

- 4.º Número del tren conductor.
- 5.º Destino de la expedición.
- 6.º Nombre del Jefe de tren.
- 7.º Señales del factor de carga.
- 8.º Número de expedición.
- 9.º Nombre y domicilio del remitente.
10. Nombre y domicilio del consignatario.
11. Estación remitente.
12. Estación consignataria.
13. Ultimo destino de la mercancía.
14. Marcas y números de la misma.
15. Número de bultos.
16. Su contenido.
17. Su peso bruto.
18. Número de documentos de Aduana.
19. Número de boletines de garantía.
20. Número de toldos que lleva el vagón.
21. Número de cuerdas que lleva el vagón.
22. Número de cuñas que lleva el vagón.
23. Incidentes del viaje.

Las hojas de cargamento van firmadas por el factor de carga y cada Jefe de Estación debe firmar el recibo de las mercancías que le son entregadas, para descargo del Jefe de tren; debiendo, además, ser firmadas por el Factor de descarga de la estación donde queda el vagón, y en ella se anotan las observaciones á que puedan dar lugar las faltas que resulten á la descarga. Son remitidas después al Jefe de Movimiento de la Compañía en una de cuyas estaciones queda el vagón conductor.

Algunas Compañías tienen establecidos precios reducidos ó nada cobran por el retorno al punto de procedencia de los embalajes y envases vacíos que han servido para la conducción de determinadas mercancías. Es natural que, si conceden estas ventajas, traten de asegurarse que no aprovechan este beneficio más que los envases ó embalajes que han viajado ya por sus líneas. Con objeto, pues, de evitar los abusos á que pudiera dar lugar la facilidad acordada, en el acto de facturar los embalajes ó envases llenos se entrega al remitente de la expedición un documento llamado Boletín de retorno, en el que se

hace constar el número de expedición, procedencia, destino, detalle y fecha de la misma, y la fecha en que caduca el Boletín, que es á los tres meses de su creación. Este documento es enviado por el remitente al consignatario, para que lo utilice al retorno de los embalajes.

En Francia no existe dicho documento, pero hace las veces de él el *récépissé à remettre au destinataire*.

A pesar de este sistema, las Compañías son defraudadas, puesto que con frecuencia dichos documentos son aplicados á embalajes ó envases que jamás han viajado por las líneas de aquéllas, y no sería esto lo peor, si en muchas ocasiones no fuesen aprovechados por personas completamente ajenas á las que efectuaron ó recibieron las expediciones del lleno.

El sistema francés es mejor, puesto que el remitente del vacío debe ser el mismo que fué consignatario del lleno, cuya identidad se comprueba con la presentación del *récépissé* que se exige.

En España no puede ponerse en práctica el sistema francés hasta que las Compañías entreguen al consignatario la carta de porte al hacerse éste cargo de la expedición que recibe. También podría lograrse igual resultado haciendo constar en el Boletín de retorno el nombre del consignatario.

Se da el nombre de etiquetas á unos parches de papel que se adhieren á los bultos en el acto de la facturación, para conocer el punto de su procedencia y destino y la expedición á que pertenecen.

Consta en ellas:

- 1.º El nombre de la estación de procedencia.
- 2.º El nombre de la estación de destino.
- 3.º El número de expedición.
- 4.º El número de bultos de que se compone.

Se distinguen por el color las de grande de las de pequeña velocidad.

Todo porteador ó remitente que se separe de las reglas de la facturación, tiene derecho á llamar á un Notario para que, ante testigos, levante un acta de lo ocurrido, con la cual puede acudir para hacer respetar sus derechos á los Tribunales competentes.

CAPITULO IV

DE DETERMINADOS TRANSPORTES

Facturación especial de determinados objetos.—*Colis postales*.—Sus condiciones de facturación.—Tarifa de paquetes postales.—Pequeños paquetes.—Expediciones por vagón completo.—Transportes militares.—Transporte de correspondencia.—Responsabilidad en el transporte de cartas.—Transporte de caza en tiempo de veda.—Transporte de contrabando.—Responsabilidad de la Empresa y modo de salvarla.—Transporte de papel timbrado.

126.—Las Compañías pueden rehusar algunas mercancías que sean presentadas á la facturación si no se le satisfacen los portes en el acto. En este caso se hallan los embalajes y envases vacíos, los géneros frescos, las muestras y en general todas aquellas cuya conservación exige doble cubierta y las que por su escaso valor no cubren los gastos del transporte.

Hay, además de estos, otros transportes, de los que nos ocuparemos en este capítulo, que están sujetos á una facturación especial.

Se da el nombre de *Colis postales* (paquetes postales), á unos pequeños paquetes, cuyo transporte se hace por las Empresas de ferrocarriles, en combinación con la Dirección general de Correos.

Las condiciones con que se hace el tráfico de paquetes postales, son las siguientes:

1.^a Los paquetes postales no podrán exceder de 3 kilogramos de peso, ni tener un volumen de más de 20 decímetros cúbicos, ni exceder en ninguna de sus caras de 60 centímetros de longitud. No podrán contener materias explosivas, inflamables

ó peligrosas, ni artículos prohibidos por las leyes y Reglamentos de Aduanas ú otros, ni tampoco cartas ó notas que tengan carácter de correspondencia.

Todo bulto deberá llevar las señas exactas del destinatario, y estará embalado de modo que se preserve eficazmente su contenido; deberá además estar lacrado, precintado, cerrado ó sujeto bajo otra forma con un sello ó marca del remitente, y ser acompañado del número de declaraciones de Aduanas que se expresan en la tarifa, según los puntos de destino.

Los bultos no podrán expedirse con declaración de valor, ni reembolso ó desembolso de ninguna especie.

2.^a Será obligatorio el pago previo á metálico de los portes correspondientes, con arreglo á los precios indicados.

3.^a Los paquetes postales se transportarán por los trenes correos ú otros en que se admitan bultos de gran velocidad y por la expedición más inmediata.

4.^a La entrega de bultos postales á los destinatarios se hará mediante recibo en la estación de destino, ó á domicilio en las localidades en que las compañías tengan organizado este servicio.

5.^a La pérdida ó la avería de un bulto postal, que no sea producida por causa de fuerza mayor, dan lugar al pago de una indemnización correspondiente al importe real de la pérdida ó de la avería, pero sin que pueda nunca exceder de 15 pesetas por bulto. Las reclamaciones por pérdida ó avería sólo se admitirán durante un año, á partir de la fecha en que se haya hecho la entrega por el remitente. Pasado este plazo, no habrá derecho para reclamar indemnización.

En España existe además una tarifa interior (X., núm. 2) para el transporte de pequeños paquetes, combinada entre las principales Compañías, cuyos precios, si bien algo más reducidos que los de las tarifas generales, distan mucho de los que rigen para los paquetes postales.

Se dice que un vagón está completo cuando se halla en alguno de los tres casos siguientes:

1.^o Cuando está lleno de mercancías, por más que el peso de éstas sea inferior á la carga que puede conducir el vehículo.

2.^o Cuando no estando lleno, las mercancías que contiene

son de un peso igual á la carga que puede conducir el vagón.

3.º Cuando la expedición que contenga sea facturada por una tarifa especial que fije el cargamento de un vagón y la facultad de pagar por dicho peso; y que el remitente la acepte, conformándose en pagar un peso superior al real de la expedición.

Siempre que una tarifa exija el cargamento de un vagón completo sin expresar el número de toneladas, deberá tasarse la expedición por el peso máximo de carga que expresa el vagón que lo conduzca, y el remitente tendrá que abonarle, por más que la partida que facture sea inferior en peso al que pueda transportar el vagón, si no prefiere esperar á que la Compañía le proporcione otro vehículo, cuya cabida sea igual ó lo más aproximada posible al peso de la expedición.

Cuando se efectúa una remesa tasada por cargamento de vagón completo, y después de llenado uno ó más vagones, sobra un pico insuficiente para completar otro vagón, este sobrante debe ser tasado por su peso real (la fracción de 10 kilogramos redondeada), con arreglo á la tarifa general, ó como si ocupase un vagón entero.

No se confundan las remesas por vagón completo con aquellas para las que se señala un minimum de expedición, pues para gozar del precio reducido que para las últimas se señala, basta: ó pagar por el minimum exigido, ó por el peso real si es superior ó igual á aquél.

Este sistema tiene para el cargador la ventaja sobre el de vagón completo, que los picos que exceden del cargamento exigido son tasados á los mismos precios señalados para la primera parte de la expedición.

Los transportes militares se rigen por varias disposiciones especiales, de las que vamos á ocuparnos.

La Real orden de 29 de Marzo de 1864 comprende á los carabineros en los beneficios concedidos á los individuos del ejército, siempre que acrediten que el motivo de su viaje es el servicio que en el Cuerpo desempeñan ó el regreso á sus hogares cuando fueren licenciados.

El Reglamento para el transporte de las tropas por los ferrocarriles, aprobado por Real orden de 9 de Octubre de 1867,

prescribe en su art. 1.º, que el transporte de las tropas de todas armas y del material de guerra por cuenta del Estado en los caminos de hierro, sólo podrá verificarse en virtud de Real orden y en casos de urgencia muy reconocida y justificada, por disposición de los Capitanes generales ó de los en Jefe de los Ejércitos, que deberán dar cuenta inmediata al Ministro de la Guerra de la perentoria necesidad que hubiere hecho precisa aquella medida.

Dispone el art. 2.º, que los jefes de los cuerpos ó fracciones á quienes conviniere utilizar por su cuenta el camino de hierro, tendrán esta facultad, pero bajo el concepto de ser previamente autorizados por los Capitanes generales de los respectivos distritos en que se hallaren.

En su art. 3.º, señala la incumbencia á la Administración militar de circular las órdenes convenientes para llevar á efecto todo transporte que se prevenga, poniéndose en relación con las de los caminos de hierro para organizar los trenes y el itinerario que convenga.

Por orden del Regente del Reino de 14 de Febrero de 1869, se hace extensiva á toda clase de fuerza pública la rebaja de la tarifa de transporte de viajeros hecha en las condiciones de aplicación de la tarifa general á los militares y marinos, siempre que por orden del Gobierno ó de las Autoridades superiores se haga necesaria y efectiva su movilización, prestando el servicio propio de la fuerza del Ejército ó de la Marina en los casos en que precisamente reclamen tal cooperación el mantenimiento del orden público, la defensa de las instituciones ó la integridad del territorio.

La Real orden de 24 de Septiembre de 1871 dispone que la fuerza pública que sea conducida en trenes de viajeros, debe descargar las armas de fuego si se cargan por la recámara, ó ó quitar las cápsulas si se cargan por la boca, á no ser que viajen en coches separados ó en circunstancias muy extraordinarias.

Por orden de 27 de Agosto de 1873, se ordena á los Jefes militares que manden fuerzas que hayan de ser transportadas por los caminos de hierro, que no detengan el material empleado, luego de cubierto el servicio, por los graves perjuicios

que así á los intereses de las Compañías, como al general del Estado, se irrogan de tener aglomerados en puntos donde no es necesario varios trenes.

Por la Dirección general de Obras públicas se ordenó en 29 de Diciembre de 1873 y en aclaración de la Real orden anterior, que, teniendo en consideración que las remesas efectuadas en trenes especiales no cambian el material de tracción en las estaciones de empalme, aun cuando la explotación del trayecto recorrido corresponda á diferentes Compañías, se entienda que la citada devolución ha de verificarse en los puntos de destino del transporte, verificándola inmediatamente después de cubierto el servicio, según lo prevenido por la referida orden de 27 de Agosto anterior.

Las Empresas de ferrocarriles están autorizadas para transportar en sus trenes la correspondencia que se refiera al servicio de las mismas, pero de ningún modo la que trata de asuntos particulares. Así lo dispone la Real orden de 7 de Diciembre de 1871.

En virtud de la misma, el Gobierno hace responsable á los porteadores cuando por su parte admiten al transporte cartas que no sean del servicio de la Empresa ú oficial de las Inspecciones del Gobierno.

En Francia se procede á la formación de un proceso verbal cuando se encuentra correspondencia fraudulentamente transportada, dirigiendo el procedimiento contra el empleado en cuyo poder es hallada, sin perjuicio del derecho que puede éste ejercer contra el contraventor.

Lo mismo sucede en dicho país cuando es hallada una expedición de caza en tiempo de veda, sin tener en cuenta que generalmente el empleado que la conduce ignora que tal artículo sea, puesto que viene falsamente declarado.

En España, según ley de 10 de Enero de 1879, está terminantemente prohibida la circulación de caza en la época de la reproducción, que es desde 1.º de Marzo á 1.º de Septiembre en las provincias de Alava, Avila, Burgos, Coruña, Guipúzcoa, Huesca, León, Logroño, Lugo, Madrid, Navarra, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segovia, Soria, Valladolid, Vizcaya y Zamora, y desde 15 de Febrero á 15

de Agosto en las restantes provincias, Islas Canarias y Baleares.

Exceptuáanse de la disposición anterior los conejos procedentes de propiedades particulares, cuyos dueños pueden venderlos con permiso de la Autoridad local, desde 1.º de Julio hasta terminada la veda.

Lo dispuesto por la ley, tanto en lo que se refiere al transporte de la correspondencia particular, como á la caza en tiempo de veda, sin tener en cuenta la complicidad ó inocencia del porteador, es, en nuestra opinión, arbitrario, tanto más, cuanto aquélla no da medios á las Compañías para ponerse á cubierto haciéndolas responsables del fraude cometido, sin su consentimiento, por un tercero.

En semejantes circunstancias se hallan las Compañías con respecto al transporte del contrabando, pues si bien tienen medios para ponerse á cubierto, son éstos tan poco eficaces, que las colocan casi en tan pésimas condiciones como si se tratase del transporte de caza y correspondencia.

Las Empresas en cuyo poder es hallado un género de contrabando y no pueden presentar al propietario del mismo, son responsables de las multas impuestas por la Aduana. En efecto: la sentencia dictada en 6 de Marzo de 1871 por el Ministro de Hacienda sobre un expediente incoado en la Aduana de Cádiz, dice:

«Resultando que aquella Administración de Aduanas (se refiere á la de Cádiz) ha exigido las multas marcadas en el Apéndice 20 de las Ordenanzas vigentes, á la Empresa del ferrocarril de Cádiz á Sevilla, á pesar de que constan en el expediente los nombres de la persona que facturó las cajas, que es el primer responsable de la defraudación cometida.—Y considerando que el procedimiento debe seguirse en este caso contra el remitente del género, puesto que se sabe quien es, y que es necesario poner en concordancia el Apéndice 20 de las Ordenanzas con el art. 293 de las mismas, y hacer que desaparezca la aparente contradicción que existe entre los dos, debida á una redacción defectuosa del citado artículo, y contraria al espíritu de la legislación, ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por V. S.: 1.º, que se entienda que las Empresas de ferrocarril

les sólo son responsables de las multas que deban imponerse por delitos y faltas de contrabando y defraudación, cuando no aparezcan facturados, ó lo estén por una persona desconocida ó supuesta, los géneros que han dado margen á dichos delitos ó faltas...»

Ya en 6 de Septiembre de 1864 se dictó una Real orden en la que se hacía responsables á las Compañías que transportasen géneros de contrabando, dejando á su arbitrio adoptar las medidas que creyesen convenientes para evitar tales perjuicios.

En 25 de Febrero de 1868, por una circular de la Dirección general de Impuestos indirectos, se confirma la Real orden anterior y se dan reglas para que se ejerza vigilancia á fin de evitar que las Empresas de ferrocarriles cometan defraudaciones transportando contrabando.

De acuerdo con las anteriores disposiciones declaró el Tribunal Supremo, por sentencia de 7 de Febrero de 1873, que no procedía el recurso de alzada interpuesto por la Compañía de Sevilla á Cádiz en virtud de una sentencia del Ministerio de Hacienda, por la que se condenaba á dicha Compañía á la multa de 36.000 pesetas y comiso de las cajas de tabaco que la produjeron.

Por orden del Gobierno de la República de 14 de Mayo de 1873, se confirman las anteriores manteniendo la responsabilidad á las Empresas y facultándolas para exigir la cédula de vecindad á los remitentes en el acto de la facturación, con objeto de que les sea más fácil conocer al responsable de las defraudaciones que se cometan.

En 16 de Septiembre de 1875 el Director general de Aduanas encareció al de Obras públicas la necesidad de circular las oportunas órdenes á fin de que los empleados de las Compañías de ferrocarriles secunden á los agentes fiscales para la persecución del contrabando en las estaciones.

Los Directores de las Compañías de Madrid á Zaragoza y Alicante, del Norte, de Zaragoza á Pamplona y Barcelona, de Almansa á Valencia y Tarragona y de Ciudad Real á Badajoz, solicitaron en 1876 se dictase la disposición más conveniente para dejar consignada la irresponsabilidad de las Empresas por el contrabando que se descubra en los bultos que se transpor-

ten, aun cuando no aparezcan los consignatarios ó remitentes; excepto cuando resulte complicidad directa de las Empresas ó de sus empleados. Esta solicitud fué desestimada por Real orden de 15 de Noviembre de 1876, comunicada por el Ministro de Hacienda al Director general de Aduanas.

En Francia las leyes son las mismas, respecto á este asunto, que en España. En efecto: en 25 de Agosto de 1881 dictó el Tribunal correccional de Ceret la sentencia siguiente:

«Considerando que por proceso verbal de 9 de Marzo de 1881, de los carabineros de Cerbère, descubrieron en el fondo de un bulto, declarado legumbres verdes, una caja conteniendo 38 cigarros:—Considerando que Germá, Jefe de la Estación de Cerbère, objeto del proceso verbal, ha hecho conocer á la Administración de Aduanas que el remitente del bulto que contenía los objetos de contrabando era Miguel Sorés, domiciliado en Benicarló, y que el consignatario era José Sorés, domiciliado en Belloc:—Considerando que la Administración de Aduanas ataca á José Sorés y á Germá;—Y que Germá, habiendo hecho conocer á la Administración los autores del fraude, no debe ser responsable de los resultados del proceso verbal:—Considerando que la Administración no prueba que José Sorés haya participado, sea como autor, sea como cómplice, en la defraudación cometida por el remitente, y que debe ser relevado de las consecuencias del proceso verbal:—Sobre estos motivos, absuelve á Germá y á José Sorés, sin gastos.»

No conformándose con la anterior sentencia la Administración de Aduanas de Cerbère, acudió en alzada ante el Tribunal de Apelación de Montpellier, quien, por sentencia de 4 de Diciembre de 1882, confirmó la irresponsabilidad del consignatario José Sorés, pero la hizo recaer entera contra Germá, puesto que á la Administración de Aduanas citada no le convenía perseguir al remitente Miguel Sorés, residente en España; fundándose, entre otros, en los siguientes principios:

«Considerando en derecho que, según las leyes de 22 de Agosto de 1791, 9 floreal del año VII, 28 de Abril de 1816 y 2 de Junio de 1875, los porteadores y otros destinados á la conducción de mercancías prohibidas, introducidas fraudulentamente en territorio francés, deben ser condenados á una multa

y á la confiscación de las mercancías prohibidas y de los instrumentos que sirvan para encubrir el fraude, sin que la Administración venga obligada á encausar á los propietarios de estas mercancías, á pesar de que sean designados por el transportador; que las disposiciones de estas diversas leyes no permiten que los Tribunales indaguen si los transportadores y adjuntos proceden ó no de buena fe; y no existiendo analogía alguna entre la materia de Aduanas y la de contribuciones indirectas, para las cuales la ley de 21 de Junio de 1873 ha dispuesto que los portadores pueden ponerse al abrigo de toda persecución, haciendo conocer de manera que puedan ser habidos los verdaderos autores del fraude, siendo más fácil de poner á cubierto los derechos en materia de contribuciones indirectas que en materia de Aduanas;... Declara á la Compañía del Midi, y por ella á Germá, Jefe de la estación de Cerbère, culpable de introducción en Francia de mercancías prohibidas, condenándole, en virtud de los artículos 1.º, tít. 5.º de la ley de 22 de Agosto de 1791, y 41, tít. 5.º de la ley de 28 de Abril de 1816, á una multa de 500 francos y á los gastos de la primera instancia y de los de apelación liquidados en 62,67 francos.»

No conformándose Germá, recurrió en alzada ante el Tribunal de casación, quien, con fecha 21 de Abril de 1883, confirmó la sentencia del de Montpellier, manifestando que éste había interpretado y aplicado perfectamente la ley; y añadiendo que se había hecho constar la residencia del culpable en el extranjero y la ninguna garantía que ofrecía á la Administración.

El transporte del papel timbrado es costumbre hacerlo por contrato, en el que se conceden algunas ventajas en los precios de transporte á cambio de la condición de que cuando las Compañías tengan que pagar averías ó pérdidas, se les contará el papel timbrado por su valor real de coste en fábrica, y nunca por el nominal representado por los sellos impresos en él.

Pretendió el Ministro de Hacienda, en 30 de Noviembre de 1871, que las Empresas de ferrocarriles transportasen gratuitamente el papel sellado; mas por Real orden de 18 de Diciembre del mismo año, comunicada por el Ministro de Fomento

al de Hacienda, se dijo que con tal pretensión se faltaría á las concesiones recíprocas que las leyes de concesión y demás disposiciones vigentes han establecido entre el Estado y las Empresas de caminos de hierro, pudiendo, si á aquel Ministro parecía conveniente, excitar el celo y patriotismo de las Compañías del Norte y de Madrid á Zaragoza y Alicante, á fin de que, atendiendo á la importancia y perentoriedad del servicio de que se trata, remitan con la velocidad de los viajeros los bultos de papel sellado que se indican, pagándose sólo el porte de pequeña velocidad con arreglo á tarifa.

En 28 de Febrero de 1875 insistió de nuevo el Ministro de Hacienda para que el papel sellado fuese considerado como correspondencia oficial, y, por consiguiente, transportado gratuitamente, y también se comunicó por el de Fomento una Real orden de 19 de Marzo del mismo año, en la que se desestima por injusta la pretensión del de Hacienda, apuntando que las Empresas no tendrán inconveniente alguno en celebrar un contrato especial con la Dirección de Rentas Estancadas para la conducción de efectos sellados, con las mismas ventajas que ofrecen al Tesoro para la conducción de metálico y valores.