuando este excediese de 20 minutos en los trenes urbanos y de 60 minutos en los generales. Estas actas deberán ser firmadas por 3 pasageros á lo ménos

y por todos los demas que lo soliciten.

Determinando el tiempo que mediará en el despacho de trenes en la misma dirección.

Art. 43.—Cuando haya salido un tren y llegase otro para continuar en el mismo sentido, no se le permitirá á este salir hasta diez minutos después de la partida del primero. Este tiempo podrá reducirse en los casos siguientes:

1°. Cuando el segundo tren tenga velocidad menor que el primero, ó sea de carga siendo el primero de pasageros.

2°. Cuando á poca distancia de la estación de salida los trenes sigan por rumbos distintos.

3°. Cuando la vía esté protegida por el sistema Block.

Expedición de trenes—deberes de los Gefes de Estación.

Art. 44. Al despachar un tren despues de otro, el Jefe de la Estación de partida deberá dar al Jefe del Tren un boleto de precaución, en el que se avisará que un tren corre adelante, y este deberá entregarlo al maquinista.

El segundo tren no podrá aproximarse al primero á ménos distancia de mil metros y si por condiciones excepcionales de la vía no se pudiera distinguir el tren que vá adelante, deberá marchar con velocidad reducida de manera de poder parar en el momento que fuese necesario.

Si el tiempo no fuese claro, el Jefe de la Estación no dará salida al tren ántes de haber recibido aviso telegrá-

fico de la llegada del primero á la estación siguiente.

Si el primer tren marchára muy despacio, el maquinista del segundo se acercará con mucha precaución para prestarle auxilio en caso necesario.

Expedición de trenes especiales.

Art. 45.—En ningún caso se dará salida á un tren especial, cuyo itinerario no se haya podido anunciar, sin que se asegure el primer cruce.

Toda comunicación dando instrucciones al respecto se hará por escrito.

Atraso de trenes -- modo de proceder.

Art. 46.—En caso de retraso de trenes podrán los cruzamientos efectuarse en otras estaciones que no sean las establecidas por los itinerarios, con el fin de no alterar la marcha normal de los otros trenes y regularizar en lo posible la de los atrasados, siempre bajo la estricta condición de que al tren atrasado no se le dé salida para la estación inmediata, sino cuando pueda llegar á ella con cinco minutos de anticipación, salvo en las secciones de línea dotadas del aparato Block.

Preferencia que deben tener los trenes según clase.

Art. 47.—En el tráfico de los trenes tendrán la preferencia los trenes rápidos de pasageros sobre los ordinarios; éstos sobre los especiales; los especiales sobre los de carga y estos últimos sobre los de trabajo.

Pedido de Locomotoras de auxilio.

Art. 48.—Todo tren que hubiese pedido una locomotora de auxilio quedará obligado á esperarla aun cuando

esté en condiciones de poder marchar ántes de su llegada. Exceptúase de esta regla el caso en que, siendo de día, la disposición del terreno permita dominar la vía por lo ménos dos kilómetros hácia adelante.

Desmembracion de un tren en marcha.

Art. 49.—Si estando un tren en marcha se desprendiesen parte de sus vehículos, los guarda-trenes que se hallasen en la parte desprendida, apretarán inmediatamente los frenos, y los de la otra parte del tren procurarán avisar al maquinista lo que ocurre.

Una vez parados los vehículos desprendidos se les protejerá con señales de peligro colocadas adelante y atras.

Atraso de trenes — registro y deberes de los Jefes de Estación.

Art. 50.—Las Empresas llevarán un registro de los atrasos de los trenes en la forma que se prescriba y lo presentarán á la Inspección Nacional cuando ésta lo pida.

En los casos que el retardo sea mayor de 10' en los trenes urbanos y 30' en los generales los Jefes de Estación deberán poner en un lugar visible de la misma, un aviso indicando al público el atraso y su causa.

En caso de perderse una combinación, las Empresas deberán trasportar los pasageros que tengan boleto directo y el correo en tren especial para llegar á su destino.

Atraso de renes — au-

Art. 51.—Los trenes atrasados solo podrán aumentar la velocidad mar-

cada en el horário, en los siguientes casos: mento de velocidad.

1°. Cuando la velocidad del tren no sea ya la máxima.

2°. Cuando con el aumento no se exceda la velocidad máxima correspondiente á la clase de locomotora.

3°. Cuando no se excedan las velocidades máximas fijadas para las curvas y pendientes y al pasar por cambios y estaciones.

4°. Cuando no se exceda la presión permitida en la locomotora.

El atraso podrá recuperarse reduciendo el tiempo de parada en las estaciones á lo necesario para dejar expedito el tráfico.

Art. 52.—No es permitido parar los trenes empleando contra vapor, sino en los casos de peligro inmediato. Dar contravapor.

Art. 53.—Todos los trenes, sin excepción, deberán ir con las cadenas de seguridad enganchadas. Cadenas de enganche.

Este enganche se hará de modo que al pasar por las curvas de menor rádio la tracción se efectúe unicamente sobre el enganche central de los vehículos.

Art. 54.—Es prohibido hacer marchar los trenes con una sola locomotora empujándolos, con excepción de las maniobras en las estaciones de los trenes de trabajo y, en caso de accidentes ó autorización especial del Inspector Nacional; en este caso la velo- Locomotoras empujando trenes — casos en que pueden hacerlo.

cidad no deberá exceder de 20 kms. por hora.

Número de Locomotoras remolcando y empujando trenes.

Art. 55.—Solo podrá permitirse que los trenes sean remolcados por una locomotora y al mismo tiempo empujados por otra, cuando haya en la línea fuertes rampas ó en las estaciones para ponerlos en movimiento.

Nunca podrá emplearse más de una locomotora para empujar los trenes y la que esto haga no podrá estar enganchada.

Doble vía—como deben correr los trenes.

Art. 56.—En líneas con doble vía los trenes y las locomotoras solas, deberán siempre correr por la vía colocada á la izquierda en la dirección de la marcha. Excepcionalmente y bajo la responsabilidad de los Jefes de Estación de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias podrá permitirse, en caso de accidente, socorro y compostura de la vía, que los trenes corran en sentido contrario al establecido.

Preferencia de los trenes de pasageros para tomar la vía del andén.

Art. 57.—A todo tren de carga que tenga que cruzar con uno de pasageros, se le dará la vía del lado de afuera del andén y al de pasageros la del andén, excepto en las estaciones sobre doble vía.

Velocidad de los trenes al pasar los cambios.

Art. 58.—Los trenes no deberán pasar por los cambios con las agujas en punta, con velocidad mayor de 12 kilómetros por hora, exceptuándose

el caso en que los cambios estén provistos de aparatos de seguridad.

Todos los cambios que conduzcan á la vía principal deberán estar cerrados en dirección á ella, exceptuando al tiempo del cruce de trenes ó para efectuar las maniobras.

Aparatos de seguridad en los cambios y ramales.

Art. 59.—Todo cambio de vía auxiliar, ramal industrial, y vías accidentales de servicio, que se hallaren en la vía general, deberá cerrarse con aparato de seguridad.

Provisión de frenos á los vehículos de trenes.

Art. 60.—En cada tren habrá, además de los frenos del ténder y de la locomotora, el número siguiente de ejes provistos de frenos:

| Velocidad en kilómetros por hora. | Número de ejes provistos de freno por cada 100 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | *Pendiente por 1000* | | | | |
| | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 |
| 61 á 70 | 35 | 44 | 53 | | |
| 41 á 60 | 25 | 33 | 42 | 50 | |
| 31 á 40 | 12 | 18 | 24 | 31 | 37 |
| ménos de 30 | 7 | 13 | 18 | 23 | 29 |

Frenos automáticos en los trenes de pasageros que corran más de 35 k. p. h.

Art. 61.—En los trenes de pasageros cuya velocidad efectiva exceda de 35 kilómetros por hora, deberán emplearse frenos contínuos automáticos.

Condiciones requeridas para fijar la velocidad máxima de los trenes.

Art. 62.—Para fijar la velocidad máxima de marcha de los trenes, se tendrán presentes las siguientes condiciones:

1°. La establecida para cada clase de locomotora según su sistema de construción.

2°. La indicada por el estado de la via ó condiciones especiales de ésta.

Cumplidas estas disposiciones se podrá tomar, en general, como velocidad máxima de marcha por hora en líneas de trocha ancha y media:

Para trenes de pasageros 70 kilómetros.

Para trenes de carga 40 kilómetros.

En líneas de trocha angosta, la velocidad máxima no será mayor de 50 kilómetros por hora.

Las locomotoras solas, con excepción de las marchas de prueba, 50 kilómetros.

Solamente con la autorización especial de la Dirección de Ferro Carriles podrán aumentarse estas velocidades.

Condiciones necesarias para marchar los trenes 70 k. p. h.

Art. 63.—La velocidad máxima de 70 kilómetros por hora en trenes provistos de frenos contínuos, solo podrá usarse en líneas en buen estado de

conservación, bien cerradas y con pasos á nivel provistos de barreras ó guarda ganados.

Cuando debe efectuarse la disminución de velocidad máxima.

Art. 64.—Las velocidades máximas indicadas deberán disminuirse:

1°. Con arreglo á las pendientes y curvas de la línea.

2°. En los grandes desmontes que se encuentren en curva y en los demás accidentes de la línea que no permitan observar una gran extensión de camino.

3°. Cuando se acerque á una estación en la que no deba pararse, no pudiendo pasarla con velocidad mayor de 12 kilómetros por hora, excepto en las estaciones provistas de cambios rígidos ó cuando no se tomen las agujas en punta, en que podrá aumentarse hasta 25 kilómetros. Cuando tenga que parar, la velocidad del tren deberá disminuirse gradualmente hasta llegar al punto en que deba detenerse.

4°. Cuando tengan que pasar por puentes giratorios y por empalmes de vias.

5°. Cuando el maquinista descubra hácia adelante una locomotora ó tren que marche en el mismo sentido.

6°. Cuando tormentas de tierra ó neblina impidan ver de lejos las señales.

7°. Cuando tengan que pasar por centros poblados cuyos pasos á

nivel no estén provistos de barreras y las calles de cercado.

Manera de proceder cuando el tren marcha á paso de hombre.

Art. 65.—Cuando un tren marchase á paso de hombre, el Jefe de él ordenará que un guarda ú otro empleado lo siga á distancia de 600 pasos haciendo la señal de peligro.

Mínimun de velocidad de los trenes de pasageros.

Art. 66.—Los trenes que conduzcan pasajeros no podrán marchar con una velocidad media menor de 25 kilómetros por hora sin autorizacion de la direccion.

Utiles que deben llevar los trenes.

Art. 67.—Todo tren llevará, por lo ménos, los útiles siguientes:

En la locomotora, á más de las herramientas del maquinista, dos gatos, una barreta, un balde, una pala, un farol de costado con luces de color, un farol de mano, una lámpara antorcha y maderos de calzada.

En el furgon, dos banderas de señales, dos faroles de costado, uno de cola, uno de mano á tres luces, aceite y grasa para ejes, una soga, maderos de calzada, un gato de madera, un botiquin, un aparato portátil de telegrafía, siendo facultativo de la Dirección de Ferro Carriles determinar los trenes que puedan marchar sin estos últimos.

Aviso de partida de trenes especiales y condiciones de marcha.

Art. 68.—Antes de ponerse en movimiento un tren extraordinario, se dará aviso por medio del telégrafo á todos los Jefes de Estación y éstos trenes no podrán demorar la marcha

de los ordinarios de pasajeros, sin órden del P. E. ó de la Dirección de Ferro Carriles, salvo casos extraordinarios.

Procedimiento para el anuncio de trenes.

Art. 69.—Todos los trenes, tanto de pasajeros como de carga, serán anunciados por el telégrafo, de estación en estación, con excepción de las secciones de línea dotadas del sistema Block.

Los despachos se harán por órden escrita de los Jefes de Estación, espresando el número de tren, la hora de su salida y la estación á que se dé aviso.

Deber del Jefe de Estación en caso de accidente.

Art. 70.—En casos de accidentes, el Jefe del Tren avisará inmediatamente á la Administración, la cual, en el acto y por telégrafo, dará aviso de lo ocurrido al Inspector Nacional, á la policía y á un médico si hubiesen heridos ó muertos.

Locomotora ó tren de socorro — aviso al Inspector Nacional — atribuciones de éste.

Art. 71.—Cuando salga una locomotora ó tren de socorro, se avisará al Inspector la hora de salida para que pueda hacer uso de él.

Los Inspectores podrán ordenar por escrito, la parada de un tren en el cual se encuentren, para bajar en el lugar de un siniestro.

Iluminación de trenes.

Art. 72.—El interior de los coches de pasajeros que circulen de noche deberá estar bien iluminado. Estas luces, como las de las linternas y faroles de los trenes y máquinas, se

encenderán desde la puesta del sol.

Todo tren de pasajeros que emplease más de cinco minutos para atravesar un túnel deberá tener las luces encendidas.

Materias que deben emplearse en el alumbrado de trenes.

Art. 73.—Para el alumbrado de los trenes podrá usarse únicamente aceite vegetal, gas, ó luz eléctrica, quedando absolutamente prohibido el uso del petróleo ú otras materias inflamables.

Sistema de lámparas.

Art. 74.—Todo nuevo sistema de lámparas ó alumbrado deberá ser previamente autorizado por la Dirección de Ferro Carriles.

Locomotoras en circulación consideradas como trenes.

Art. 75.—Las locomotoras que circulen solas serán consideradas como trenes á los efectos del presente reglamento.

Certificados de Locomotoras.

Art. 76.—Toda locomotora en servicio deberá estar provista del certificado de la Inspección Nacional, colocado en lugar visible, que haga constar que ha sido sometida á los ensayos periódicos reglamentarios.

Personal de las Locomotoras.

Art. 77.—Toda locomotora en servicio llevará, á lo ménos, un maquinista y un foguista.

Personal de trenes.

Art. 78.—Habrá en los trenes para su servicio el número de guardafrenos necesarios, según el estado de la vía, pendientes y número de ejes.

Art. 79.—Los coches dormitorios y comedores se mantendrán en perfecto estado de aseo, especialmente las letrinas y lavatorios, que serán objeto de la preferente atención de parte de los camareros.

Coches dormitorios y comedores—personal y aseo.

Cada salon dormitorio deberá tener un camarero especialmente afectado á su servicio, salvo casos extraordinarios.

Art. 80.—En cada viaje deberá cambiarse la ropa blanca de cama y tocador.

Ropa de cama y tocador de los coches dormitorios.

Art. 81.—Es obligatoria la desinfección prolija de los coches dormitorios y de sus camas, por lo ménos una vez por mes.

Desinfección de los coches dormitorios.

## CAPÍTULO TERCERO

### SEÑALES

Art. 82.—Las señales deberán ser perceptibles por medio del oido ó de la vista y podrán efectuarse en puntos determinados con señales fijas ó en cualquier punto con señales movibles.

Formas de las señales.

Art. 83.—Las que deban ser perceptibles por el oido, se harán con el pito por los Jefes de Tren, con el silbato de la locomotora por los maquinistas y con petardos colocados sobre los rieles.

Señales perceptibles al oido — como deben hacerse

Señales para la partida de trenes deber del foguista.

Art. 84.—La señal de partida de los trenes será dada por el Jefe del Tren, prévia orden del Jefe de Estación, con un toque prolongado de pito.

Al ponerse un tren en movimiento, será obligación del foguista mirar hácia atrás para percibir cualquier señal que se haga.

Señales para detener un tren.

Art. 85.—Cuando por una causa cualquiera deba parar un tren en una estación, después que se le haya dado la señal de salida, el Jefe de Estación lo indicará con repetidos toques de pito ú otras señales los que el Jefe del Tren deberá repetir.

Comunicación del maquinista con el personal del tren ó de la vía.

Art. 86.—El maquinista comunicará con los agentes del tren ó de la vía por medio del silbato.

Formas de los silbidos como señales.

Art. 87.—Con el silbato de la locomotora se harán las siguientes señales:

1° *Un toque* indicará atención y se usará siempre al poner la locomotora en movimiento. *Un toque prolongado*, al acercarse á los sitios de empalme ó bifurcaciones, á las agujas cuando se presenten de punta, al llegar á las estaciones (debiendo hacer la señal á mil metros de los semafores por lo ménos), al acercarse á los pasos á nivel, curvas, desmontes, ó donde estén colocadas las seña-

les fijas, cuando se vean personas ó animales sobre la vía, y cuando hayan nieblas densas que no permitan ver los objetos á doscientos metros de distancia, debiendo en este caso repetirse con frecuencia el toque de atención.

En las maniobras de las estaciones el toque de atención indicará que la locomotora se ha de mover hácia adelante y dos silbatos que lo hará hácia atrás.

2° *Dos silbatos cortos y seguidos* indicarán que se apreten los frenos y los maquinistas harán esta señal al entrar á las estaciones, en las pendientes, cuando distingan alguna señal de parar ó de precaución, cuando haya algún objeto sobre la vía y, en general, siempre que por cualquier circunstancia deba disminuirse la velocidad ó parar el tren.

Esta señal, repetida, significará parar con urgencia.

3° *Un silbato breve* indicará aflojar los frenos.

4° *Varios silbatos prolongados y con cortos intérvalos* indicarán que el tren pide auxilio y deberá hacerse esta señal en caso de accidente ó cuando por cualquier circunstancia el tren esté detenido y necesite la cooperación de los empleados de la vía ó estaciones.

Casos en que puede suprimirse el silbido.

Art. 88.—Los silbatos prescritos en este capítulo como señales obligatorias al aproximarse un tren á los pasos á nivel, pueden ser suprimidos siempre que los puestos de guarda barreras estén comunicados directamente por medio de aparatos eléctricos, que permitan comunicar con la anticipación debida el pasaje de los trenes. La Dirección de Ferro-Carriles determinará en qué casos se ha de establecer este sistema de trasmisión de anuncios y reglamentará su empleo.

Prohibición de silbidos prolongados pidiendo vía libre.

Art. 89.—Es estrictamente prohibido el uso de silbatos prolongados para pedir vía libre.

Comunicación en el tren por señales de alarma.

Art. 90.—Los pasageros, el Jefe del Tren, los guarda-frenos y el maquinista estarán en comunicación durante la marcha, para poderse dar, en caso de peligro, la señal de alarma.

Esta disposición regirá solamente para los trenes que conduzcan pasageros.

Sistema de comunicación en los trenes.

Art. 91.—Para la intercomunicación entre los pasageros y empleados del tren con el maquinista, las Empresas podrán usar los sistemas que crean más convenientes, debiendo someterlos á la aprobación de la Dirección de Ferro-Carriles.

Art. 92.—Los petardos se usarán cuando no pueda permanecer ningún empleado en el sitio donde deba hacerse la señal á un tren y no sea posible hacer de otra manera las señales correspondientes, cuando haya neblina que no permita ver los objetos á doscientos metros de distancia, cuando un tren que preceda á otro marche con tan poca velocidad que pueda ser alcanzado, cuando un tren que esté detenido sobre la vía no pueda dejar un empleado para protejerlo con las señales reglamentarias y en todos los casos en que, siendo necesario dar aviso de un peligro á un tren, no se disponga de otro medio.

Oportunidad del uso de petardos y señales.

El uso de los petardos no dispensa el de las otras señales, ya permaneciendo un empleado sobre la vía, ya colocando señales fijas donde sea necesario.

Art. 93.—Los petardos se colocarán en número de dos sobre los rieles, separados, de manera que cada uno esté frente á un poste del telégrafo, debiendo el más próximo al punto de peligro distar ochocientos metros.

Como debe procederse en la colocación de petardos.

Los petardos que no hayan sido aplastados deberán retirarse cuando cese la causa que motivó su colocación.

Los Jefes de Tren deberán dar cuenta al Jefe de la primera Estación cuando dejen petardos sobre los rieles.

Aparatos para señales de vista.

Art. 94.—Las señales perceptibles por medio de la vista se harán con semafores, banderas, faroles, discos y, en caso de necesidad, con los brazos simples ó con cualquier otro objeto.

Formas de las señales del semafor y luces.

Art. 95.—Las señales de los semafores serán:

El brazo del semafor horizontal ó luz roja indicará peligro y obligará á parar inmediatamente.

El brazo del semafor oblicuo (formando un ángulo de 45 grados) ó luz verde, indicará vía libre, precaución ó despacio.

La posición permanente de las señales de los semafores será la de peligro en ámbas direcciones; y deberán moverse solamente para dar paso á los trenes, volviendo á colocarlas inmediatamente en la posición indicada.

De noche la falta de luz en un semafor, en las estaciones en servicio, equivale á la luz roja y obligará á parar.

En líneas de una ó más vías rejirán siempre las señales que se hagan con el brazo izquierdo en la dirección de la marcha.

Señales del semafor de mas de dos brazos.

Art. 96.—Cuando un semafor esté dotado de más de dos brazos ó luces, á diferente altura, el más alto gobernará la vía principal ó recta y el más bajo la vía de empalme ó desvios.

Cuando los brazos ó luces estén á igual altura, el semafor del lado izquierdo corresponderá á la vía izquierda y el del lado derecho á la vía de la derecha.

Es entendido que en ámbos casos se trata de trenes que corren en una misma dirección.

Discos—posición como señal.

Art. 97.—Con los discos y luces colocados sobre las barras de los cambios de vía se harán dos señales:

1°. Cuando el disco se presente paralelo á la vía de modo que se vea de perfil, indicará que la vía principal está expedita.

2°. Cuando el disco se presente perpendicular á la vía presentando la cara pintada de rojo, indicará que la vía principal está cerrada.

La falta de luz en los discos obligará á parar.

Banderas y faroles.

Art. 98. Con las banderas y faroles se harán dos señales que se distinguirán por el color.

1°. Bandera amarilla y negra ó luz verde, indicarán precaución y obligarán á disminuir la velocidad.

2°. Bandera ó luz roja, indicarán peligro y obligarán á parar inmediatamente.

Las señales con las banderas deberán hacerse siempre presen-

tándolas desplegadas de frente al tren, y con los faroles, proyectando la luz fija sobre el tren.

Banderas rojas en ausencia de empleados.

Art. 99.—Cuando no sea posible que permanezca un empleado para hacer las señales con banderas ó faroles, podrán sustituirse con banderas colocadas sobre jalones clavados al costado de la vía ó faroles colocados en la misma forma, ya sea sobre el suelo ó sobre postes, á un lado de ella.

Manera de practicar las señales un hombre con los brazos.

Art. 100.—En caso de necesidad, podrán hacerse las señales á los trenes con los brazos.

Un hombre parado entre los rieles mirando al tren, con los dos brazos levantados sobre la cabeza ó agitándolos violentamente, será señal de peligro y obligará á parar.

Un hombre parado sobre la vía con la cara hácia el tren, con un solo brazo levantado sobre la cabeza, es señal de precaución.

Un hombre parado al lado de la vía, con un brazo estendido horizontalmente, indicará vía libre.

Señales ajitando cualquier luz.

Art. 101.—De noche, si se careciese de faroles apropiados para hacer señales, podrá efectuarse la señal de parar agitando cualquier luz de arriba á abajo.

Luces reglamentarias en

Art. 102.—Todo tren ó locomotora que marche de noche llevará una luz

blanca en la parte de adelante y superior de la locomotora.

Se colocarán, además, en el centro de la traviesa del último vehículo de los trenes de carga, un farol con luz roja y otro, á cada costado, en el ángulo superior del mismo vehículo, que proyectarán luz blanca en la dirección de la marcha y luz roja hácia atrás. En los trenes de pasajeros ó mixtos se suprimirá la luz del centro conservándose las dos de los costados.

Las locomotoras solas llevarán una luz roja en medio de la traviesa trasera del ténder.

las Locomotoras y trenes

Art. 103.—Cuando un tren se estacione en la vía, fuera de estación, ya sea para efectuar operaciones de carga ó descarga ó ya por que no pueda seguir viaje por mal estado de la vía ó de la locomotora ó tenga que demorar por cualquier otra causa, se mandará protejer de ámbos lados con las señales correspondientes, que se colocarán de manera que puedan verse á 600 pasos de distancia.

Protección de trenes afuera de Estación.

Art. 104.—Los capataces de las cuadrillas de camineros ó sus agentes, cuando efectúen reparaciones sobre la vía ó juzguen necesario hacer señales á los trenes, las mandarán ejecutar á la distancia indicada en el artículo anterior, debiendo protejer sus trabajos por ámbos lados del trayecto.

Deberes de los capataces de cuadrillas cuando ocupan la vía.

Deber del maquinista al observar una señal de precaución.

Art. 105.—Todo maquinista, al observar una señal de precaución, deberá cerrar el regulador y hacer apretar los frenos, para llegar al punto de la señal con una velocidad que no pase de 20 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deban colocarse en todo punto peligroso, lo recorrerán con una velocidad no mayor de 12 kilómetros por hora.

Cuando el estado de la vía sea tal que no sea prudente usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se darán al maquinista las instrucciones verbales sobre el estado de la vía y las precauciones que deba tomar.

Deberes del maquinista al apercibir señal de peligro.

Art. 106.—La señal de peligro obligará á todo maquinista á usar de cuantos medios estén á su alcance para dominar completamente la velocidad del tren, cerrando el regulador, pidiendo se apreten los frenos y dando contra vapor en caso necesario.

Parada de los trenes ante la señal de peligro.

Art. 107.—Siempre que una señal de distancia indique peligro, el tren deberá parar ántes de llegar á ella y avanzar al paso de un hombre hasta ver la señal del semafor local, la que lo autorizará á continuar ó parar según el caso.

Explosión de petardos, deberes del maquinista y Jefe de tren.

Art. 108.—Cuando tenga lugar la explosión de petardos, el maquinista deberá proceder del mismo modo que si fuese señal de peligro.

Después de parado el tren, si no apareciese ningún agente de la vía, el Jefe del Tren ordenará seguir la marcha al paso de un hombre, haciéndolo preceder de un empleado del mismo, á una distancia de 100 pasos, para hacer las señales.

Si pasados mil pasos no se encontrase obstáculo, ni ningún agente, la locomotora seguirá la marcha con una velocidad que no excederá de 20 kilómetros por hora y silbando con frecuencia; debiendo todos los empleados prestar la mayor atención sobre la vía y á las señales que pudieran hacerse, hasta llegar á la primera estación.

Protección á Locomotora sola.

Art. 109.—Cuando corra una locomotora sola y sea necesario protejerla con señales de distancia, el maquinista mandará al foguista que las efectúe.

Término en que deben practicarse las señales de noche.

Art. 110.—El uso de las señales de noche es obligatorio desde que el sol se pone hasta su salida.

Zorras en la vía.

Art. 111.—Las zorras que se encuentren en la vía llevarán señales de peligro de dia y de noche.

Imposición de penas por infracciones.

Art. 112.—Las infracciones á las disposiciones del presente reglamento, darán lugar á multas ó penas, según la gravedad de ellas, sin perjuicio de las acciones civiles y criminales que correspondan en casos de accidentes.

# TÍTULO II

## SERVICIO PÚBLICO

## CAPÍTULO CUARTO

### PASAGEROS

Derecho de todo habitante á servirse de los Ferro Carriles.

Art. 113.—Todo habitante de la República tiene derecho á servirse de los ferro-carriles en explotación, con arreglo á la Ley y reglamentos respectivos.

Expulsión de los trenes á toda persona que por su estado moleste al público.

Art. 114.—Las Empresas tienen el deber de no aceptar en los trenes ó estaciones ó espulsar de ellos á las personas que por su estado molesten al público; que lleven armas de fuego cargadas ó no quisiesen sujetarse á los reglamentos, justificando el hecho en acta firmada por dos pasajeros, á lo ménos, como testigos. La espulsión del tren deberá hacerse en la primera estación, con devolución del equipaje y de la parte proporcional del valor del equipaje, ménos el 10 % desde dicha estación hasta el destino indicado en el boleto, pudiendo, entre tanto, aislarlas en un compartimento especial.

Colocación de horarios, tarifas y reglamentos.

Art. 115.—Las Empresas deberán hacer conocer del público, por avisos colocados en todas las estaciones, los reglamentos, tarifas y horarios de salidas y llegadas de los trenes en la forma y lugares que determi-

minare la Direccion de Ferro-Carriles.

Los cambios que en ellos se efectuaren se harán conocer del público por avisos, en dos diarios á lo ménos, 15 dias ántes de empezar á regir y también en las estaciones.

Los horarios serán establecidos con anuencia de la Dirección de Ferro Carriles Nacionales, que intervendrá al efecto de asegurar la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes de líneas distintas.

Término para presentar las Empresas los horarios.

Art. 116.—Las Empresas están obligadas á presentar sus horarios, por lo ménos, 45 dias ántes de la fecha en que deban ponerse en vigencia y se considerarán aprobados si 20 dias ántes de aquel término no han sido observados.

Autorización especial para horarios.

Art. 117.—La Dirección de Ferro-Carriles Nacionales podrá autorizar, en casos extraordinarios, la reducción del término fijado para la publicación de los avisos á que se refiere el artículo anterior.

Colores de los horarios.

Art. 118.—Los horarios de cada Empresa á la vista del público en las Estaciones, se distinguirán de los de otras Empresas, por su color ú otro distintivo especial.

Hora oficial.

Art. 119.—La hora oficial de todos los ferro-carriles de toda la Repú-

blica será la que oportunamente determine el P. E.

Parada de trenes durante cinco minutos ó más.

Art. 120.—En las estaciones donde los trenes deban parar 5 minutos ó más, los guardas avisarán á los pasajeros la duración de la parada.

Apertura de las boleterias

Art. 121.—En toda estación la boletería deberá abrírse, por lo ménos, 30 minutos ántes de la hora marcada para la salida del tren.

Reclamación de cambios y boletos.

Art. 122.—Los pasajeros revisarán sus boletos y el cambio ántes de retirarse de la boletería, á fin de poder hacer inmediatamente el reclamo á que se crean con derecho.

Proporción de edades para pasages.

Art. 123.—Los niños menores de 3 años no pagarán pasaje y los de 3 á 12 pagarán la mitad.

Los niños que no paguen pasaje no tendrán derecho á ocupar un asiento. En caso de duda respecto de la edad de los niños, decidirá el empleado superior del tren.

Salas de espera—tiempo que deben estar abiertas.

Art. 124.—Las salas de espera deberán estar abiertas miéntras dure el movimiento de los trenes.

Subir ó bajar á los trenes en movimiento.

Art. 125.—Una vez puesto en movimiento un tren, no será permitido subir á él, quedando prohibida toda tentativa para hacerlo.

Devolución

Art. 126.—El viajero que por una

circunstancia cualquiera no hubiere hecho uso de su boleto, tendrá derecho á la devolución de su importe, debiendo hacer la reclamación dentro del tiempo que el tren empleare para llegar al destino indicado en el boleto.

del importe de los pasages de que no se haga uso.

Art. 127.—Si disponiendo de un boleto de ida y vuelta solo lo utilizare para la ida, tendrá derecho á la devolución de la diferencia entre el importe de dicho boleto y el correspondiente al boleto simple del trayecto recorrido, ménos el 10 % del importe de la devolución. Los boletos empleados para recorrer solo una parte del trayecto para el que sean valederos, darán lugar á la devolución de la diferencia entre el precio de dicho boleto y del boleto simple correspondiente al trayecto recorrido, ménos el 10 % de la devolución, debiendo hacerse constar el hecho ante el Jefe de la Estación en que se baje del tren.

Condiciones para exijir la devolución del importe de pasage de ida y vuelta.

Art. 128.—Cuando el viajero por caso fortuito ó fuerza mayor tuviera que suspender el viaje, no se cobrará la multa del 10 % y se devolverá íntegro el importe de la diferencia.

Casos en que es procedente la devolución integra del precio de los pasages.

Art. 129.—En caso de que la Empresa tenga que suspender el tráfico por más de 24 horas, reembolsará á los tenedores de boletos de abono al precio que corresponda por cada día que no efectúe el trasporte.

Reembolso de los pasages por suspensión de tráfico.

Casos en que debe hacerse la devolución del importe de boletos de abono.

Art. 130.—En los casos comprobados de muerte ó cambio de domicilio, que no permitieran hacer uso del boleto de abono, se podrá exijir de la Empresa la devolución de la mitad del importe correspondiente á los dias que falten para su vencimiento, siempre que éstos pasen de seis.

Inscripciones en los boletos.

Art. 131.—En los boletos que se espendan á los pasajeros, se especificará la Estación de orígen, su clase, número del tren, destino, dia y mes de su espedición.

Presentación de boletos á los guardatrenes.

Art. 132.—Los boletos deberán ser presentados y entregados por los pasajeros, cuando sean pedidos por el guarda tren ú otro empleado de la empresa debidamente autorizado para hacerlo.

Boletos condicionales.

Art. 133.—Los boletos que se espendan en las estaciones intermedias, donde no existan depósitos de coches, serán condicionales y se devolverá su importe en caso de que no haya lugar en el tren.

Prolongación de viages sin boletos.

Art. 134.—Si un pasajero continuare más adelante del punto indicado en su boleto, tendrá que pagar la parte que corresponda por el trayecto para el cual no tuviera boleto, más el 25 % de multa, á ménos que haya comunicado anticipadamente al guardatren, que vá á seguir más adelante del punto que indica el boleto, en cuyo caso quedará exento de ella.

Art. 135.—Los pasajeros de 2ª clase podrán viajar en coches de 1ª, siempre que avisen al guarda tren su intención prévia de hacerlo y abonen la diferencia del valor del pasaje desde la estación donde cambiasen de coche.

Pasageros con boletos de *segunda* en coches de *primera*.

Si el pasajero no cumpliera con el requisito de avisar al guarda-tren, abonará el importe de la diferencia desde la estación mencionada en su boleto, más el 25 % sobre el valor de la diferencia, como multa.

Art. 136—Cuando hayan en el tren pasajeros sin boleto ó con boleto de fecha vencida, el guarda cobrará el pasaje desde el punto donde suban hasta la primera estación donde se detenga el tren, más la multa del 25 % del valor que hubiere importado el perjuicio y al llegar á dicha estación deberá el pasajero sacar un boleto ordinario hasta su destino.

Pasageros sin boletos ó boletos vencidos.

Art. 137—El viajero que no justificase el punto donde subió, abonará el precio de todo el camino recorrido por el tren, desde la estación de partida más la multa del 25 % establecida.

Procedimiento para con los pasageros sin boleto.

Todo pasajero que rehusare pagar su boleto, será detenido en la estación por la autoridad policial, hasta que lo pague.

La detención se hará á requisición del Jefe de la Estación. Si el pasa-

jero tuviese equipaje será puesto en libertad, prévio embargo de éste, hasta que abone el importe de su pasaje.

Falta de tiempo para tomar boletos

Art. 138—El pasajero que, subiendo al tren sin boleto, avisase en seguida al guarda que no pudo sacarlo por falta de tiempo, pagará solamente la multa de 10 %.

Prescripciones para la ocupación de asientos en los trenes.

Art. 139—Todo boleto dará derecho á un asiento en un coche de la clase correspondiente.

Si por falta de coches el viajero se viera en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su boleto, ó tuviese que ocupar un asiento de clase inferior ó cuando por ocupación de todos los asientos de la clase que exprese su boleto, tuviere que ir de pié, será regido el caso por lo dispuesto en el articulo 37 de la Ley de Ferro-Carriles.

Pasageros en trenes de carga.

Art. 140—En casos urgentes, cuando sea de conveniencia pública, podrán también llevarse pasajeros en los trenes de carga, sin necesidad de enganchar coche especial de pasajeros, pero no deberá alterarse la marcha del tren.

Objetos dejados en los asientos para demostrar su ocupación.

Art. 141—Todo objeto dejado como seña por los pasajeros en sus asientos respectivos, constituye el derecho de ocuparlos, siendo obligación de los guarda-trenes hacer respetar este derecho.

Art. 142—Los coches ó compartimentos reservados se deberán pedir al Jefe de la Estación, por lo mènos, con 24 horas de anticipación y se facilitarán siempre que sea posible.

Pedido de coches ó compartimentos reservados.

Art. 143—Las personas enfermas, que puedan molestar al público, estarán obligadas á tomar un compartimento reservado, para lo cual deberá darse aviso al Jefe de la Estación con 24 horas de anticipación, cuando menos, presentando un certificado de médico en el que conste que la enfermedad no es contajiosa.

Personas enfermas en los trenes.

Art. 144—El trasporte de personas afectadas de enfermedades contajiosas se hará en coches ó trenes especiales, según la naturaleza de éstas y de acuerdo con las prescripciones de las autoridades sanitarias.

Personas con enfermedades contagiosas en los trenes.

Art. 145—Cuando un pasajero rompa, dañe ó destruya cualquier artículo de la Empresa, será detenido hasta que haya pagado el valor del perjuicio causado ó en su defecto, hasta que haya dado al Jefe de la Estación, garantías satisfactorias para su pago.

Deterioros causados por el público.

Art. 146—Es prohibido subir ó bajar de los trenes en movimiento, entrar ó salir de los coches por otras portezuelas que las que dén sobre el andén, viajar en los balcones de los coches, trasladarse de uno á otro, á no existir una comunicación

Subir ó bajar de los trenes en movimiento.

especial autorizada. Los infractores de esta disposición, serán penados con multa de $ 5 m/n ó en su defecto con un dia de arresto.

Departamentos en los que no se debe fumar.

Art. 147—En cada tren habrá compartimentos donde sea prohibido fumar, á cuyos asientos tendrán preferente derecho las señoras.

Vendedores ambulantes, limosneros, cocheros, y mozos de cordel en los coches.

Art. 148—Igualmente es prohibida la presencia en los coches de vendedores ambulantes, que no estén especialmente autorizados por las Empresas y de una manera absoluta, la de limosneros, cocheros y mozos de cordel.

Pronunciar palabras inmorales en los trenes.

Art. 149—Es prohibido proferir en los trenes palabras contrarias al decoro y á la moral.

Calentadores y lámparas particulares en los coches.

Art. 150—Es completamente prohibido hacer uso, dentro de los coches, de calentadores ó lámparas particulares.

Cerrar las ventanillas á pedido de pasageros.

Art. 151—A pedido de un pasajero, deberán cerrarse las ventanas del lado espuesto al viento ó sol.

Tiempo que durarán las luces y conversaciones en los coches dormitorios.

Art. 152—En los coches dormitorios, las luces deberán ser disminuidas á las diez p. m., en invierno y á las 11 en verano, á partir de cuya hora quedará prohibido hablar en voz alta, hacer cualquier otro ruido

que pueda impedir el sueño de los viajeros, pasearse y fumar.

Art. 153—Desde la hora indicada en el artículo anterior, será prohibida la circulación por los coches dormitorios. Esceptúase de esta prohibición al Jefe del Tren.

Transitar en los coches dormitorios.

Art. 154—Las confiterías que se establezcan en los furgones, deberán colocarse en compartimentos especiales y aislados del resto del furgón, quedando prohibido á los pasajeros instalarse en ellas.

Confiteria en los trenes.

Art. 155—El servicio de coches comedores deberá cesar á las 10 p. m.

Hora en que terminará el servicio en los coches comedores.

Art. 156—Las tarifas del servicio de comedor y confitería y los artículos del reglamento relativos á coches dormitorios y comedores, serán expuestos á la vista del público en los coches correspondientes.

Colocación en los trenes de tarifas de comedor y Confiteria--reglamentos de coches dormitorios.

Art. 157.—Todo pasajero tiene derecho á continuar en el mismo coche hasta el término del viaje, en cada línea, con escepción de los ramales y desvíos industriales.

Derecho del pasagero á continuar hasta al término del viaje en el mismo coche.

Tratándose de líneas con empalme ó pases de una trocha á otra, se considerará cumplida esta disposición, siempre que á los pasajeros se les faciliten los medios para cambiar

en la misma estación de empalme, de un vehículo á otro.

Coches dormitorios en los empalmes

Art. 158.—Cuando á un empalme lleguen de varias líneas coches dormitorios destinados á una de las líneas de empalme, serán trasportados los completos ó aquellos que tengan ocupadas la mitad de las camas, trasbordándose los pasajeros de los otros coches á los que tengan camas desocupadas, ó á otro ú otros que se agregarán, á fin de que ninguno se quede sin ella.

Personas en las plataformas de los coches.

Art. 159.—Los guarda-trenes sólo dejarán estacionarse en las plataformas de los coches á aquellos empleados cuya misión sea inspeccionar el servicio administrativo, el de tracción ó la vía.

Comportación de los empleados con el público

Art. 160.—Los empleados de las Empresas observarán la mayor atención y cortesía con el público, en todos los actos del servicio.

Prestarán al público los servicios requeridos por el empleo que desempeñen, gratuitamente, y sin aceptar propinas de los pasajeros ó personas que se sirvan del ferro-carril.

Acatamiento del público á las disposiciones vigentes.

Art. 161.—El público deberá acatar las disposiciones vigentes relativas al servicio y á las observaciones basadas en ellas, que le sean hechas por el personal superior, notoriamente conocido ó el inferior provisto de los distintivos correspondientes.

Art. 162.—La Administración atenderá sin demora alguna cualquiera queja ú observación que se le dirija respecto del servicio ó proceder de los empleados, la que se deberá presentar con los detalles del caso ó anotarse en los libros que con ese objeto deberán existir en las estaciones de pasajeros.

Quejas á la Administración contra los empleados.

Art. 163.—Los pasajeros que quieran conducir perros, los presentarán en la oficina de Encomiendas, de donde serán despachados en los furgones con la guía correspondiente.

Conducción de perros.

Art. 164.—No será conducido ningún perro si no tiene bozal, collar y cadena.

Como se trasportarán los perros.

Art. 165.—No se admitirán perros en los coches de pasajeros, salvo los que conduzcan los cazadores en los coches especialmente destinados á ellos.

Perros de cazadores.

Art. 166.—Será prohibido llevar animales vivos en los coches de 1ª clase.

Animales vivos en los coches de 1ª clase.

Se hará escepción de pequeños animales encerrados en jaulas, que se podrán llevar, siempre que por su acondicionamiento ó naturaleza no sean molestos ó repugnantes á los pasajeros.

Art. 167.—Los cazadores podrán llevar en los coches de 2ª clase animales muertos (aves y caza menuda) en bolsas y carteras de caza.

Perros y caza menuda en los coches de 2ª.

Objetos olvidados por viageros.

Art. 168.—Los objetos olvidados en las salas de espera, en los coches ó encontrados en la vía, ó aquellos cuyo dueño se ignore, se mantendrán en depósito por la Empresa y se anotarán en un registro especial, con designación del día y lugar en que fueron encontrados y sus principales señas.

Avisos y remate de objetos olvidados por los viajeros.

Art. 169.—Los objetos á que se refiere el artículo anterior se pondrán en conocimiento del público por medio de los diarios y de avisos fijados en las estaciones y se venderán semestralmente con aviso prévio de 15 días.

Si nadie se presentase á reclamarlos dentro de los seis meses después de haber sido encontrados, se procederá á su venta en remate público, con intervención del Inspector Nacional, poniéndose el producto, á disposición del Juez Federal para que ordene su entrega al fisco prévia deducción de los gastos ocasionados.

Remate de objetos de fácil deterioro.

Art. 170.—Si los objetos fuesen de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos en remate público, prévia autorización de la Inspección Nacional, procediéndose respecto del producto como ya se ha indicado en el artículo anterior.

Para obtener trenes especiales.

Art. 171.—Para obtener trenes especiales será necesario dirigirse á la Gerencia ó á sus representantes

autorizados, que los proporcionarán siempre que sea posible.

Los precios serán indicados en la tarifa especial que rija.

Art. 172.—Los oficiales ó tropas que viajaren por cuenta del Gobierno Nacional deberán, ántes de emprender el viaje, entregar al Jefe de la Estación una órden oficial debidamente firmada por persona competente y el Jefe les dará en cambio los boletos suficientes para el viaje, debiendo el recibo ponerse al pié de la órden expresada.

Trasporte de oficiales por cuenta del G. N.

Art. 173.—La Dirección de Ferro-Carriles hará conocer á las Empresas los nombres y empleos de las personas autorizadas para expedir las órdenes por pasajes.

Personas que pueden expedir pasages oficiales.

## CAPÍTULO QUINTO

### EQUIPAJES Y ENCOMIENDAS

Art 174—El equipaje irá por el mismo tren que su dueño y el exceso se conducirá cobrándose la tarifa autorizada.

Las Empresas deberán entregar á cada pasajero, inmediatamente después de llegar á su destino, todos los bultos que formen su equipaje.

Tren que conducirá los equipages.

Art. 175.—Los pasajeros solo pueden llevar en el coche que ocupen pequeños bultos de mano que no molesten á los demás y que puedan

Bultos pequeños en los coches.

ser colocados en las canastillas ó bajo de los asientos.

Tarifas de exceso de de equipages.

Art. 176.—Las tarifas relativas al exceso de equipaje se deberán poner en conocimiento del público, en la forma prescrita para los horarios. Deberán igualmente colocarse á la vista, en todas las estaciones, los reglamentos concernientes á los equipajes, su admisión, los derechos y obligaciones de los viajeros.

Entrega de equipages.

Art. 177.—La entrega de los equipajes podrá hacerse hasta 2 minutos ántes de la salida de los trenes urbanos y 5 minutos en los generales.

Responsabilidad de la Empresa por los equipages y condiciones para el pago en casos de pérdida.

Art. 178.—Las Empresas, desde el momento de haber entregado al pasajero la contraseña, responderán de la remisión exacta de los equipajes que se le hayan entregado, como sigue:

1° Si el pasajero no declara un valor determinado y si no fuera posible probarlo en caso de pérdida ó averia, le será reembolsado el valor efectivo del daño siempre que este no exceda de 50 $ m/n.

2° Si el viajero declarara un valor determinado al entregar el equipaje, la Empresa podrá cobrar una tarifa adicional como seguro, que será sometida á la aprobación dela Dirección de Ferro-Carriles.

La declaración del valor solo tendrá efecto judicial cuando ella conste en la guía del equipaje.

Cuando el valor declarado exceda de 500 $ m/n las Empresas estarán en libertad de aceptar ó no el seguro de los equipajes en condiciones convencionales.

3° Se considerará perdido un objeto que no haya sido entregado por la Empresa al cabo del 4° día de reclamado, teniendo el pasajero el derecho de exijir el pago inmediato, salvo fuerza mayor.

4° La Empresa no responderá por ningún bulto que lleven consigo los pasajeros, quedando únicamente responsable, cuando pueda comprobarse la culpa directa de la Administración ó sus empleados; tampoco responderá por las joyas, pedrerias, dineros y documentos de valor que contuviera un equipaje que se hubiese entregado para conducir, sino se manifestasen especial y determinadamente.

Tiempo en que debe reclamarse el equipage.

Art. 179.—En caso de estravío de equipajes ó averías en los mismos, los interesados deberán comunicar la falta, en el acto de la entrega, al empleado encargado de este servicio, para que se tomen las medidas necesarias á los efectos de las averiguaciones del caso.

Comprobación de la falta de equipage.

Art. 180.—El pasagero, siempre que pueda comprobar los daños originados por retardo en la devolución del equipaje entregado á la Empresa para

su trasporte, podrá pretender su indemnización ante las autoridades correspondientes.

Aforo de exceso de equipage.

Art. 181.—El flete de todo exceso de equipaje será calculado según la tarifa en vigencia y el aforo se hará por fracciones indivisibles de 5 kilógramos.

Forma para apreciar el peso en articulos voluminosos.

Art. 182.—En los artículos de mucho volúmen y poco peso se considerará 1.m³ igual á 500 kilgs.

Término para retirar equipages.

Art. 183.—Los equipajes deberán ser retirados dentro del término de doce horas después de llegar á su destino; pasado este plazo, pagarán almacenaje á razón de 0.10 $ m/n. por dia y bulto.

Prolongar el trasporte de equipages.

Art. 184.—El pasagero que siga viaje para una estación más allá de la que marque su boleto, tendrá que dar aviso al Jefe del Tren para que haga seguir su equipaje hasta ese punto, debiendo abonar nuevo flete por el exceso de equipaje si hubiere lugar.

Depósitos apropiados en las Estaciones para equipages.

Art. 185.—En las estaciones de alguna importancia habrán las comodidades necesarias para que los viajeros puedan depositar sus equipajes, abonando el almacenaje estipulado.

Materias explosivas en los equipages

Art. 186.—No podrá llevarse como equipajes materias explosivas de ninguna clase. Esta disposición no se

refiere á las pequeñas cantidades de pólvora ó munición que lleven consigo los cazadores y los empleados del servicio público.

Armas de fuego.

Art. 187.—Las armas de fuego no podrán llevarse cargadas.

Formulario para guías de equipages.

Art. 188.—En las guías de equipajes se deberá hacer constar:

1°. El número de bultos.

2°. El punto de salida y destino del equipaje.

3°. El número del tren.

4°. La fecha de la expedición.

5°. El número de órden.

6°. El peso.

7°. La tarifa y el importe del exceso pagado.

8°. La firma del empleado que extendió la guía.

Encomiendas — trenes en que deben trasportarse.

Art. 189.—Por encomiendas se entenderán todos los objetos ó bultos que se trasporten por trenes de pasageros ó mixtos y paguen la tarifa correspondiente.

Las encomiendas deberán trasportarse por el tren de pasageros subsiguiente á su entrega y continuarán hasta su destino por los trenes de combinación si los hubiere, siempre que dichos trenes trasporten encomiendas.

Condiciones de las encomiendas.

Art. 190.—Toda encomienda deberá llevar el nombre y la dirección de la persona á quien va consignada y estar en buena condición.

Entrega de encomiendas.

Art. 191.—Las encomiendas deberán ser entregadas, á lo ménos, 20 minutos ántes de la hora de salida del tren que deba conducirlas, con escepción de las consignaciones en grandes cantidades.

Maximun del peso de encomiendas.

Art. 192.—Las Empresas no estarán obligadas á recibir en calidad de encomienda, bultos que pesen más de 250 kilógramos salvo los bultos de mucho volúmen y poco peso.

Flete y valor declarado de las encomiendas.

Art. 193.—El flete y valor declarado de las encomiendas se regirá por los artículos 178 inciso 2º y 181 de este reglamento.

Irresponsabilidad de la Empresa por averias sino fuesen comprobadas.

Art. 194.—Las Empresas no son responsables por averias, deterioro ó rotura de muebles, plantas, frutas, legumbres, manteca, leche, animales vivos ó muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristaleria ó loza, ni de ninguna cosa frágil que por su naturaleza no se pueda guardar más que por corto tiempo, si no se probare que la avería, deterioro ó rotura, proviene de su negligencia ó culpa. No se responsabilizará tampoco por ningún bulto que lleve alhajas, piedras, cheques ú otros documentos ó valores, salvo que se hubieran asegurado.

Art. 195.—Si al llegar las encomiendas á su destino faltase algun bulto ó resultasen averias, deberá reclamarse inmediatamente al Jefe de la Estación, quien, constatada la falta, entregará al interesado un certificado al respecto, el que deberá presentarse á la Administración ántes de 8 dias, para el pago de la indemnización correspondiente, que se fija en 25 $ m/n como máximum por cada bulto salvo que pudiera probarse el mayor valor por la apariencia exterior de los efectos.

Reclamo por falta de encomiendas.

Art. 196.—Las encomiendas deberán ser retiradas por los interesados dentro del término de 24 horas después de llegar á su destino; trascurrido este plazo se abonará el almacenaje de 0.10 $ m/n por dia y por cada 5 kilógramos.

Retiro de encomiendas y almacenage.

Art. 197.—Se admitirá á título de encomienda el trasporte de animales caseros, en trenes de pasajeros, siempre que exista en los furgones el espacio disponible para ellos.

Animales caseros como encomienda.

Art. 198.—Se permitirá trasportar como encomienda, en los furgones, animales y aves muertas siempre que su estado de conservación lo permita, y por un trayecto no mayor de 12 horas en el invierno y de 6 horas en el verano.

Trasporte en los furgones de animales y aves muertas.

Se podrá trasportar para trayectos mayores que los indicados, siempre

que vayan acondicionados de manera que su natural descomposición no perjudique á las cosas ó personas con su contacto.

## CAPÍTULO VI

### Mercaderías Ordinarias

Deber de las empresas de recibir toda carga para trasportar.

Art. 199—Las Empresas de Ferro-Carriles tienen la obligación de recibir toda la carga que se les entregue para el trasporte hasta sus estaciones ó á las de otras líneas que empalmen con ellas.

Nulidad de las clausulas fijadas por las Empresas excluyendo obligaciones.

Art. 200.—Los reglamentos ó estipulaciones de las Empresas que hubieran ofrecido sus servicios al público, excluyendo ó limitando las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código de Comercio y este reglamento, serán nulos y sin ningun valor.

Registro de mercaderias y cartas de porte.

Art. 201.—Las Empresas deberán rejistrar los bultos de mercaderías á medida que se presenten para ser despachados, estendiendo carta de porte si lo exijiera el cargador ó dando simplemente, en caso contrario, un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe total del flete y el tiempo en que deba hacerse el trasporte.

Contenido de los bultos.

Art. 202.—El contenido de los bultos deberá indicarse en la carta de porte, con toda claridad, debiendo evitarse términos generales.

Art. 203.—Cuando el consignatario lo pida, deberá ponerse el sello de espedición, que será comprobante de la fecha de la mercadería despachada.

Sello de expedicion.

Art. 204.—Cuando por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinare la Empresa rejistrarlo, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó consignatarios. Si estos últimos no concurrieren, se solicitará la asistencia del Inspector Nacional, del Juez de Paz ó de la autoridad policial más inmediata ó en su defecto la de los vecinos aptos para testigos.

Falsedad en la declaracion del contenido de los bultos.

Art. 205.—Del reconocimiento y su resultado se estenderá el acta correspondiente que firmarán los presentes, y la Empresa procederá como haya lugar en caso de fraude, aplicando una multa igual al flete que debía pagarse, sin perjuicio del derecho de proceder judicialmente contra el remitente por las consecuencias á que hubiera dado lugar la falsa declaración ú omisión del rótulo de peligro cuando el objeto lo requiera.

Acta que debe estenderse por falsa declaracion de contenido y pena.

Art. 206.—Si del rejistro practicado no resultase falsa la declaración del remitente, serán de cuenta de la Empresa todos los gastos que se ocasionaren para la reposición de los bultos hasta dejarlos tales como se encontraban ántes de abrirlos.

Deber de la Empresa si resultase conforme el declarado con el contenido de un bulto.

Caso en que puede negarse la Empresa al trasporte con flete á pagar.

Art. 207.—Las Empresas podrán negarse á conducir mercaderías con fletes á pagar, cuando sean de fácil deterioro, cuando su valor en destino no baste á cubrir los gastos del trasporte y en otros casos especiales, dando cuenta á la Dirección de Ferro-Carriles.

Condicion, marca y direccion de las cargas.

Art. 208.—Todos los efectos ó mercaderías que se entreguen á la Empresa para ser trasportados á cualquiera estación, deberán estar bien acondicionados, indicándose en los envases el número y marca correspondientes y la estación á que se deban remitir, debiéndose sacar ó borrar toda marca ó rótulo que haya servido anteriormente.

Atribucion de peso á cargas voluminosas.

Art. 209.—Las Empresas podrán atribuir un peso mayor que el efectivo á toda carga cuyo volúmen no esté en relación para compensar en cada caso los perjuicios que les causare la desproporción mencionada; este aumento se hará en la proporcion de 2 $^{m3}$. 500 por 1000 kilógramos.

Forma de los envalajes.

Art. 210.—Para el embalaje rejirán las siguientes disposiciones:

1º. Los cigarrillos y comestibles irán en embalaje sellado con lacre ó plomo, de tal manera que ofrezcan bastante seguridad, á fin de hacer imposible que se robe el contenido sin alterar los sellos ó plomos.

2°. No se admitirán cascos que derramen su contenido ó que no tengan los tapones bien asegurados.

Los cascos en los cuales se trasporte mosto ú otros líquidos en fermentación, no podrán estar cerrados herméticamente y deberán estar provistos de un tubo que permita el escape de los gases.

3°. Los cascos vacios que contuvieran líquidos corrosivos, caústicos, ácidos ó de mal olor, deberán estar bien secos esteriormente y cerrados.

4°. Pescado fresco conservado en hielo se admitirá, solamente, si el embalaje impidiera la humedad, para no averiar á las demás mercaderías cargadas en el mismo wagón.

5°. La leche deberá conducirse en tarros fuertes.

6°. Los cueros lanares se trasportarán en bultos bien asegurados, respondiendo la Empresa, por *peso* únicamente, en caso de que los bultos hayan sido abiertos miéntras estuvieran en su poder.

7°. Los cueros de venado y nutria deberán presentarse enfardelados; la cerda no enfardelada y la pluma se recibirá solamente en cajones, bolsas, chiguas, ó embalados de manera segura; si el remitente insistiere en su trasporte, no encontrándose el

embalaje en las condiciones establecidas se efectuará, pero bajo su responsabilidad.

8°. La lana se trasportará en fardos, bolsas, ó dobles lienzos y las Empresas responderán del número de ellos; pero la lana suelta se trasportará sin responsabilidad y estará sujeta á un peonaje extraordinario en la estación de destino, en caso de que las Empresas se vean en la obligación de descargarla ó trasbordarla.

9°. Las bolsas llenas deberán estar cerradas con hilo de atar, excluyendo el uso de las trenzas de paja y deberán tener orejas ó manijas para poder manejarlas.

10°. Las bolsas vacias deberán estar bien atadas, una con otra, de manera que ninguna pueda caerse.

11°. Los objetos de metal, no embalados, no podrán tener pintura ó alquitran fresco.

12°. La lana, estopa y materias análogas se podrán trasportar en wagones cubiertos ó abiertos; pero tapados con lonas en este caso.

13°. Los productos animales propensos á descomponerse, como cueros frescos no salados, grasa, huesos y astas, se trasportarán únicamente (expediciones sueltas) en cascos ó cajones bien tapados. Los gastos de desinfección que pudieran ser necesarios se-

rán á cargo del consignatario.

14°. Las materias que fácilmente puedan inflamarse á causa de las chispas de la locomotora, como pasto seco, paja, junco y aserrín, se trasportarán únicamente en wagones bien tapados.

Condicion de objeto de peso ó volúmen extraordinario.

Art. 211.—Las Empresas no trasportarán aquellos objetos cuyo peso ó volúmen estuviera fuera de los límites aceptados en las prescripciones nacionales, salvo arreglos especiales, dando cuenta á la Dirección de Ferro-Carriles.

Tarifas y reglamentos—á quien deben comunicarse.

Art. 212.—Las Empresas comunicarán á la Dirección de Ferro-Carriles las tarifas y reglamentos que establecieren para el trasporte de mercaderías, en la forma indicada para las tarifas y reglamento de pasajeros.

Avisos de los cambios de tarifas y reglamentos.

Art. 213.—Los cambios que se introdujeren, se pondrán en conocimiento del público un mes ántes de su vigencia.

Condicion de las tarifas.

Art. 214.—Las tarifas relativas al trasporte de mercaderías serán razonables y justas.

Cobros que no pueden hacer las Empresas.

Art. 215.—Fuera de los fletes y precios indicados para los servicios previstos en las tarifas y reglamentos, las Empresas no podrán cobrar gastos suplementarios, con escepción de los causados por trasbordos, cuando la línea se encuentre cortada y el re-

mitente haya entregado la carga, teniendo conocimiento de ello; por reparaciones del embalaje que se hubiese necesitado efectuar para conservarlo, mantención de animales y otros.

Uniformidad de la tarifa.

Art. 216.—Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferro-carril. Sin embargo, las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa, en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los correspondientes, según el órden del registro, ó de los que se obliguen á proporcionar, en periodos dados, un mínimum de toneladas de carga. La concesión á uno ó muchos remitentes, será estensiva á todos los que la pidan, sujetándose á iguales condiciones, y podrá hacerse dando cuenta á la Dirección de Ferro-Carriles.

Mercaderias no clasificadas.

Art. 217.—Toda mercadería no especificada en la clasificación ó que por su forma ó naturaleza necesitase wagones especiales ó peonaje extraordinario, se trasportará bajo trato condicional.

Orden en la expedicion de mercaderias.

Art. 218.—La expedición de las mercaderías se hará en el mismo órden del registro, sin preferencia para nadie, y su trasporte será contínuo, desde el punto de despacho hasta el de destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas Empresas.

Art. 219.—Todo cargador deberá hacer declaración prévia del número, clase, peso y calidad de las mercaderías que remitiese.

Declaracion prévia del número, clase y peso de mercaderias.

Art. 220.—No obstante lo dispuesto en el artículo 218, serán preferidos para la conducción:

1° Los objetos destinados al servicio público, para los cuales el Gobierno Nacional ó Provincial reclamase el preferente despacho por razón de urgencia.
2° Las balijas de correspondencia y encomiendas postales.
3° El trasporte de animales.
4° Las frutas ó provisiones destinadas al consumo diario de las poblaciones que el ferro-carril comunique.

Cargas preferidas.

Art. 221.—Si varias vías partieren del punto de expedición á otro de destino, la Empresa mandará la carga por la vía que mejor le convenga, siempre que no exista pacto expreso con el remitente sobre el camino por donde deba hacerse el trasporte, quedando, sin embargo, obligada á hacerlo por la vía que tenga las tarifas más bajas y condiciones de trasporte más favorables.

Vías por donde debe destinarse la carga.

Art. 222.—Las cargas serán trasportadas en el tiempo correspondiente á la siguiente tabla, según las distancias:

Tabla á que se ajustará el trasporte de cargas.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Desde | 1 | á | 200 | k | á razón de | 4 | k | por hora |
| » | 201 | » | 400 | » | » | 5 | » | |
| » | 401 | » | 600 | » | » | 6 | » | |
| » | 601 | » | 800 | » | » | 7 | » | |
| » | 801 | » | 1000 | » | » | 8 | » | |
| » | 1001 | » | 1200 | » | » | 9 | » | |
| » | 1201 | » | 1500 | » | » | 10 | » | |

Se agregará al tiempo establecido en el artículo anterior, 24 horas para cada empalme que cruce la carga, siempre que sea con vías de otras Empresas; otras 24 horas cuando se verifique trasbordo por diferencia de trocha y 48 horas más para la entrega.

Cuando por razón de la aplicación de este cuadro de distancias resulte menor tiempo para mayor recorrido, las Empresas podrán adoptar la escala que les dé mayor tiempo ó les sea más favorable.

Hora para fijar el tiempo del trasporte.

Art. 223.—El tiempo para el trasporte de cargas empezará á contarse desde las 12 de la noche del día del recibo de las mercaderías.

Tiempo convencional para el trasporte.

Art. 224.—En los casos ordinarios, la fijación del tiempo obligado para el trasporte, se deducirá de la fecha de la carta de porte y en los casos de convenios especiales se hará constar en ella el tiempo convenido.

Penas al porteador en caso de demora en el trasporte.

Art. 225.—En los casos de emplearse en la ejecución del trasporte mayor tiempo que el establecido en el artículo 222, perderá el porteador una parte del precio del trasporte, proporcional á la duración del retardo,

y el precio completo del trasporte si el retardo durase doble tiempo que el establecido para la ejecución del mismo, además de la obligación de resarcir el mayor daño que se probare haber recibido por la expresada causa.

No será responsable de la tardanza el porteador, si probase haber provenido ella de caso fortuito ó fuerza mayor ó hecho del remitente ó destinario.

Responsabilidad por demoras en el trasporte.

Art. 226.—Si al contrato de trasporte se hubiese agregado una cláusula penal por el no cumplimiento ó el retardo de la entrega, podrá siempre pedirse la ejecución del trasporte y la pena.

Para tener derecho á la pena pactada, no será necesario acreditar un perjuicio y el importe de ella podrá deducirse del precio convenido.

En el caso que se probare que el perjuicio inmediato y directo que se haya experimentado, sea superior á la pena, se podrá exigir el suplemento.

Si el porteador estuviese exento de responsabilidad con arreglo á las disposiciones del art. 225, no habrá lugar al pago de la pena.

Casos fortuitos ó fuerza mayor que impida el trasporte.

Art. 227.—Si el trasporte hubiere sido impedido ó extraordinariamente demorado, por caso fortuito ó fuerza mayor, el acarreador deberá avisarlo

inmediatamente al cargador, el cual tendrá derecho á rescindir el contrato, reembolsando al porteador los gastos que hubiese hecho y restituyéndole la carta de porte.

Accidentes durante el trasporte.

Art. 228.—Si el accidente sobreviniera durante el trasporte, el acarreador tendrá además derecho á una parte del flete, proporcional al camino recorrido.

Ausencia de su domicilio el consignatario.

Art. 229.—Cuando el consignatario no se halle en el domicilio indicado en la carta de porte ó rehusase recibir los efectos, el conductor reclamará el depósito judicial á disposición del cargador ó remitente, sin perjuicio del derecho de tercero.

En quien deben depositarse las mercaderías en ausencia ó por reusarse el consignatario.

Art. 230.—Si no fuese posible descubrir al consignatario ó si este se encontrase ausente del lugar ó estando presente rehusare recibir las mercaderías, el porteador las depositará en el lugar que determine el Juzgado de Comercio ó el Juez de Paz, en su defecto, por cuenta de quien corresponda recibirlas.

Reconocimiento y certificados del estado de la mercaderia.

Art. 231.—El estado de las mercaderías será reconocido y certificado por uno ó dos peritos que elegirá el mismo Juzgado.

Trasporte de carga por varias líneas.

Art. 232.—Cuando el acarreador no efectúe el trasporte por sí, sino mediante otra Empresa, conservará para con el cargador su calidad de acarreador y asumirá, á su vez, la de carga-

dora para con la Empresa encargada del trasporte.

Tiempo, lugar y estado en que deben ser entregadas las mercaderías.

Art. 233.—Las Empresas de ferrocarriles deberán efectuar la entrega de las mercaderías que reciban para su trasporte, fielmente, en el tiempo y en el lugar del convenio y emplear todas las diligencias y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes, en casos semejantes, para que los artículos no se deterioren, haciendo á tal fin, por cuenta de quien perteneciere y serán responsables á las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas ó daños que les resultaren por malversación ú omisión suya ó de sus factores, dependientes ú otros agentes cualesquiera.

Retificacion del precio y peso de los bultos y forma de págo segun resulte.

Art. 234.—Podrá rectificarse á la llegada de los bultos, cualquier error que en el precio ó en el peso hubiere cometido la estación espedidora; este derecho será recíproco entre las Empresas y el público y deberá abonarse en el acto de entregarse la mercadería, por quien y á quien correspondan, el importe á que ascienda el error cometido.

En la rectificacion de las cargas quien pagará los gastos orijinados.

Art. 235.—El consignatario pagará los gastos para pesar y contar los artículos, en caso que, habiendo pedido rectificación resulte igual ó mayor peso que el expresado en la carta de porte.

Para dirimir las dudas originadas sobre peso, precio y estado de las mercaderias.

Art. 236.—Las dudas que surjan sobre el peso y precio, insuficiencia del embalage ó cubierta de los bultos y estado de la mercaderia, deberán someterse en el acto á la resolución de la Inspección Nacional. Si no estuviese presente en la Estación ningún Inspector y el remitente no quisiera esperar la intervención de la Dirección de Ferro-Carriles, se someterá la cuestión á juicio de dos árbitros designados en el acto, uno por cada parte, con facultad para nombrar tercero en caso de discordia, pagando ámbas partes por mitad los honorarios.

Entrega de las cosas trasportadas.

Art. 237.—El porteador no estará obligado á verificar la entrega de las cosas trasportadas, hasta que la persona que se presentara á recibirlas no cumpla con las obligaciones que le incumban.

Retiro de cosas trasportadas—depósito del importe del flete.

Art. 238.—En caso de desacuerdo, si el destinatario abonase la cantidad que crée que es la debida y depositare al propio tiempo la diferencia, deberá entregarle el porteador las cosas trasportadas.

Aviso de llegada de cargas.

Art. 239.—Las Empresas estarán obligadas á dar aviso al destinatario, de la llegada de la carga y al efecto colocarán diariamente, en lugar visible de la Estación, la lista de las cargas recibidas, con expresión de consignatario y, á su domicilio, por

Correo, á los que lo hubiesen consignado.

Art. 240.—El plazo en que la carga deberá retirarse, se contará desde que ella sea puesta á disposición del consignatario.

Plazo para el retiro de cargas.

Art. 241.—La carta de porte puede ser nominativa á la órden ó al portador.

El cesionario, endosatario ó portador de la carta de porte se subroga en todas las obligaciones y derechos del cargador.

Caracter de las cartas de porte.

Art. 242.—El conductor ó comisionista de transportes no tiene acción para investigar el título que tengan á los efectos el cargador ó el consignatario.

Deberá entregarlos sin demora ni entorpecimiento alguno á la persona designada en la carta de porte.

Si no lo hiciere, se constituye responsable de todos los perjuicios resultantes de la demora.

A quien debe entregarse las cargas.

Art. 243.—La carta de porte ó guía será el título legal del contrato entre el cargador y el acarreador y por su contenido se decidirán todas las cuestiones que ocurran con motivo del trasporte de los efectos, sin admitirse más escepción en contrario, que la de falsedad ó error involuntario de redacción.

Condiciones legales de la carta de porte ó guia.

Ausencia de carta de porte — pruebas que deben presentarse.

Art. 244.—Si no hubiere carta de porte ó fuere ella atacada por alguna de las causas mencionadas en el artículo anterior, se estará al resultado de las pruebas que presente cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones; pero el cargador, ante todo, tendrá que probar la entrega de los efectos al portador, en caso que este lo negase.

Extravio de las cartas de porte--identificacion del consignatario

Art. 245.—Cuando la carta de porte se hubiere extraviado, siendo nominativa, podrá entregarse su contenido en el destino, sin la presentación de ésta, prévia identificación del consignatario á satisfacción de la empresa.

Si fuere á la orden ó al portador se hará la entrega en el destino prévia conformidad del cargador.

Nulidad de estipulaciones particulares que no consten en la carta de porte.

Art. 246. — Cualquier estipulación particular que no conste en la carta de porte, será de ningún efecto para con el tercer destinatario ó legítimo tenedor.

Correcciones en las cartas de porte.

Art. 247.—Sólo serán aceptadas en las cartas de porte las correcciones del peso, si se hubieran repetido en palabras y firmado por el remitente.

Vicios enlas cargas á trasportar.

Art. 248.—Si el acarreador aceptare sin reserva los objetos del trasporte, se presumirá que no tienen vicios aparentes.

Art. 249.—La responsabilidad del acarreador empezará á correr desde el momento en que reciba las mercaderías, por sí ó por la persona destinada al efecto, y no acabará hasta después de verificada la entrega.

Responsabilidad del acarreador.

Art. 250.—El primer acarreador responderá por los acarreadores subsiguientes encargados de terminar el trasporte. Estos tendrán derecho de hacer declarar en el duplicado de la carta de porte, el estado en que se hallen los objetos del trasporte al tiempo de recibirlos, presumiéndose, á falta de tal declaración, que los han recibido en buen estado y conforme á la carta de porte.

Los acarreadores subsiguientes quedarán subrogados en los derechos y obligaciones del primer acarreador.

Sucesion de responsabilidades en el trasporte.

Art. 251.—Durante el trasporte, correrán por cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de vicio propio, fuerza mayor ó caso fortuito.

Casos en que corre por cuenta del cargador los daños recibidos en las cargas.

Art. 252.—La prueba de cualquiera de estos hechos, incumbirá al acarreador ó comisionista de trasporte.

Quien debe probar los casos del artículo anterior.

Art. 253.—El porteador no será responsable del dinero, alhajas ó efectos de gran valor y documentos de crédito, si al tiempo de la entrega el

Trasportes de alhajas, dinero, ó efectos de valor sin

previa declaracion.

cargador no hubiere declarado su contenido y acordado las condiciones del trasporte.

En caso de pérdida ó avería no estará obligado á indemnizar más que el valor declarado.

Disminucion de peso ó medida en las cosas.

Art. 254.—Respecto de las cosas que, por su naturaleza, se hallen sujetas á una disminución del peso ó de medida, el porteador podrá limitar su responsabilidad hasta la concurrencia de un tanto por ciento, préviamente determinado, que se establecerá por cada bulto, si la cosa estuviera dividida en bultos.

Casos de irresponsabilidad por mermas.

Art. 255.—No habrá lugar á la limitación de responsabilidad expresada en el artículo anterior, si el remitente ó el destinatario probasen que la disminución provino como consecuencia de la naturaleza de las cosas ó que por las circunstancias del caso no podía llegar á la cuantía establecida.

Tabla de mermas.

Art. 256.—Para la disminución de peso ó medida se admitirá, en general, como máximum, la siguiente tabla:

# TABLA DE MERMAS

## POR CIENTO ESTABLECIDO

| DESIGNACIÓN | 1 á 150 kilómetros | 1 á 250 kilómetros | 1 á 500 kilómetros | 501 kilóme. adelante |
|---|---|---|---|---|
| Aceite en barriles | 1/2 | 1 1/2 | 2 | 3 |
| Aguardiente | 1/2 | 1 1/2 | 2 | 3 |
| Alfalfa verde | 5 | 6 | 8 | 10 |
| » seca | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Caña de azúcar | 1 | 1 1/2 | 2 | 3 |
| Cerda | 2 | 2 1/4 | 2 3/4 | 3 1/2 |
| Cereales en bolsas | 1/2 | 1/2 | 1 | 2 |
| Esencias en barriles | 2 | 2 | 2 1/2 | 3 |
| Esparto en rama | 1 1/2 | 2 | 2 1/2 | 3 |
| Féculas en bolsas | 1/2 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| Frutas pasas en bolsas | 1/4 | 3/4 | 1 | 1 1/4 |
| » frescas | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Gomas en barriles | 1/2 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| » líquidas en barriles | 1 1/2 | 2 | 2 1/2 | 3 |
| Grana en bolsas | 1 | 1 1/2 | 2 | 3 |
| Grasas | 1/2 | 3/4 | 1 | 1 1/2 |
| Harina en bolsas | 1/2 | 1/2 | 1/2 | 1 |
| Huevos á granel | 2 1/2 | 3 | 4 | 5 |
| Hulla á granel | 1 | 1 1/2 | 2 | 3 |
| Jabón en caja | 1/4 | 1/2 | 3/4 | 1 |
| Lana en bolsas ó lienzos | 2 | 2 1/4 | 2 3/4 | 3 1/2 |
| Legumbres frescas | 2 | 3 | 4 | 5 |
| » secas | 1 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| Maderas tintóreas (cortezas) | 1/2 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| » » molidas en bolsas | 1/2 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| Manteca | 2 | 2 | 3 | 4 |
| Miel de caña en barriles | 1/2 | 1/2 | 1 | 1 1/2 |
| » de abeja en » | 1/2 | 1/2 | 1 | 1 1/2 |
| Minerales en bruto á granel | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Pastas alimenticias | 1/4 | 1/4 | 1/2 | 1 |
| Patatas á granel | 2 | 3 | 4 | 5 |
| » en bolsas | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Pescados salados y ahumados | 1 | 1 | 1 1/2 | 2 |
| « escabechados en barriles | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Petróleo en barriles | 1 | 1 1/2 | 2 | 2 1/2 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Pieles curtidas charoladas..... | 1/2 | 1/2 | 3/4 | 1 | |
| » frescas ó saladas..... | 2 | 3 | 3 | 4 | |
| Pimienta molida en caja ó bolsas | 1/4 | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 |
| Pimientos » » » . | 1/4 | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 |
| Productos químicos sólidos ó semisólidos..... | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 | 2 |
| Productos químicos líquidos (alcohol etc)... .. ..... ... | 1 | 1 | 1/2 | 2 | 2 1/2 |
| Raíces tintóreas y medicinales en fardos .. ..... ..... ... | 2 | 2 | 3 | 4 | |
| Resinas sólidas en barriles..... | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 | 2 |
| » » en bolsas..... | 1 | 1 | 1/2 | 2 | 2 1/2 |
| Rubia en polvo en » ..... | 1 | 1 | 1/2 | 2 | 3 |
| » en rama .... .. ..... | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Sal común en bolsas... ..... | 1/2 | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 |
| Schiste en barriles ..... | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Sebo ..... ---- ..... | 1/2 | 3/4 | 1 | 1 | 1/2 |
| Sésamo ..... ..... | 1/2 | 3/4 | 1 | 1 | 1/2 |
| Semillas en bolsas.... ... ... | 1/2 | 1 | 1 | 1/2 | 2 |
| Sidra..... | 1/2 | 1/2 | 1 | 2 | |
| Tabaco..... ..... | 1 1/2 | 2 | 2 | 1/2 | 3 |
| Vino..... | 1/2 | 1/2 | 1 | 2 | |

Sin embargo, estas proporciones no regirán para los casos en que se compruebe que la mayor disminución es natural y corresponda al estado especial de las mercaderías.

Mala indicación en la dirección de las cargas.

Art. 257.—Las Empresas no serán responsables de las consecuencias de errores provenientes de mala indicación de la dirección. Cuando en la dirección figuren varios pueblos, deberá indicarse y subrayarse la estación de destino.

Cargas en desvíos particulares.

Art. 258.—Si la Empresa no interviniese directa ó indirectamente en la carga de mercaderías por wagón ó que se cargaren en un desvío particular, no responderá por los deterioros ó faltas que pudiesen ocurrir en el trasporte de éstas.

En estos casos se anotará en las observaciones de las cartas de porte lo siguiente: «Cargado por el interesado, sin responsabilidad para la Empresa.»

Vijilancia particular de las cargas.

Art. 259.—Toda vez que la carga fuera cuidada por persona encargada por el consignatario y provista de pasaje gratis al efecto, la Empresa no será responsable de los daños que sufriera la carga, si estos hubieran podido ser evitados por el mencionado cuidador.

Estado de las cargas al ser entregadas.

Art. 260.—Fuera de los casos previstos en este reglamento estará obligado el acarreador á entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que los haya recibido, según resulte de la carta de porte, presumiéndose, en el silencio de ésta, que los ha recibido en buen estado y sin vicios aparentes de embalaje.

Averías ó pérdida de las cargas—obligaciones del poteador.

Art. 261.—Aunque las averías ó pérdidas provengan de caso fortuito ó de vicio propio de la cosa cargada, quedará obligado el porteador á la indemnización, si se probare que la avería ó pérdida provino de su negligencia ó culpa, por haber dejado de emplear las medidas ó precauciones practicadas en circunstancias idénticas por personas diligentes.

Cargas frágiles ó animales.

Art. 262.—Si se tratase del trasporte de determinadas especies, de cosas frágiles ó sujetas á fácil deterioro, de

animales, ó bien de trasportes hechos de un modo especial, las Administraciones de Ferro-Carriles podrán estipular que las pérdidas ó averías se presuman derivadas de vicio de las mismas cosas trasportadas, de su propia naturaleza, ó de hecho del remitente ó del destinatario, si su culpa no fuera probada.

Cargas de fácil deterioro—irresponsabilidad de la Empresa segun casos.

Art. 263.—Las Empresas no serán responsables por averías ó roturas de muebles, plantas, frutas, legumbres, manteca, leche, animales vivos ó muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristalería ó loza, ni de ningún otro artículo frágil ó que por su naturaleza, no se pueda guardar más que por corto tiempo, á ménos que el dueño pueda probar que el mal provino de negligencia ó falta de cuidado por parte de la Empresa.

Indemnización por pérdidas ó extravíos de cargas

Art. 264.—La indemnización que deberá pagar el conductor en caso de pérdida ó extravio, será tasada por peritos, según el valor que tendrían los efectos en el tiempo y lugar de la entrega y con arreglo á la designación que de ella se hubiera hecho en la carta de porte; en ningún caso se permitirá al cargador la prueba de que entre los efectos designados en la carta de porte se contenían otros de mayor valor ó dinero.

Proporción de la indem-

Art. 265.—Cuando el efecto de las averías ó daños sea sólo disminución en el valor de los efectos, la obliga-

ción del conductor se reducirá á abonar lo que importe el menoscabo á juicio de peritos, como en el caso del artículo precedente.

nización según casos.

Art. 266.—Si por efecto de las averías quedasen inútiles los efectos para la venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exijiendo su valor al precio corriente de aquel día en el lugar de la entrega.

Inutilidad de efectos para consumo — procedimiento.

Si entre los géneros ú objetos averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposición anterior con respecto á lo deteriorado y el consignatario recibirá los que estén ilesos, si la separación se pudiese hacer por piezas distintas y sueltas, sin que se divida en partes un mismo objeto ó un conjunto que forme juego.

Art. 267.—Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación ó compostura de los embalajes, siempre que la Empresa acreditase haberlo hecho para la buena conservación de las mercaderías que de otra manera se hubieran perdido ó deteriorado.

Imputación de los gastos por deterioro en los envases para la conservación del contenido

Art. 268.—Los porteadores podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el trasporte.

Rechazo de bultos por mal acondicionamiento.

Sin embargo, si el remitente insistiese en que se admitan, el porteador estará obligado á conducirlos y quedará exento de toda responsabilidad si hiciese constar en la carta de porte su oposición.

Pago por extravío de bultos de contenido ignorado

Art. 269—En caso de extravio de algún cajón ó fardo de mercadería ó cualquier otro bulto cuyo contenido se ignore y de valor no declarado, la Empresa solo estará obligada á abonar, como única indemnización, la suma de 25 $ m/n.

Si el valor de la mercadería fuera conocido, la indemnización se hará de acuerdo con los precios corrientes en plaza y si el valor fuera declarado, la indemnización no podrá ser mayor que dicho valor.

Reclamo por falta ó avería en las mercaderías.

Art. 270—Llegadas las mercaderías á su destino, si al tiempo de la entrega resultase alguna falta ó avería, deberá reclamarse en el acto al Jefe de la Estación, para que proceda á las investigaciones que sean necesarias, dando el correspondiente certificado al interesado.

Si á los 30 dias después de establecido el reclamo, la mercadería perdida no hubiera aparecido, la Empresa procederá á abonar lo que corresponda.

Peritos para determinar el estado de los efectos.

Art. 271—Las dudas que ocurran entre el consignatario y el porteador sobre el estado de los efectos al tiempo de la entrega, serán determina-

das por peritos arbitradores, haciéndose constatar por escrito el resultado.

Art. 272—El destinatario tendrá derecho de comprobar, á expensas suyas, en el momento de la entrega, el estado de las cosas trasportadas, aun cuando no presenten señales exteriores de avería. El porteador podrá, por su parte, exigir al consignatario la apertura y reconocimiento de los bultos, en el acto de la recepción, y si éste rehusase ú omitiese la diligencia requerida, el porteador quedará exento, por este solo hecho de toda responsabilidad que no provenga de fraude ó infidelidad.

Comprobación de las cargas al tiempo de recibirlas.

Art. 273—Las verificaciones que los consignatarios necesitaren practicar sobre los bultos que en la parte esterna tuvieran señales de averías, deberán ser hechas en los depósitos, en presencia del Jefe ó de su encargado y ántes de retirarlos.

Ante quien deben ser verificados los bultos al ser retirados.

Art. 274—Los interesados deberán presentar sus reclamos á la Administración, acompañando como comprobante el certificado del Jefe de la Estación, y en oportunidad, la factura original ó cópia legalizada de la casa vendedora.

Forma de los reclamos.

Art. 275—El porteador no estará obligado á verificar la entrega de las cosas trasportadas hasta que la persona que se presente á recibirlas

Forma para el pago de fletes—y entrega de las cargas.

no cumpla con las obligaciones que le incumben. En caso de desacuerdo si el destinatario abonare la cantidad que cree que es la debida y depositare al propio tiempo la diferencia, deberá entregarle el porteador las cosas transportadas.

Término para el pago de fletes.

Art. 276 — Los consignatarios no pueden diferir el pago de la parte de los efectos que recibieren, después de transcurridas las *veinticuatro* horas siguientes á su entrega. En caso de retardo ulterior, no mediando reclamación sobre daño ó avería, puede el porteador exigir la venta judicialmente de los efectos trasportados hasta la cantidad suficiente para cubrir el precio del flete y los gastos que se hayan ocasionado.

Aparición de objetos extraviados.

Art. 277—Si el objeto perdido se hallase más tarde, se dará aviso al interesado, siempre que su domicilio sea conocido y aunque hubiera recibido ya alguna indemnización, pudiendo el dueño exigir que los bultos le sean devueltos dentro de las cuatro semanas de recibido el aviso y contra reembolso de la indemnización recibida. Los referidos bultos deberán ser enviados, libres de porte, al lugar del destino ó de partida, según la guía, que el reclamante indique.

Determinando el minimum de peso

Art. 278—Las cargas en bultos y fardos, se llevarán en cantidades no menores de 100 kilógramos; las frac-

ciones menores serán consideradas como la cantidad íntegra con escepción de los aforos por wagón.

El peso que sobrepase de 100 kilógramos será divisible en fracciones de 10 kilógramos.

de bultos y fardos.

Art. 279—Las Empresas quedan sujetas á las disposiciones Nacionales ó Provinciales, según los casos, respecto de la exhibición de guias para la extracción de ganado ó frutos del pais.

Obligación de la Empresa para el trasporte de bultos ó ganado.

Art. 280—La carga y descarga de mercaderías en bultos sueltos, de un peso mayor de 700 kilógramos cada uno, y de objetos de dimensiones ó peso extraordinario y carga de wagones completos, las Empresas la harán por cuenta del interesado, siempre que se tengan los medios disponibles, dejando á opción del interesado la operación.

Dimensión ó pesos excesivo en los bultos.

Art. 281—La carga y descarga de animales y vehículos será por cuenta y riesgo del interesado á ménos de convención en contrario.

Carga y descarga de animales.

Art, 282—Siempre que las necesidades del servicio lo exijan, las Empresas podrán descargar las mercaderías inmediatamente de llegar á su destino, en los depósitos ó terrenos de las Estaciones.

Descarga de mercaderias.

Art. 283—Será deber de los remitentes ó cargadores, poner las cargas que deseen remitir en las puer-

Puntos donde deben ser entregadas

las cárgas para trasportarlas.

tas de los wagones ó depósitos de la Empresa, donde serán recibidas por los agentes de esta.

Término de tiempo para cargar en los wagones.

Art. 284—Se concederá á los remitentes 24 horas para cargar sus mercaderías en los wagones: pasado este término, abonarán la tarifa que la Empresa esté autorizada á cobrar.

Estadias de las cargas en los wagones.

Art. 285—Cuando por alguna circunstancia no le fuese posible al consignatario hacer la descarga de los wagones en los depósitos ó patios de la estación de destino, se cobrará la estadía del wagón, 48 horas después que la carga se hubiese puesto á disposición del interesado.

Almacenage.

Art. 286—Si el interesado no se presentase á recibir sus mercaderias 48 horas después de descargadas ó puestas á su disposición, tendrá que pagar almacenaje por cada dia hábil según la tarifa aprobada.

Responsabilidad por daños causados á los wagones.

Art. 287 – Los remitentes ó consignatarios serán responsables por los daños que ocasionasen á los wagones, al cargarlos ó descargarlos.

Registro de pedido de wagones.

Art. 288—Todos los jefes de estación llevarán un registro en el cual inscribirán todos los pedidos de wagones que se les haga y serán ellos atendidos en el mismo órden en que sean hechos y bajo ninguna circunstancia deberá permitirse que los remitentes transfieran á otros, wagones pedidos para sí.

No obstante esta disposición, se dará siempre la preferencia á las cargas indicadas en el artículo 220.

Forma del libro de pedido de wagones.

Art. 289—En el libro mencionado se indicará la fecha y número de órden del pedido, clase de wagones solicitados, cantidad, clase y descripción de las mercaderías ó frutos á cargar, su destino, nombre del cargador y la fecha en que se efectúe la carga, pudiendo la Empresa exijir un depósito como garantía.

Término en que deben cargarse los wagones pedidos.

Art. 290—Cuando se pongan wagones á disposición de los remitentes, será entendido que deberán cargarse dentro de 24 horas; si así no se hiciera, la Empresa podrá cobrar demora á razón de $ 1.00 m/n por cada eje de wagón, por día, y transferirlo al nombre subsiguiente anotado al final de la lista y tomará su turno según esa alteración.

Wagones completos — casos de irresponsabilidad de la Empresa.

Art. 291—El remitente de un wagón completo podrá cargarlo con mercaderías de varias clases, para una sola consignación: la Empresa no será responsable de los daños causados á una parte de los artículos por causa de los demás.

Carga máxima indicada por wagon

Art. 292—El remitente no podrá cargar sus wagones con un peso mayor de la capacidad máxima indicada.

Exceso de carga — responsabilidades.

Art. 293—Todo exceso será multado con dos veces el valor que hubiere correspondido al flete del mismo. Si al mismo tiempo se hubiere alterado la declaración del peso en la carta de porte, esta multa será de cuatro veces dicho valor, sin perjuicio de las responsabilidades por los daños ocasionados.

Vehículos contratados por ir de vacío á recibir carga.

Art. 294—Contratado un vehículo para que vaya de vacío, con el esclusivo objeto de recibir mercaderías en un lugar determinado y conducirlas al punto indicado, el porteador tendrá derecho al porte estipulado, aunque no realice la condición, prévia justificación de los siguientes hechos:

1°. Que el cargador ó su comisionista no le haya entregado las mercaderias ofrecidas.

2°. Que, á pesar de sus diligencias, no haya obtenido otra carga para el lugar de su procedencia.

Proporción para cobrar por un vehículo vacío.

Art. 295—Habiendo conducido carga en el viage de regreso, el porteador solo podrá cobrar al cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

Expedición de cargas sin prévia firma de la carta de porte.

Art. 296—Si el interesado no se presentase á firmar la carta de porte, la carga no será despachada y pagará, pasadas 24 horas, almacenaje según tarifa.

Art. 297—En los casos en que un consignatario no hubiese retirado toda su carga el mismo día, se cobrará el almacenage que corresponda, de acuerdo con las fechas de salida y de las cantidades retiradas cada día.

Proporción para cobrar almacen a g e segun retiro de la carga.

Art. 298—Los artículos que no sufran á la intemperie, podrán depositarse en los patios de la Empresa, bajo su vigilancia y estarán sujetos al pago de la mitad de la tarifa de almacenage, lo mismo que las demás mercaderías.

Donde se colocará los artículos que no sufran la intemperie.

Art. 299—Siempre que un bulto contuviera mercaderías de diversas clases, comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de base para exijir el del trasporte, el que corresponda al más elevado.

Bultos con diversas mercaderías.

Art. 300—Siempre que por una causa cualquiera fuese necesario hacer en un empalme de dos Empresas diferentes el trasbordo de la carga aforada por wagón completo y que la capacidad de los wagones no sea la misma, se efectuará el trasporte en las condiciones de la tarifa que resulte más económica para el consignatario.

Trasbordo de wagones en los empalmes.

Art. 301—El remitente de un wagón completo podrá cargarlo con artículos de varias clases; se calculará el flete, tomando como base la clase más elevada, siempre que este precio

Aforo para wagones completos con varias mercaderías.

no resulte mayor que el total correspondiente á las tarifas ordinarias de cada artículo.

Falsa declaración de mercaderias.

Art. 302—El que hiciere una declaración falsa al remitir sus mercaderías con el fin de satisfacer un flete menor que el consignado en la tarifa, abonará á la Empresa el doble del flete que corresponda.

Si el flete de una remesa no alcanzase á $ 0.50 m/n., la Empresa podrá cobrar esa suma como mínimun.

Falta de wagones del tipo de los de la línea.

Art. 303—Cuando por conveniencia propia de alguna Empresa ó por falta de wagones del tipo existente en la línea, se ocupare un wagón de mayor porte que el necesario para la carga, la Empresa cobrará únicamente el precio que corresponda á la clase del wagón que debiera haberse usado.

Fletes de artículos en las cartas de porte.

Art. 304—Todos los artículos de la misma clase, especificados en la misma carta de porte, serán considerados en conjunto como una sola partida respecto del flete.

Embargos judiciales de cargas en poder de la Empresa.

Art. 305—En caso de que se embargara judicialmente alguna carga miéntras estuviese en poder de la Empresa, esta continuará con las obligaciones de depositaria de la carga y cobrará almacenaje de conformidad con la tarifa vigente.

Art. 306—Los bultos ú objetos rezagados y sobrantes, se mantendrán en depósito por la Empresa y se anotarán en un rejistro especial con designación de sus principales señas y día y lugar en que fueron encontrados ó depositados.

Deposito de bultos ú objetos rezagados y sobrantes.

Art. 307—Con todos estos artículos, se procederá, para su venta, en la misma forma establecida en el artículo 168.

Esceptúanse los artículos en litigio, que quedarán en los depósitos á disposición del Juez correspondiente y los pertenecientes á la Empresa, por haber abonado su importe, en los casos de pérdida ó estravío.

Venta de los artículos rezagados y sobrantes.

Art. 308 - Si los objetos fueran de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos, prévia autorización de la Inspección Nacional ó dando cuenta á la misma.

Venta de artículos de fácil deterioro.

Art. 309—Los dueños de mercaderías que despues de entregadas á la Empresa para ser trasportadas no quieran enviarlas, podrán retirarlas pagando el peonage á razón de $ 0.50 m/n. la tonelada, más el almacenage que corresponda, no contándose ménos de un día.

Si estuvieran los efectos ya cargados en los wagones, pagarán 1 $ m/n más por tonelada y si hubieran llegado ya á una estación intermedia, pagarán el flete correspondiente al trayecto recorrido.

Retiro de mercaderías antes de ser cargadas.

Requisitos para el trasporte de cargas del G. N.

Art. 310—Toda carga que se trasporte por órden del Gobierno Nacional, deberá presentarse en la estación de su recibo, acompañada de una órden especial, firmada por persona debidamente autorizada por el Departamento á que pertenezca.

Cargas que no se trasportarán en los trenes.

Art. 311—Del trasporte general estarán excluidos:

1°. Toda carga que por su tamaño, peso, forma ú otras calidades no pueda ser trasportada por el ferro-carril.

2°. Aquellos objetos que por la ley, solo pueden ser trasportados por el correo.

3°. Toda materia explosiva é inflamable con excepción de las indicadas en el capítulo séptimo.

## CAPÍTULO SÉPTIMO

### CARGAS DE PELIGRO

Naturaleza de las cargas que se conducirán condicionalmente.

Art. 312. — Condicionalmente podrán aceptarse para su trasporte:

Pólvora y materias análogas, cartuchos, cohetes, luces de bengala, voladores y otros fuegos de artificio, guías para minas, cartuchos de dinamita, nitro-celulosa y algodón pólvora.

Las empresas podrán fijar un dia de la semana para el trasporte de estas cargas.

Embalaje de las materias explosivas.

Art. 313.—En general, el embalaje se hará en cajas fuertes de madera, que cerrarán perfectamente, para no

dejar derramar el contenido y no deberán reforzarse con ligaduras de hierro. Los envases de pólvora podrán ser de metal, con exclusión del hierro, y no podrán colocarse tornillos, clavos ú otros accesorios de hierro.

Condición de los cartuchos de dinamita.

Art. 314.—Los cartuchos de dinamita deberán estar bien atados en paquetes, y no podrán estar provistos del fulminante.

Embalaje del algodón, pólvora y nitro-celusas.

Art. 315.—El algodón pólvora y otras nitro-celulosas deberán regarse con un 20 % de agua, por lo ménos, y estarán bien embalados en fuertes envases á fin de que no sufra fricción su contenido.

Rótulos en los envases de materias explosivas.

Art. 316.—Los envases con artículos explosivos deberán indicar el nombre del contenido en letras claras y con el rótulo «Peligro».

Peso máximo de los bultos.

Art. 317.—El peso bruto de los bultos de pólvora, algodón pólvora, cartuchos y fuegos artificiales, no podrá pasar de 90 kilos y el peso bruto de los envases con dinamita y cartuchos de algodón pólvora, no excederá de 35 kilos.

Condiciones para el trasporte de dinamita.

Art. 318.—La dinamita y materias análogas podrán trasportarse, solamente, en los envases y embalajes de fábrica, munidos de certificado *ad-hoc*.

Carga y descarga de materias explosivas.

Art. 319.—Al cargar y descargar se evitarán cuidadosamente los sacudimientos, especialmente tratándose de dinamita y productos análogos.

Condición de los wagones para el trasporte de explosivo.

Art. 320.—Para el trasporte se emplearán, con preferencia, wagones cubiertos que no tendrán frenos y si los tuvieren no se utilizarán.

Letrero, puertas y ventanas de los wagones.

Art. 321.—Las puertas y ventanas, si las tuvieren, deberán cerrarse. Exteriormente los wagones llevarán una señal visible indicando «Peligro». No podrán cargarse estos wagones con más de las dos terceras partes de la capacidad máxima.

Luces próximas á los explosivos.

Art. 322.—En las operaciones de carga, como durante la marcha, será prohibido aproximarse con luz abierta ó fumando.

Colocación de los wagones con explosivos en los trenes.

Art. 323.—En los trenes de carga se pondrán con preferencia los wagones cargados con materias explosivas en el medio del tren, haciéndoles preceder y seguir de tres wagones por lo menos, cargados con materias no explosivas ni inflamables. Cuando la carga de peligro no alcance á 15 kilógramos, no será necesaria esta precaución.

Parada de trenes con cargas explosivas.

Art. 324.—En paradas largas en las estaciones, se colocarán los wagones con artículos esplosivos en las vías auxiliares mas apartadas. Debiendo pasar la parada de una hora, el Jefe de la Estación deberá avisar á la Po-

(*Decreto del P. E. de la Nación 16/12/903*)

Registro de pedidos de wagones.

Art. 282º—En todas las estaciones los jefes llevarán un registro de pedidos de wagones de acuerdo con los formularios que se establezcan, en los que se anotarán:

a) el número de órden del pedido.
b) fecha.
c) nombre y domicilio del solicitante.
d) clase de wagones pedidos.
e) cantidad de la carga á transportar.
f) descripción de la carga.
g) destino de la carga { 1º Si es estación de ferrocarril; 2º Si es puerto.
h) firma del solicitante ó representante.
i) nombre y domicilio del consignatario.
j) fecha en que se suministran los wagones.
k) observaciones.

*(Decreto del P. E. de la Nación 16/12/903)*

edido de wanes. Límite garantía.

Art. 283°—Los pedidos de wagones se harán, de acuerdo con los formularios que se establezcan, en las estaciones de procedencia de la carga, á medida que se lleve ésta á dichas estaciones para su transporte.

Los solicitantes que hubiesen acumulado carga sin hacer el pedido inmediato de wagones, no podrán exigir que la expedición de aquella se efectúe en un tiempo menor que el que ellos mismos han empleado en acumularla: en consecuencia, el pedido de wagones por día, no podrá hacerse por mayor cantidad de carga que la llevada, en término medio, por día á las estaciones.

Las empresas podrán exigir como garantía del pedido un depósito de $ 0.50 por tonelada.

El Jefe de la Estación dará al solicitante un recibo por esta suma, en el que constará el número de órden del pedido.

Se prohibe á las empresas satisfacer pedidos que no hayan sido solicitados en la forma antedicha.

Queda terminantemente prohibido á los empleados de las empresas hacer pedidos de wagones por sí ó por interpósita persona para transportar mercaderías por cuenta propia.

edido de wanes para ertos.

Art. 283° A—Los pedidos de wagones para puertos, podrán también hacerse en la Estación inmediata á los mismos ú oficinas habilitadas al efecto por las Empresas, y anotarse en un registro análogo al de las estaciones, en el que conste además, el nombre de la Estación de procedencia de la carga: y este pedido deberá comunicarlo la Empresa telegráficamente á ésta, á fin de que el Jefe haga la anotación en el libro correspondiente.

*(Decreto del P. E. de la Nación 16/12/903)*

quedando como comprobante el mencionado telegrama..

Art. 283° B.—Los pedidos de wagones son intransferibles y se suministrarán en el órden que se piden en la Estación de procedencia. Sin embargo podrá darse preferencia á los con destino á puertos, siempre que estos hayan comunicado á las Empresas que los buques á que va destinada la carga están esperándola.

Intransferencia de los pedidos de wagones. Preferencias para el despacho.

Por el contrario, se dará preferencia á la carga destinada á las Estaciones de ferrocarril, si la oficina del puerto hubiera pedido la suspensión temporaria de la remisión de wagones.

Art. 284° — Las Empresas avisarán por correo á los solicitantes de la llegada de los wagones vacíos pedidos, poniéndolos á su disposición, y colocarán diariamente en lugar visible de la Estación la lista de los wagones vacíos llegados y de los solicitantes.

Aviso á los solicitantes de la llegada de wagones vacíos.

Puestos los wagones, en situación de ser cargados, á disposición del remitente, la carga se hará dentro de las 24 horas; ó en su defecto, se abonarán estadías por dia, á razón de $ 0.25 la tonelada, por la carga máxima escrita en el wagon.

Término en que deben cargarse los wagones pedidos. Estadía.

Si el remitente no hubiese empezado á cargarlos ó no se comprometiese á hacerlo en este plazo, la empresa podrá cobrar un dia de estadía á la misma tarifa y anular el pedido, disponiendo de los wagones para otro cargador.

Anulación del pedido de wagones.

Art. 284° A—Será deber de los remitentes ó cargadores, poner las cargas que deseen remitir, en las puertas de los wagones ó de-

Puntos donde deben ser entregadas las cargas para transportarlas.

pósitos de las empresas, donde será recibida por los agentes de ésta.

Aviso de llegada de cargas.

Art. 285°—Llegada la carga á destino, si es una estación de ferrocarril, las empresas lo comunicarán por correo al destinario, poniéndola á su disposición, y colocarán diariamente en lugar visible de la estación la lista de las cargas recibidas con expresión de la procedencia, remitente y consignatario.

Término en que deben descargarse los wagones. Estadías.

El plazo en que deberán descargarse los wagones, será de 48 horas á contarse desde que sean puestos á disposición del consignatario, en situación de ser descargados.

Pasado este plazo, pagarán estadías, por día, á razón de 0.25 la tonelada, por la carga máxima escrita en el wagon.

Descarga de mercaderías.

Art. 285° A—Siempre que las necesidades del servicio lo exijan, las empresas podrán descargar las mercaderías inmediatamente de llegar á destino, en los terrenos ó depósitos de la estación: si el interesado no se presentase á retirarlas 48 horas después de puestas á su disposicion, tendrá que pagar almacenaje, por cada día hábil según la tarifa aprobada.

Mercaderías para puertos.

Art. 285° B—Si la carga fuese destinada á puertos, en los cuales la descarga se efectúa sin la intervención de los ferrocarriles y fuera de su jurisdicción, éstos deberán avisar al destinario la fecha y hora en que dan aviso á los puertos de la llegada de los wagones al empalme con sus vías, ó á los desvíos más próximos, si aquel estuviese ocupado, cesando en ese instante la responsabilidad del ferrocarril por lo que respecta al tiempo de transporte, si la fecha de aviso estuviera dentro del

*(Decreto del P. E. de la Nación 16/12/903)*

plazo que acuerda el Reglamento General de Ferrocarriles Nacionales para el mismo.

Los puertos dispondrán de 72 horas para recibir cargados y devolver vacíos los wagones de los ferrocarriles en sus empalmes.

Art. 286°—Los remitentes ó consignatarios serán responsables por los daños que ocasionen á los wagones, al cargarlos ó descargarlos.

Responsabilidad por daños causados á los wagones.

Art. 287°—El cómputo de los días para la recepción y entrega de los wagones en los puertos, se empezará á contar desde las 12 meridiano siguiente á la hora de la entrega de los vehículos en los empalmes.

Cómputo de tiempo para recepción y entrega de wagones á los puertos.

Se considerarán días inhábiles únicamente aquellos en que la Aduana está cerrada: si estos días ocurriesen dentro de los plazos acordados para la carga y descarga no se computarán.

Art. 288°—Las Empresas de ferrocarriles, comunicarán diariamente á los puertos los wagones cargados para su destino, indicando la fecha aproximada en que podrán ser entregados en empalme.

Aviso para la entrega y recepción de wagones y mercaderías á los puertos.

Por su parte, los puertos comunicarán diariamente á dichas Empresas la capacidad disponible de sus vías, así como la nómina de los buques á la carga y los próximos á cargar indicando en lo posible la fecha en que podrán empezar á hacerlo.

Si los puertos en vista de los datos suministrados por las empresas, previesen una aglomeración de wagones en sus vías deberán pedir á éstas, la suspensión temporaria de la carga de nuevos wagones destinados á ellos.

(*Decreto del P. E. de la Nación 16/12/903*)

Concesión de trenes especiales de carga.

Art. 289º—Las empresas podrán conceder trenes especiales de cargas por un mínimum de 500 toneladas, á los interesados que se comprometan á cargarlos dentro de un plazo de 12 horas y descargarlos en destino en igual tiempo, después de haber sido puestos los wagones á su disposición en situación para poder efectuar estas operaciones, abonando en caso contrario estadias á razón de $ 0,50 la tonelada y por dia.

Esas cargas serán preferidas á los pedidos en las condiciones ordinarias de transportes.

Almacenaje de cargas, sin hacer el pedido inmediato de wagones.

Art. 290º—La carga que se lleve á las estaciones sin hacer el pedido inmediato de wagones podrá quedar depositada en los terrenos de las mismas, por cuenta y riesgo de los interesados durante 15 dias; si pasado ese plazo no se pidiesen wagones, se pagará el alquiler que se establezca por el sitio que ocupa hasta el día que se formule dicho pedido.

Si en vez de hacer este pedido se retirase la carga, se abonará también el alquiler por los primeros 15 días.

Si hecho el pedido de wagones la Empresa no suministrara estos oportunamente, el cargador tendrá derecho á depositar la carga libre de almacenaje, en galpón ó tinglado, hasta que aquellos le fueran suministrados.

licía para que tome las medidas que crea necesarias para el interés público.

Cargas explosivas que recorran varias líneas.

Art. 325.—Cuando pase la carga de una línea á otra, las administraciones respectivas se avisarán con anticipación y tomarán las medidas necesarias para su pronto despacho.

Trasbordo de cargas explosivas.

Art. 326.—Si durante el trasporte se notase alguna irregularidad en los wagones ó en el cargamento, se apartarán con todo cuidado ó se trasbordarán Fuera de estos casos, el trasbordo de materias explosivas es prohibido.

Aviso por telégrafo del destino de cargas explosivas.

Art. 327.—El Jefe de la Estación de procedencia avisará por telégrafo al de la de destino, el domicilio del consignatario de la carga, para que le dé aviso de la hora precisa de la llegada del tren que la conduzca.

Deber del interesado al descargar explosivos.

Art. 328.—En la estación de destino el interesado deberá estar listo para sacarla de los vehículos conductores, inmediatamente después de su llegada.

Disposiciones que tomará la Empresa si la carga explosiva no es retirada.

Art. 329.—Si trascurridos dos dias después de llegada la carga no se hubiera sacado, la Empresa la pondrá á disposición de la Policía del lugar, y miéntras tanto, la carga deberá estar bajo especial cuidado.

Petardos y cartuchos para señales de F. F. C. C.

Art. 330.—Los petardos y cartuchos para señales de los ferro-carriles, deberán llevarse en fuertes cajones, bien envueltos en yeso ó aserrin, de manera que queden aislados entre sí y las paredes. El volúmen de los cajones no excederá de sesenta decímetros cúbicos cada uno. El remitente deberá acompañarlos de un certificado haciendo constar que el embalaje ha sido hecho en debida forma y según este reglamento.

Trasporte de fósforos.

Art. 331.—Los fósforos se trasportarán en cajones de fierro ó de madera cuyo volúmen no excederá de 1200 decímetros cúbicos.

Trasporte de ácidos.

Art. 332.—Los ácidos deberán trasportarse en fuertes envases, bien tapados y provistos de manijas cómodas.

No podrán trasportarse junto con otros productos químicos, en el mismo wagón, y sus envases y contenido no podrán pesar más de 75 ks. cada uno.

Término para vender la Empresa los fósforos y ácidos sino son retirados.

Art. 333.—En caso de no reclamar el destinatario esta clase de mercaderías, después de cinco dias de llegadas á la estación, la Empresa estará facultada para venderlas.

Trasporte de petróleo.

Art. 334.—El petróleo bruto y refinado de un peso específico por lo ménos de 0.780 14° R ó cuyos vapores no sean inflamables bajo de 21° C podran trasportarse, cuando no lo

sean en wagones especialmente construidos para tal uso, en cascos fuertes y bien cerrados, en envases de metal y de vidrio: respecto de esta última clase de envase se observará lo expresado en los articulos siguientes.

Expedición de vasijas.

Art. 335.—Las expediciones de varias vasijas juntas se admitirán, estando las vasijas colocadas en un cajón, bien embaladas con paja, aserrin, salvado, ó arena.

Vasijas sueltas.

Art. 336.—Las vasijas sueltas deberán ir bien embaladas, en canastos ó cajones fuertes, con paja, junco, que ántes se habrá mojado en agua de cal ó creta.

Máximun de peso bruto para envases petróleo.

Art. 337.—El peso bruto de cada envase no excederá de 60 ks. y la carta de porte hará constar que el petróleo tiene las calidades indicadas anteriormente.

Manera de cargar ó descargar petróleo.

Art. 338.—Al cargarse y descargarse no se conducirán los cajones ó canastos sobre carretillas ó sobre el hombro; se llevarán, únicamente, de las manijas.

Lecho en los wagones.

Art. 339.—En el wagón se colocarán sobre un lecho de arena, de una sola capa, atándolos entre sí.

Rótulo en los bultos de petróleo.

Art. 340.—Cada bulto deberá tener el rótulo indicando la clase de mercadería y la palabra «Peligro».

## CAPÍTULO VIII

### Animales Vivos

Wagones para trasportar animales vivos.

Art. 341.—El trasporte de animales vivos se efectuará en wagones expresamente construidos y nunca en vehículos cerrados, á no ser que estos estén en las condiciones necesarias para no perjudicarlos durante el viaje.

Piso de los wagones para el trasporte de animales vivos.

Art. 342.—Los vehículos tendrán un piso que impedirá al resbalamiento longitudinal y lateral de los animales y de fácil salida á los residuos.

Paramentos internos de los wagones.

Art. 343.—Los paramentos internos deberán ser hechos de modo que las ensambladuras sean correspondientes á un solo plano vertical, sin salientes, ganchos ó tuercas que puedan dañar á los animales y los frentes serán munidos de dos paragolpes con elástico.

Enganche de los wagones para animales.

Art. 344.—Su enganche se hará con ganchos de rosca, munidos de sus respectivos elásticos de tracción, y nunca con cadenas, que solo se pondrán para seguridad.

Registro del trasporte de animales.

Art. 345.—Las Empresas registrarán los animales á trasportarse con arreglo á lo establecido por el artículo 199 de este reglamento.

Animales de especies diferentes en un wagon.

Art. 346.—Se permitirá cargar animales de especies diferentes en un mismo wagón, solo cuando ellos pue-

dan ser colocados consecutivamente y por separado, en espacios divididos entre si por tabiques ó listones.

Art. 347.—Será prohibido esparcir sobre el piso de los vehículos paja ú otro material combustible.

Esparcir paja en los pisos de los wagones.

Art. 348.—Los animales domésticos no podrán ser acollarados ó atados de las patas, ni puestos en bolsas ó cajones. Podrán ir encerrados en jaulas, siempre que éstas sean suficientemente espaciosas y ventiladas.

Las aves de corral podrán ir atadas de las patas, siempre que la duración del trayecto no sea mayor de 10 horas.

Trasporte de animales domésticos.

Art. 349.—Las maniobras de los trenes ó vehículos con animales serán las estrictamente necesarias y se ejecutarán con el mayor cuidado.

Maniobras de trenes con animales.

Art. 350.—La velocidad media de los trenes especiales de animales será:

En líneas cuya pendiente máxima exceda de $\frac{10}{1000}$ no será menor de 15 kms. y en las demás 20 kms.

Velocidad de los trenes especiales de animales.

Art. 351.—Las velocidades se calcularán dividiendo la distancia del trasporte por el tiempo que medie desde 3 horas después de cargado el tren, hasta la llegada á su destino, aunque éste corresponda á otra Empresa.

Cálculo para la velocidad de los trenes.

Pedido de wagones para animales.

Art. 352.—Cuando el pedido de vehículos para animales comprenda el número de ejes correspondientes al máximum de un tren, las Empresas estarán obligadas á formar trenes especiales.

Número de ejes en trenes especiales de animales.

Art. 353.—A los efectos del artículo anterior las Empresas harán conocer al público el número de ejes que sean necesarios para la formación de trenes especiales de animales.

Trenes de horario para traspotar animales.

Art. 354.—Será obligatorio de las Empresas, siempre que el tráfico lo exija, crear trenes de horario, de animales, cuyos itinerarios serán sometidos á la aprobación de la Dirección deFerroCarriles.

Instalación de bebederos.

Art. 355.—Las Empresas colocarán bebederos en las estaciones donde se carguen ó descarguen animales en grandes cantidades.

Se dará al bebedero el mayor desarrollo posible en relación á la forma y dimensiones del corral.

Descarga de animales.

Art. 356.—No se podrán descargar animales en ninguna estación ó punto de las líneas férreas en las que no existan comodidades para la descarga.

Rampas fijas en los bretes para cargar animales.

Art. 357.—La inclinación de las rampas fijas de los bretes no será mayor de 1/8. Los portones móviles que se usarán entre la rampa y los vehículos, tendrán el ancho suficiente y estarán provistos de una baran-

dilla á los costados, para la carga de ganado menudo, con la resistencia necesaria para contrarrestar el empuje lateral resultante del apiñamiento de los animales.

Número de animales que conducirá un wagon.

Art. 358.—Aún haciéndose el trasporte por wagon y no por cabeza, el Jefe de la Estación en servicio decidirá, en caso de controversia, sobre el número máximo de animales que pueda caber en cada vehículo.

Para el cálculo de ese número se tendrá presente que los animales nunca deberán estar apiñados entre si ni contra las paredes del wagón y han de disponer, cada uno, del espacio suficiente para poder ir cómodos.

Cuidadores de animales en los wagones.

Art. 359.—Por cada cuatro vehículos, (ó fracción) de ganado vacuno ó yeguarizo y por cada diez pisos ó fracción de ganado ovino ó porcino, deberá haber un peon cuidador, cuya presencia no eximirá á las Empresas de las responsabilidades inherentes al trasporte de los animales, aún en el caso que dichos peones fuesen trasportados grátis, á no ser que prueben que los perjuicios ó averías provinieran de culpa de los cuidadores.

Pases libres para cuidadores de hacienda arisca.

Art. 360.—Cuando se cargue hacienda arisca en wagones, en los que no puedan viajar sus conductores, se les dará pase libre de 2ª clase.

El Jefe de la Estación espedidora

hará constar en la guia el número de personas que viajen y en qué condiciones.

Término para retirar los animales y tarifa de estadia.

Art. 361.—Los consignatarios, debidamente avisados por las Empresas, deberán retirar sus animales en el término de 6 horas después de su llegada. Si asi no lo hicieren pagarán las siguientes estadías:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ganado vacuno ó yeguarizo c/u.. | $ m/n | 2.00 | por cada dia | ó fracción |
| Id porcino ú ovino c/u | » | 0.50 | » | » | » |
| Aves de corral (yuntas) .... | » | 0.05 | » | » | » |

Las consecuencias de estadías serán enteramente á riesgo de los consignatarios, siendo las Empresas irresponsables de los perjuicios que de ellos resultaren.

Sin embargo, será de obligación y de esclusiva cuenta de las Empresas el cuidar y dar de comer y de beber á los animales, siempre que sea posible, durante esas estadías, entendiéndose el importe de dichos cuidados comprendido en las tarifas indicadas.

Forma para el pago de estadia.

Art. 362.—El cobro de dichas tarifas se hará por cada cabeza de animal que llegue vivo á su destino, y el valor de los animales quedará afectado á dicho cobro.

Carta de porte de animales.

Art. 363.—Cualesquiera que sean los convenios del trasporte, se anotará en la carta de porte la especie

y número de animales á trasportarse en cada vehículo.

Art. 364.—Los dueños de los animales deberán retirarlos dentro de 6 horas después de llegados á su destino; de lo contrario tendrán que abonar por día ó fracción de día, la tarifa autorizada para alimentación y cuidado.

Término para descargar animales, alimentación y cuidado.

Art. 365.—En el trasporte de animales por wagón, cargados por el interesado, las Empresas no responderán por el número de cabezas cuando los wagones lleguen á su destino con los sellos intactos.

Sello en los wagones.

Art. 366.—Los wagones que hayan servido para el trasporte de animales, deberán ser cuidadosamente lavados después de cada trasporte.

En tiempo de epidemia en el ganado, ó en el caso de trasporte de animales que se sospechara fuesen atacados de enfermedades contagiosas, la Dirección de Ferro-Carriles podrá ordenar una desinfección en cada viaje, siendo los gastos por cuenta del interesado.

Lavado de los wagones despues del trasporte.

Art. 367.—Las Empresas estarán obligadas á dar aviso á los consignatarios, de todo envio de animales que se les haga, á la llegada á su destino á fin que tengan tiempo de retirarlos en el plazo fijado: á éste efecto los consignatarios tendrán la obligación de anotar su domicilio en la car-

Aviso á los consignatarios del envio de animales.

ta de porte y el aviso deberá darse dentro de las horas hábiles y siempre que el consignatário resida en el punto del destino.

Penas á las Empresas.

Art. 368.—Las Empresas que contravinieren estas disposiciones, incurrirán en las penas que establece la Ley General de Ferro Carriles y en las consignadas en la Ley número 2786 de 3 de Agosto de 1891, para los que cometan malos tratamientos y actos de crueldad contra los animales domésticos.

## CAPÍTULO NOVENO

### CADAVERES

Permiso para el trasporte de cadáveres.

Art. 369.—No se trasportará ningun cadáver sin permiso de las autoridades competentes y, además, se exijirá de los interesados el certificado de un médico legalmente reconocido, declarando que la muerte no provino de enfermedad contagiosa, pues, si asi fuese, el trasporte solo se podrá efectuar en las condiciones exijidas por las autoridades sanitarias.

Vehículos donde se trasportarán cadáveres y condiciones del ataud.

Art. 370.—El trasporte se efectuará en vehículos que no llevarán otra carga, y el cadáver estará colocado en un ataúd cerrado herméticamente y éste á su vez, en un cajon fuerte de madera, debiendo ser retirado por los interesados dentro del término de 6 horas después de llegado á su destino.

Art. 371.—Si fraudulentamente se hiciera ó se pretendiera hacer el trasporte de cadáveres, en contravención á lo dispuesto en los artículos anteriores, los culpables pagarán la diferencia que hubiera importado el flete, más cuatro veces el mporte de éste, como multa.

Penas por infracciones á los artículos anteriores.

## TÍTULO III.

## PRESCRIPCIONES GENERALES

## CAPÍTULO DÉCIMO

### DISPOSICIONES PENALES

Art. 372.—Las personas que impidieran ó estorbaran que los empleados de los ferro-carriles cumplan con sus deberes, serán castigados con multa de diez á veinte pesos m/n.

Penas á las personas por impedir procedan los empleados.

Art. 373.—Todo ataque ó resistencia violenta á los agentes ó empleados de los ferro-carriles, en el desempeño de sus funciones, se castigará con arresto de quince dias á tres meses, ó con una multa de cincuenta á trescientos pesos nacionales.

Penas por ataque ó resistencia violenta á los empleados ó agentes.

Art. 374.—Los empleados de ferro-carriles podrán detener á las personas que sorprendan dentro de los trenes ó fuera de ellos, en la preparación ó ejecución de actos que perjudiquen ó pongan en peligro á los pasajeros ó atenten contra las obras y dependencias del ferro-carril ó circulación de los trenes, y deberán entregarlas,

Detencion de las personas que cometan actos impropios en las dependencias del F. C.

en el dia, á la autoridad policial inmediata, prestando ante ella la correspondiente declaración, con expresión de las personas que presenciaron el hecho.

Pena á la persona que destruya una barra carril ú otro medio que cause un accidente.

Art. 375.—Todo individuo que destruya intencionalmente una barra-carril ó emplease algún otro medio para detener ó entorpecer la marcha de un tren ó para hacerlo descarrilar, será castigado con una pena de 3 meses á un año de arresto.

Si el fin que el delincuente se propuso se hubiese producido, la pena será de uno á tres años de prisión.

Si el hecho hubiese ocasionado contusiones, heridas ó fracturas, á alguna persona, la pena será de 3 á 8 años de presidio ó penitenciaría.

Si el accidente hubiese ocasionado la muerte de una ó mas personas, la pena no bajará de 8 años de presidio, pudiendo los tribunales aplicar hasta la última.

Pena por amenaza escrita ó verbal de cometer los delitos anteriores.

Art. 376.—La amenaza verbal ó escrita de cometer alguno de los delitos especificados en los artículos anteriores, cuando se haga con el fin de que los empleados de un Ferro-Carril abandonen el servicio, será castigada con arresto de uno á seis meses, ó con una multa de 50 á 100 pesos nacionales.

Pena por proceder con-

Art. 377.—Todo individuo que, por imprudencia, negligencia ó inobservancia de los reglamentos, causare

involuntariamente un accidente del que hubiere resultado herida de una ó más personas, será castigado con arresto de un mes á un año, ó una multa de 100 á 1000 pesos nacionales, sin perjuicio de la reparación del daño causado.

tra lo expresado en el reglamento.

Si el accidente hubiera producido la muerte de una ó más personas, la pena será de prisión de uno á cinco años.

Si el causante del accidente fuera empleado de la Empresa, ésta responderá por los daños y perjuicios causados.

Art. 378.—Todo el que, intencionadamente, cortase los alambres del telégrafo, destinados al servicio del Ferro-Carril, arrancase ó destruyese los postes ó ejecutase algún otro acto tendente á interrumpir la comunicacion telegráfica, será castigado con arresto de 2 meses á un año.

Pena por cortar el alambre telegráfico.

Si del hecho hubiesen resultado accidentes en los trenes, la pena será de un año á tres de prisión.

Si de esos accidentes resultase herida ó muerte de alguna persona, la pena será de 3 á 10 años de presidio ó penitenciaria.

Art. 379.—Será prohibido transitar por la vía, y en las estaciones deberá limitarse el tránsito al lugar destinado para los pasageros. Los contraventores serán penados con una multa de 2 pesos m/n.

Transitar en la vía.

Esta disposición no regirá para los empleados públicos en el desempeño de sus funciones.

Responsabilidad de la Empresa por las omisiones de sus empleados.

Art. 380.—Las empresas de ferro-carriles son responsables por los actos ú omisiones contrarios á la ley de ferro-carriles y á estos reglamentos, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.

Infracciones cometidas por las Empresas.

Art. 381.—Toda infracción cometida por las empresas será castigada con multa de quinientos á diez mil pesos, debiendo considerarse como una infracción distinta cada día que dejen trascurrir sin ponerse en las condiciones de la ley, después de la orden que al efecto hubieren recibido de la inspección gubernativa.

Casos de reincidencia.

Art, 382.—En caso de reincidencia, la multa autorizada por el artículo anterior se duplicará.

Facultad de la Dirección de F.F.C.C. para imponer multas á las Empresas.

Art. 383.—Corresponde á la dirección de ferro-carriles nacionales, imponer á las empresas las multas autorizadas por la ley general de ferro-carriles y estos reglamentos, y hacerlas efectivas por la vía de apremio, no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sino al solo efecto devolutivo. El gobierno no reconocerá á las empresas, como gasto de explotacion, el monto de las multas que hubiesen pagado.