

## CAPITULO V

### DE LA EXPEDICIÓN, TRANSPORTE, TRANSMISIÓN Y ENTREGA

Preferencias en el orden de expedición.—Perjuicios que pueden originarse á las Compañías de no seguir las instrucciones de los remitentes.—Estados de transmisión.—Reservas.—Entregas.—Cómo se operan las entregas.—Pérdida del talón.—Plazos de transporte.—Plazos de transmisión.—Plazos para operaciones de Aduana.—Plazos de entrega.—Cambios de consignación.—Reexpediciones.—Cartas de aviso.—Pérdida de la carta de aviso.—Entréguese.—Boletín de salida.

127.—La disposición 9.<sup>a</sup> de las que han de observarse en la percepción de los derechos de tarifa, que forma parte de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, previene que «los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro».

Fundada en la prohibición de conceder preferencias á los cargadores que utilizan la vía férrea, está la expedición de las remesas que debe efectuarse, según ordena la disposición transcrita, no pudiendo las Empresas hacer actos de favor para unos en perjuicio de otros.

El art. 49 del *Cahier de Charges* dispone, entre otras cosas, que «por las mercancías que tengan un mismo destino, las expediciones tendrán lugar siguiendo el orden de su inscripción en la estación de salida».

Las estaciones remitentes deben seguir puntualmente las

instrucciones dadas por los cargadores en sus notas declaratorias; así es que si remiten á pequeña velocidad una partida declarada á gran velocidad, exponen á la Compañía á la pérdida de la diferencia entre uno y otro precio de transporte y al pago de la indemnización consiguiente por retraso.

Hay que tener en cuenta que toda instrucción dada formalmente por un remitente, debe ser seguida al pie de la letra, mientras esté de acuerdo con la ley.

En Francia se presentó un caso que da una idea sobre lo que acabamos de indicar: un remitente llamado Francisco, presentó en la estación de París una expedición á pequeña velocidad, con destino á Saint-Germain. La Compañía que explotaba dicha Sección, sólo tenía establecido el servicio de gran velocidad, y rehusó la partida. Acudió Francisco á los Tribunales y obtuvo, en 11 de Junio de 1862, la sentencia siguiente:

«Considerando que el 2 y 8 de Octubre y 11 de Noviembre últimos, Francisco ha requerido á la Compañía de los ferrocarriles del Oeste para que transportase sus mercancías á pequeña velocidad, desde París á Saint-Germain y de Saint-Germain á París:—Considerando que la Compañía se ha negado á ello, pretendiendo estar en el derecho de hacer sólo transportes á gran velocidad por la línea de Saint-Germain:—Resultando que por decreto ministerial de 11 de Junio de 1857, fué aprobado el precio para el transporte á pequeña velocidad;—Que la Compañía no puede negarse á poner en ejecución dicha tarifa:—Resultando de lo que precede que la Compañía debe tener cuenta á Francisco de la diferencia entre el precio de la pequeña y de la gran velocidad por él pagada, ó sean 51,70 francos; sobre la reclamación de daños y perjuicios:—Considerando que el perjuicio ocasionado á Francisco será suicientemente reparado, condenando á la Compañía á las costas.—Por estos motivos: Condena á la Compañía del Oeste á pagar á Francisco la suma de 51,70 francos, con los intereses legales. Declara á Francisco mal fundado en su demanda de daños y perjuicios. Condena á la Compañía á las costas.»

Cuando una expedición debe viajar por las líneas de más de

una Compañía, es fuerza que, terminado el recorrido por los rails de la remitente, sea entregada ó transmitida por ella á la que deba continuar el transporte.

La transmisión de las mercancías se efectúa por medio de unos documentos, llamados estados de transmisión, en los que se hacen constar los siguientes conceptos:

- 1.º Estación que remite.
- 2.º Velocidad.
- 3.º Número de orden.
- 4.º Compañía que recibe.
- 5.º Fecha de la entrega.
- 6.º Fecha de la expedición.
- 7.º Procedencia real de la misma.
- 8.º Su destino definitivo.
- 9.º Su número.
10. Nombre del remitente.
11. Nombre del consignatario.
12. Marcas y números de los bultos.
13. Número de cabos.
14. Su contenido.
15. Su peso bruto.
16. Detalle de los portes cobrados.
17. Detalle de los portes á cobrar.
18. Número de documentos acompañatorios.
19. Fecha del documento y firma del representante de la Compañía que entrega.

Con objeto de hacer constar las irregularidades que se noten en el acto de la transmisión, dejando á cubierto la responsabilidad de las Compañías, de acuerdo con los reglamentos concertados entre ellas, existen unos documentos llamados reservas, que no son otra cosa que actas levantadas por el representante de la Empresa que entrega, y en las que se hacen constar los siguientes conceptos:

- 1.º Estación que las da.
- 2.º Compañía á que pertenece la estación.
- 3.º Velocidad.
- 4.º Número de orden.
- 5.º Marcas, números, naturaleza y peso de los bultos.

- 6.º Nombre del consignatario y destino.
- 7.º Texto de las reservas.
- 8.º Su fecha.
- 9.º Número y procedencia de la expedición.
10. Firma del Representante de la Compañía que las da.

Dichos documentos se cortan de un talonario y se juntan á unos estados llamados *de reservas*, siendo entregados á la Compañía que recibe, y por copia al Jefe de Reclamaciones de la Compañía que entrega.

Una vez llegados á su destino los efectos transportados, debe procederse á su entrega á los consignatarios, mediante presentación, por parte de éstos, del talón-resguardo y pago de los gastos de transporte y accesorios, si no fueron satisfechos por el remitente.

La entrega es el acto por el cual queda terminado el contrato de transporte.

El art. 155 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dice que «la persona á quien se dirija una mercancía no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo, si se hallase en su domicilio cuando le fuese presentada».

Al arribo de las expediciones á la estación de destino, deben ser registradas en el libro de llegadas antes de su entrega, no teniendo derecho las Compañías á cobrar por esta operación cantidad alguna, ni en España ni en Francia.

Los objetos cuya descarga es de cuenta de la Compañía, serán alijados dentro de las veinticuatro horas de su llegada, siendo depositados en los muelles ó almacenes de la estación, según su naturaleza. Si la descarga es de cuenta del consignatario, la Compañía pondrá á su disposición, para verificarla, el vagón conductor dentro de las veinticuatro horas de su llegada.

La estación de destino debe avisar al consignatario la llegada de la mercancía, si ésta debe ser entregada en la estación y hacerla camionar hasta el domicilio de aquél, si así consta en la nota declaratoria.

El art. 126 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dispone que «las hojas de expedición entregadas por la Empresa á los conductores de los trenes de mercancías, harán fe

en favor de los dueños que hubiesen perdido su resguardo, siempre que identifiquen la persona».

En caso de pérdida del talón bastará, si éste es nominativo, que el consignatario identifique su persona y firme un recibo á satisfacción del Jefe de Estación. Si el talón es al portador, no puede ser entregada la mercancía, menos que el que la reclame pruebe fehacientemente que la expedición le pertenece, prestando, además, obligación que garantice á la Compañía de las consecuencias á que podría exponerla la entrega si, posteriormente á ella, se presentaba el talón en manos de un tercero. En igual caso se hallan los viajeros que han perdido su Boletín de equipaje, que no es otra cosa que un talón al portador.

En Francia no es necesaria la presentación del talón más que cuando se trata de expediciones consignadas al portador. En todos los casos, el consignatario ó una persona convenientemente autorizada por él debe firmar el recibo de la expedición en el registro de llegadas.

En España hay algunas Compañías que practican este sistema.

Hemos hablado de los plazos de expedición, faltando que nos ocupemos de los de transporte, transmisión, aduana y entrega.

Los de transporte son:

Para la gran velocidad, el tiempo que tarda el tren que los conduce en llegar á su destino.

Para la pequeña velocidad, son de veinticuatro horas por fracción de 125 kilómetros recorridos, no pasando de 300 kilómetros los que un transporte recorra por las líneas de una misma Compañía. Si el trayecto es mayor de 300 kilómetros, se conceden veinticuatro horas por cada 100 kilómetros.

En Francia los plazos de transporte, son:

Para la gran velocidad, los mismos que en España.

Para la pequeña velocidad, son en general de veinticuatro horas por fracción indivisible de 125 kilómetros, no siendo contadas las fracciones inferiores ó iguales á 25 kilómetros; así 150 kilómetros son contados como 125; 275 como 250, etc.; sin embargo, en el decreto ministerial de 12 de Junio de 1866,

en cuyo art. 7.º se estipulan los plazos indicados, figura otro artículo, el 8.º, que señala á las líneas de ciertas Compañías los siguientes plazos: veinticuatro horas por fracción indivisible de 200 kilómetros.

En Alemania los plazos de transporte para la pequeña velocidad están representados por 100 á 110 kilómetros por día. En algunas líneas la velocidad es aun menor: en las de Silesia, por ejemplo, se conceden tres días para las distancias hasta 151 kilómetros; cuatro días de 151 á 301, y cinco días para las distancias mayores de 301 kilómetros. En otras líneas, como las de Berlín y Leipzig á Colonia, los plazos son mucho más breves, puesto que la velocidad es de 206 kilómetros por día.

En Inglaterra la rapidez con que se efectúan los transportes es fabulosa. En cuarenta y cinco horas se reciben, transportan y entregan en Aberdeen las mercancías procedentes de Londres que dista de aquel punto 899 kilómetros. En España y en Francia se emplearían once días para semejante transporte. De Edimburgo á Londres (distancia 643 kilómetros) se invierten para la expedición, transporte y entrega, de treinta á cuarenta horas, según la dirección del transporte. En España se emplearían nueve días. Adviértase que en Inglaterra no existen plazos reglamentarios.

Los plazos de transmisión son: en las expediciones á gran velocidad, de tres horas para las líneas unidas sin solución de continuidad, y en las expediciones á pequeña velocidad, de veinticuatro horas para las líneas que se hallan en igual caso. Iguales plazos existen en Francia.

Las expediciones destinadas al extranjero deben forzosamente atravesar por lo menos dos Aduanas, en las cuales debe procederse á las operaciones necesarias para que puedan continuar su viaje.

Los plazos en que deben ser hechas las operaciones de Aduana no están señalados en ley alguna, pues dependen de muchas circunstancias; sin embargo, es costumbre conceder para la pequeña velocidad veinticuatro horas por las operaciones de exportación, y setenta y dos por las de importación. Para las expediciones á gran velocidad, si se trata de géneros

libres de derechos ó de fácil deterioro, no se señalan plazos, puesto que las operaciones se efectúan generalmente en el intervalo que media desde la llegada del tren conductor á la salida del que debe continuar el viaje.

Tanto en un caso como en otro, dichos plazos pueden ser prolongados y las Compañías no incurren en responsabilidad si prueban que el retraso no las es imputable.

Los plazos de entrega son:

Para la gran velocidad, dos horas después de llegada la expedición á su destino si los despachos están abiertos.

Para la pequeña velocidad, son de veinticuatro horas después de la llegada del tren que las conduce.

Así lo dispone el art. 125 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

En Francia los plazos de entrega para la pequeña y gran velocidad son los mismos que en España; sin embargo, los artículos alimenticios destinados á los mercados de París y otras poblaciones importantes, deben ser entregados á los consignatarios dos horas después de la llegada del tren conductor, sea cual fuere la hora del día ó de la noche en que llegue.

El art. 360 del Código de Comercio, dice:

«El cargador podrá, sin variar el lugar donde deba hacerse la entrega, cambiar la consignación de los efectos que entregó al porteador, y éste cumplirá su orden con tal que al tiempo de prescribirle la variación de consignatario, le sea devuelta la carta de porte suscrita por el porteador, si se hubiere expedido, canjeándola por otra en que conste la novación del contrato. Los gastos que esta variación de consignación ocasione serán de cuenta del cargador.»

Anteriormente nos hemos ocupado del endoso de talones, y hemos dicho que puede llegarse al mismo resultado que se consigue con aquella operación por otros medios más en uso. Consisten éstos en los cambios de consignación autorizados por la ley, de la que se deduce que la mercancía es de propiedad del remitente mientras no está en poder del consignatario. Puede, pues, el remitente cambiar el consignatario, bastando para ello pedirlo por carta acompañada del resguardo á la Compañía remitente.

En Francia, como en España, la mercancía pertenece al remitente mientras no se ha efectuado su entrega al consignatario; de modo que una expedición que se halle en estas circunstancias puede ser cambiada de consignatario, empleando igual procedimiento que el explicado en el párrafo anterior.

Nótese bien que para el cambio de consignación es indispensable que la Compañía que lo ordena entre en posesión del talón en el acto de concederlo, pues de lo contrario se expone á las consecuencias que se originarían si el talón quedase en poder de un consignatario de mala fe.

Las Compañías han dado hasta fines de 1885 muchas facilidades para los cambios de destino, con objeto de no causar perjuicios al comercio á consecuencia de los errores que en la facturación puedan haber sufrido los remitentes; y no sólo lo conceden las Compañías remitentes, sino que, avenidas con las intermedias y las de destino, sus cesionarios, lo autorizan éstas, concretándose á dar aviso á las anteriores por lo que pueda afectar á sus portes, puesto que al propio tiempo que se concede el cambio se ordena la rectificación de portes, así sea benéfica como contraria á los intereses de las compañías.

Una vez llegada la expedición al término de su viaje, las Compañías no consienten ni tienen obligación de cambiar el destino, debiendo procederse en este caso, para conseguir igual fin, á la reexpedición del envío. Esta operación consiste en crear una nueva documentación considerando la remesa como presentada por segunda vez á la facturación.

En España sólo se acuerda y es legal esta operación al consignatario. En Francia se concede á éste y al remitente.

El art. 153 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, dispone que «una vez llegada una expedición á destino, si no va consignada á domicilio, debe la estación que la recibe avisar su llegada al consignatario dentro de las veinticuatro horas de su arribo.»

El importe del franqueo de la carta de aviso que es dirigida al consignatario, viene en España á cargo de la Compañía. En efecto: la Real orden de 7 de Diciembre de 1871, dice:

«Vista la comunicación del Inspector, Jefe administrativo y mercantil de la división de ferrocarriles de Madrid, fecha 27

de Septiembre próximo pasado, elevando con su informe á este Ministerio la consulta hecha por la Compañía concesionaria de los caminos de hierro de Madrid á Zaragoza y Alicante, sobre si el gasto de franqueo de las comunicaciones que dirige á los consignatarios, dando aviso de la llegada de las mercancías, debe ser de su cuenta ó reembolsable por aquéllos:—Considerando que al conceder el art. 146 del Reglamento de 8 de Julio de 1859 á las Empresas de ferrocarriles la facultad de establecer servicio ordinario de transportes, para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas, impone el deber de dar aviso de la llegada de la mercancía á los interesados que han preferido valerse de carruajes propios, ó personas de su confianza, único caso en que aquél ha de tener lugar:—Considerando que es obligatorio el cumplimiento de la concesión referida, como lo demuestra la forma preceptiva que usa el Reglamento, concesión que puede ser aprovechada ó renunciada por las Empresas, según les convenga:—Considerando que la mencionada facultad ha de estimarse como un beneficio, en cuyo concepto es indudable que los gastos que ocasione deben sufragarse por el que obtiene aquél;—S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien declarar que el gasto que pueda producir la obligación que impone el art. 146 del citado Reglamento, de dar aviso de la llegada de las mercancías á los consignatarios, á que el mismo se contrae, ha de ser de cuenta de la Compañía que establezca servicio ordinario de transportes entre las estaciones y las poblaciones inmediatas.»

En Francia, el franqueo de las cartas de aviso viene á cargo de los consignatarios, según un decreto ministerial de 31 de Mayo de 1870.

Las cartas de aviso son cortadas de un talonario, cuya matriz queda en poder de la estación que las expide.

Confadas al servicio de correos, pueden sufrir retraso ó extravío, y en estos casos originarse gastos de almacenaje que vienen á cargo de la mercancía, quedando la responsabilidad de la Compañía salvada, si prueba, mediante presentación de la matriz, que expidió la carta aviso en tiempo oportuno.

En Francia ha sido discutida esta cuestión ante el Tribu-

nal de Casación, quien falló á favor de las Compañías, fundándose la sentencia, fecha 31 de Mayo de 1858, en los siguientes principios:

«Considerando... que (la expedición) llegó á su destino en 31 de Octubre, y que queda suficientemente justificado que el día siguiente, 1.º de Noviembre, la Compañía, ó su dependiente, lo avisó por carta á Mauriach y Compañía:—Que la prueba de este hecho resulta del Registro con matriz, producido por la Compañía, cuyo libro es regularmente llevado:—Que una de las matrices menciona, en cabeza, la naturaleza de la mercancía, el nombre del consignatario, la fecha de llegada y al pie la de la carta de aviso, que ha sido cortada de la matriz:—Que el Tribunal rehusa este documento por el motivo que no puede ser hecho un título de sí mismo; pudiendo oponerse igual objeción á todos los libros de comercio, los cuales, sin embargo, en materia comercial, pueden, según las circunstancias, hacer fe en favor del que los produce:—Que siendo las Compañías de ferrocarriles sociedades comerciales, debe serias aplicada la misma regla:—Que el registro de que se trata está perfectamente apropiado al destino que se le da, y debe ser asimilado al libro copiador de cartas:—Que, además, no tienen las Compañías otro medio para hacer constar los avisos que pasan á los consignatarios de las mercancías expedidas de estación á estación, puesto que no podrían emplear el ministerio de los Escribanos...»

En las estaciones de importancia, y con objeto de facilitar las operaciones de entrega de las expediciones transportadas, se exige á los consignatarios la presentación del talón en el despacho de carga, donde después de examinado y liquidado aquél, es recogido, entregando en cambio del mismo un documento al portador, en el que consta el número de expedición y su procedencia; las marcas, números y número de bultos de que se compone. Dicho documento es vulgarmente conocido con el nombre de *Entréguese*, y no es otra cosa que una orden dada por el Jefe de mercancías para que se ponga á disposición del consignatario la partida de que debe hacerse cargo.

Las grandes estaciones tienen guardadas todas las puertas de salida y entrada, y con objeto de evitar que desaparezcan

géneros, no se permite salir mercancía alguna sin que el conductor de la misma entregue al portero un documento extendido por el empleado encargado de las entregas.

Dicho documento, llamado *Boletín* ó *Billete* de salida, está concebido en estos ó parecidos términos:

«Permitase al portador la salida de la expedición número... compuesta de... bultos, marcas...» Sigue la fecha en que se extiende y la firma del empleado que lo llena.

## CAPITULO VI

### DE LOS VIAJEROS

Definición.—Expedición.—Abandono de asiento.—Cambio de carruaje.—Modificación del viaje.—Suplementos.—Billetes y su división.—Billetes ordinarios.—Billetes omnibus.—Billetes directos.—Falta de carruajes de la clase á que el viajero tiene derecho.

128.—Es considerado como viajero toda persona que toma asiento en los coches de una Compañía para ser trasladada de un punto á otro.

El transporte de viajeros se efectúa previo pago del billete que debe ser comprado en los despachos que con este objeto existen en todas las estaciones, que se abren una hora antes de la salida de los trenes y se cierran cinco minutos antes de la partida.

El viajero portador de un billete sólo tiene derecho á ocupar un asiento en los coches de la clase que aquél señala; y en caso de hallarse completos los carruajes, no puede exigir que la Compañía añada otro, debiendo ocupar asiento en los de clase superior ó inferior, según que haya cabida en unos ú otros. Si se ve obligado á ocupar un asiento en carruaje de clase superior, nada deberá abonar por excedente de precio. Si debe ocupar un asiento de clase inferior, la Compañía debe reembolsarle el importe del billete comprado.

Si un viajero desea ocupar un asiento de clase superior á la marcada en su billete, deberá avisarlo al Jefe de tren ó Revisor del mismo, debiendo abonar la diferencia del precio que resulte entre una y otra localidad. Si, por el contrario, le con-

viene ocupar un asiento de clase inferior, podrá efectuarlo sin derecho á restitución alguna.

Los viajeros deben conservar el billete en su poder y exhibirlo á los empleados de la Compañía tantas veces cuantas les sea pedido, no pudiendo desprenderse de él hasta terminado el viaje, entregándolo entonces al empleado encargado de recogerlo. Se exceptúa el caso en que el viajero desee cambiar la clase de su asiento por una superior, ó que desee llegar á un punto más distante que el marcado como destino en su billete, pues entonces deberá entregar el billete al Revisor, ó, en su defecto, al Jefe del tren, de quien recibirá un suplemento que hará las veces de aquél, y por el que deberá pagar el exceso de precio correspondiente.

En los trenes en cuya formación entren carruajes de primera clase, deberá la Compañía reservar uno ó más compartimientos para las señoras que, con billete de primera clase, viajen solas, y otro compartimiento para los caballeros que, con billete de primera clase, no sean fumadores.

En Francia tienen igual obligación las Compañías en lo que se refiere á las señoras que viajan solas. En cuanto á los no fumadores, pueden tomar asiento en cualquier coche del tren menos en los compartimientos de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase destinados á los fumadores, puesto que fuera de dichos tramos no se permite fumar, como no consientan en ello todos los viajeros que ocupan el compartimiento.

Los viajeros que deseen ocupar un compartimiento reservado lo avisarán al Jefe de la estación donde principien su viaje con una hora de anticipación á la salida del tren, si en aquélla hay depósito de carruajes, ó de no haberlo, con una hora de anticipación al paso del tren que deseen utilizar, por el depósito de carruajes más próximo, abonando en el acto de hacer el pedido el importe del precio del pasaje calculado por los asientos que contenga el compartimiento, sin que esta circunstancia les autorice á colocar en él mayor número de asientos que el reglamentario. En caso de no poder disponer de compartimiento alguno, será devuelto el importe satisfecho al hacer el pedido, sin que el viajero tenga derecho á reclamación.

Las averías causadas por los viajeros en el material ó dependencias de la Empresa, serán de cuenta de aquéllos, perdiendo el importe del billete si, por faltar á las disposiciones del Reglamento de Policía, fuesen expulsados del carruaje.

En las estaciones existe un libro-registro visado mensualmente por los empleados de la Inspección administrativa y mercantil, en el que los viajeros pueden hacer constar las reclamaciones contra los Compañías ó sus empleados.

El viajero poseedor de un billete directo que en un cambio de tren verificado en una estación intermedia del trayecto no halla carruajes de la clase marcada en su billete, porque no forman parte del tren en que debe continuar el viaje, no puede proseguirlo, si no se conforma en pagar el exceso, cuando de una clase inferior pase á una superior, ó en perder la diferencia en caso contrario.

El viajero que en curso de ruta ocupa un asiento en uno cualquiera de los coches de un tren y le abandona momentáneamente, pierde su derecho á él y puede ser ocupado por otro viajero, si el primero no ha tenido la precaución de dejar sobre su localidad algún saco de mano, manta ú otra prenda cualquiera de su pertenencia.

Exceptuase de esta regla el caso en que el tren no haya salido de la estación donde se origina, pues entonces los viajeros deben ocupar sus asientos si no quieren perderlos.

En este sentido se expresa la Real orden de 1.<sup>o</sup> de Diciembre de 1865 dictada con objeto de evitar los conflictos que se originaban por la temeridad de algunos viajeros.

Durante el viaje y paradas de los trenes en las estaciones del trayecto, pueden los viajeros cambiar de coche tantas veces gusten, sujetándose á las reglas objeto del núm. 137. Si ocupan un asiento de clase superior, sin dar inmediato aviso al Revisor ó Jefe de tren, vienen obligados á satisfacer el doble de la diferencia que exista entre ambos asientos.

El viajero que desee apearse en una estación anterior á la señalada en su billete, podrá verificarlo, no teniendo derecho alguno á que le sea reembolsada la diferencia correspondiente al trayecto no recorrido.

En cambio, el que quiera apearse en una estación situada

más allá de la marcada en su billete, deberá manifestarlo al Revisor ó Jefe de tren, debiendo satisfacer la diferencia correspondiente al exceso de trayecto que se propone recorrer. Así lo dispone el art. 96 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Si no cumple dicha formalidad, pagará el doble de la diferencia.

También incurre en igual pena todo viajero en cuyo poder se halle un billete cuyo destino haya sido salvado por el tren, por más que pruebe que esta circunstancia es debida á distracción ú otras causas independientes de su voluntad.

Los excesos de tasa que en diferentes conceptos puede satisfacer en ruta un viajero á causa de un cambio de clase ó de destino, etc., le dan derecho á exigir del empleado que los recauda, un documento justificante con objeto de no exponerse á un nuevo pago durante el viaje, ó á su terminación; por manera que los Revisores ó Jefes de tren no deben percibir cantidad alguna de un viajero sin librarle el oportuno recibo en que conste la cantidad recaudada y las causas que la motivan. Estos recibos son conocidos con el nombre de *Suplementos*.

Se da el nombre de *billete* á una tarjeta que representa el recibo del pago verificado por una persona para efectuar un viaje.

En los billetes consta:

- 1.º El número de orden y serie.
- 2.º Nombre de la estación de salida.
- 3.º Id. id. de llegada.
- 4.º Clase de carruaje que da derecho á ocupar.
- 5.º Fecha de expedición.
- 6.º Número del tren en que debe ser utilizado.
- 7.º Precio del pasaje.

Los billetes sólo son valederos para el tren y en la fecha marcada en ellos, y la Compañía que los expende no está obligada á cambiarlos ni á reembolsar su importe. Tampoco sirven para más allá del destino en ellos indicado.

Hay varias clases de billetes, como son: ordinarios, ómnibus, directos, circulares, de ida y vuelta, de feria, de abono, de servicio, de favor, de andén y medios billetes, cuya descripción será objeto de este capítulo y del siguiente.

Los billetes ordinarios son los descritos en el número anterior, y los hay para coches de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, tomando el nombre de la clase que representan. Se diferencian unos de otros por el color, pudiendo ser de este modo conocidos á simple vista.

Los billetes ómnibus, llamados también *passepour-tout*, se diferencian de los ordinarios en que no tienen impreso como éstos el nombre de la estación de destino ni el precio del pasaje, cuyos conceptos los hace constar el expendedor en el acto de la venta.

El objeto de estos billetes es evitar que las estaciones tengan un inmenso surtido de los ordinarios para las estaciones de la misma Compañía y de sus combinadas.

A los billetes ordinarios y también á los ómnibus, se les da el nombre de *directos* cuando sirven para recorrer las líneas de más de una Compañía, evitándose con ello las consiguientes molestias que sufriría el viajero si en cada punto de empalme viniese obligado á tomar nuevo billete. Es de oportuna recordación el art. 97 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, que dispone que «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. Si, por el contrario, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje».