

CAPITULO VII

CASOS ESPECIALES DEL SERVICIO DE VIAJEROS

Billetes circulares.—Idas y vueltas.—Billetes de feria.—Billetes de abono.—Billetes de servicio y de circulación.—Billetes de favor.—Billetes de andén.—Medios billetes.—Transportes de militares y marinos.—Transporte de presos y dementes.—Concesiones á los artistas.—Funcionarios judiciales.—Individuos de orden público.—Compartimientos reservados, berlinas, coupés, coches-salones, coches-camas.

129.—Los billetes circulares son el resultado de una combinación entre varias Compañías, y sirven para efectuar un viaje durante un plazo fijo y por una vía determinada, siendo el mismo punto de regreso, el de salida; de modo, que los hay para varios itinerarios y el viajero no puede separarse del que escoja, aunque tiene la facultad de pararse en cualquiera de las estaciones del trayecto, sin que por esto el plazo total del viaje exceda del estipulado en el billete.

Suponiendo, por ejemplo, un billete circular que, naciendo en Port-bou, señala el itinerario Por-bou, Barcelona, Tarragona, Valencia, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Port-bou, el viajero, no sólo tiene derecho á pararse en las estaciones citadas, sino que puede hacerlo en las intermedias de las mismas líneas, tales como Figueras, Gerona, Martorell, Villafranca, Tortosa, Castellón, Játiva, Albacete, Guadalajara, Selgua, Lérida, Manresa, etc., etc.; pero no puede pararse en Alicante, ni en Huesca, ni en Barbastro, ni en las de fuera línea.

Existen también billetes circulares que pudieran ser lla-

mados internacionales, por estar en combinación entre las Compañías españolas y algunas extranjeras.

Los billetes circulares tienen la forma de un libro, cada una de cuyas hojas representa el trayecto entre dos estaciones designadas en las mismas. Estas hojas quedan en poder del Jefe de la estación donde se detiene el viajero, si dicha estación está designada en el billete, pues caso contrario, basta con que dicho empleado ponga una nota, el sello de la estación y la fecha de llegada, y otra nota, sello y fecha de salida, cuando ésta se efectúe.

Dichos billetes caducan terminado el plazo concedido en los mismos y que empieza á correr desde el día en que fueron expendidos, debiendo siempre comparar los Revisores ó Jefes de tren la fecha que hizo constar á su expedición el empleado encargado de ella, con la en que les es presentado por el viajero.

Caducado el billete, por más que su portador no haya recorrido el trayecto á que tenía derecho, le será recogido por los empleados de la Empresa en que viaje el interesado, quien desde entonces será considerado como otra persona cualquiera, viniendo obligado á comprar billete ordinario si quiere continuar su viaje.

Algunas Compañías tienen establecido con carácter permanente billetes llamados de ida y vuelta que, como indica su nombre, sirven para efectuar el recorrido por un determinado trayecto en los dos sentidos, ascendente y descendiente.

Dichos billetes deben ser utilizados en el plazo señalado en los mismos, y sus precios son inferiores á los de la tarifa legal.

Su tamaño es generalmente el mismo de los ordinarios y están divididos en dos secciones, en cada una de las cuales se hacen constar los mismos conceptos que en los ordinarios, señalando con la palabra «Ida» la sección que se utiliza en el primitivo viaje, y con la palabra «Vuelta» la utilizable al regreso.

Dichos billetes deben ser presentados enteros, ó sea con las dos secciones al efectuar el primer viaje, no siendo válidos si sólo constan de una parte por más que sea la Ida.

Tampoco es utilizable una sección que represente un tra-

yecto contrario al recorrido por su portador, debiendo pagar en estos casos el doble de la diferencia del precio de un billete ordinario.

También es inútil cualquiera de los dos fragmentos si son presentados más allá del destino marcado en los mismos; siéndolo también si su plazo ha caducado.

Se conocen con el nombre de billete de feria los á precios reducidos, expendidos por las Compañías con objeto de fomentar las afluencias de viajeros á las poblaciones con motivo de ferias, mercados, espectáculos, etc., que tengan lugar en las mismas. Dichos billetes pueden ser simples, pero generalmente se presentan en igual forma que los de Ida y Vuelta, estando como ellos sujetos á iguales condiciones.

Los billetes de abono son los que sirven para efectuar, en un período determinado, varios viajes entre dos poblaciones.

Dichos billetes son á precio reducido y se presentan en una forma semejante á los circulares; esto es, formando un libro, cada una de cuyas hojas representa un viaje.

Cuando los empleados de las Compañías tienen que viajar por convenir así al servicio de las mismas, lo efectúan gratuitamente; y como quiera que, á excepción del personal de los trenes, nadie puede viajar en los mismos sin ir provisto de un billete, las Compañías los expiden, en estos casos, gratuitos, y se denominan *billetes de servicio*.

Cuando se trata de empleados de poca categoría, se les entrega un billete de servicio, válido solo para el viaje que deben efectuar y que les es recogido en el punto de destino.

A los empleados superiores se les entrega un billete que sirve para efectuar cuantos viajes sean necesarios y en todas direcciones por el trayecto que en él se indica.

Estos billetes, llamados de circulación, se expiden por un período de tres, seis ó doce meses, siendo recogidos cuando caducan.

Las Compañías conceden á sus empleados cuando viajan por asuntos propios, como también á su familias y á ciertas otras personas más ó menos directamente relacionadas con la Empresa, billetes á precios reducidos, llamados de favor.

Dichos billetes son, por lo que se refiere al partícipe de las

Compañías, gratuitos, á mitad, á tercera ó á cuarta parte de tarifa, estando todos ellos sujetos al pago del impuesto de 15 por 100 para el Gobierno, calculado sobre el precio entero y por tarifa general.

Los billetes de servicio, de circulación y de favor, deben ser firmados por el que goza de ellos, y no puede negarse á que se compruebe su firma, siempre que se lo pidan los empleados de la Compañía que los libró.

Prohibida al público la entrada en los andenes de las estaciones, y necesitando algunas personas entrar en los mismos para despedir á individuos de sus familias, logran su objeto proveyéndose de unos billetes llamados de andén que expenden las Compañías al precio de 0'50 pesetas, cuyo producto se destina íntegro á las Casas de Beneficencia.

Los niños menores de tres años que viajan al cuidado de sus familias ó encargados y no ocupan asiento, van sin billete, y como es consiguiente, su transporte es gratuito. Los de tres á seis años pagan medio billete y tienen derecho á ocupar un asiento.

Los medios billetes que se expenden para ser utilizados por niños de tres á seis años, son generalmente los ordinarios partidos de un vértice á otro de sus ángulos, entregando la mitad al viajero y siendo remitida á Intervención la otra mitad, junto con el estado de liquidación de billetes.

Para la debida explicación de los transportes militares, conviene dividirlos en cuatro categorías, á saber: 1.^a, individuos que viajan gratis; 2.^a, á mitad de precio; 3.^a, á cuarta parte de tarifa, y 4.^a, á precio entero.

En la primera categoría van comprendidos los Oficiales de la Guardia civil y los individuos de dicho Instituto cuando su número no pase de 10, viajando los primeros en coches de 1.^a ó 2.^a clase, según su categoría y los intereses de la compañía, y los últimos en coches de 3.^a clase, si el tren que utilizan los contiene. Si ocupan coches de 2.^a clase deberán abonar la mitad ó cuarta parte del precio de tarifa, según que viajen aisladamente ó en Cuerpo.

Para que los Oficiales é individuos de la Guardia civil gocen de este derecho, deberán presentarse de uniforme.

Comprende la segunda categoría á todos los Oficiales generales, Jefes, Oficiales é individuos de tropa de todos los Cuerpos é institutos del Ejército y Armada, que viajen aisladamente con pasaporte, en el que se exprese van en comisión del servicio; y además á los individuos de tropa del Ejército y Marina que regresen á sus hogares, después de licenciados, ó que pasen á las reservas del Ejército.

Cuando el Gobierno necesite disponer un envío de tropas ó material de guerra, suspendiendo el servicio de viajeros y mercancías, la Empresa pondrá á su disposición, por la mitad del precio de la tarifa ordinaria, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino.

Van comprendidos en la tercera categoría los individuos de tropa de todas armas que viajen en Cuerpo.

Habiéndose presentado dificultades sobre la interpretación de la palabra Cuerpo, se publicó en 22 de Enero de 1883 una circular del Ministro de la Guerra que define la palabra Cuerpo diciendo: «Que por tal se reputa cualquier número de individuos que, dependiendo de los Ministerios de Guerra y Marina, marchen á las órdenes de otro superior, especificándose así en el pasaporte con toda claridad, y consignándose en el mismo la orden en cuya virtud se expide.»

En la cuarta categoría entran todos los militares que aisladamente ó en Cuerpo viajan por las líneas de algunas Compañías, en cuya concesión no exigió el Gobierno la franquicia de que acabamos de ocuparnos. En este caso se hallan las líneas de Sevilla á Huelva, Puente de Aljucén á Cáceres, etc.

Las disposiciones que en Francia rigen sobre transportes militares sólo se diferencian de las que anteceden, en que los individuos comprendidos en la segunda y tercera categoría sólo pagan la cuarta parte del precio de tarifa.

El transporte de presos se efectúa á precio reducido para los mismos y sus escoltas, cuando se hace uso de los coches celulares que tienen algunas Compañías, pues si se utilizan los coches ordinarios, deben satisfacer los presos y sus escoltas los precios generales, á menos que la Compañía porteadora carezca de coches celulares, en cuyo caso puede formalizar un convenio con la Dirección general de Establecimientos penales.

El transporte de dementes se hace al precio ordinario de tarifa, á menos que sean indigentes y viajen con pasaporte, en cuyo caso se les cobra generalmente la mitad del precio de tarifa.

A los artistas y toreros que viajen en número mayor de cinco individuos, es costumbre casi en todas las Compañías concederles mejora de clase, de modo que tomando billetes de 3.^a clase, se les permite ocupar asientos de 2.^a, y tomándolos de 2.^a, se les conceden 1.^a, siempre que las atenciones del servicio lo permiten.

En Francia se conceden también reducciones á los artistas, abonándoles por lo general una tercera ó cuarta parte del billete, y algunas veces la mitad.

También en España, como en Francia, se conceden billetes á mitad de precio á las Congregaciones religiosas, siempre que los Consejos de las Compañías así lo acuerden.

Sobre los viajes que están obligados á efectuar los funcionarios del orden judicial, dispone la Real orden de 23 de Agosto de 1881 «que se recuerde á las autoridades judiciales de los partidos, cuyo territorio crucen las vías férreas que, no teniendo derecho actualmente el personal del Juzgado á transporte gratuito por las mismas, deben satisfacer el precio de los asientos que ocupen en los trenes de viajeros, y el de asiento de 3.^a clase cuando viajen en los trenes y furgones de mercancías, por tratarse de asuntos urgentes del servicio.»

Los individuos del cuerpo de Orden público viajan por cuenta del Ministerio de la Gobernación para asuntos del servicio, y las estaciones deben facilitar pasaje á dichos individuos, de acuerdo con la Real orden de 12 de Octubre de 1882, en la que se dispone que los Gobernadores no ordenen el viaje de individuo alguno del cuerpo de Orden público sino en aquellos casos en que muy perentorias y justificadas atenciones del servicio lo reclamen; que dichos individuos deben ir provistos de una orden del Gobernador dirigida al Jefe de la estación del ferrocarril que haya de expedir los billetes, en que se especifique la clase y número de éstos, cuya orden quedará en poder del Jefe de Estación, á fin de que sirva de justificante á la respectiva Empresa para la reclamación que en su día presente

al Ministerio de la Gobernación por el pago del servicio á que se refiera; y que los Jefes é Inspectores de Orden público tienen derecho al pasaje en 2.^a clase, y en 3.^a los agentes y subalternos cuando viajen por cuenta de dicho Ministerio, bien entendido que si alguno hiciese uso de su clase superior á las señaladas para cada categoría, será de su cargo el abono de la diferencia de precio que exista en las mismas.

Cuando dichos individuos viajan por cuenta del Ministerio de la Gobernación, queda suprimido el impuesto del 15 por 100 para el Tesoro.

Se da el nombre de compartimientos reservados á los que por entero alquila una Empresa á uno ó varios viajeros.

El pedido de dichos compartimientos debe hacerse con la debida anticipación al Jefe de Estación, quien los concederá, siempre que lo permitan las atenciones del servicio, exigiendo el precio de tantos billetes cuantos sean los asientos de que conste el compartimiento, que podrá ser ocupado por igual ó menor número de viajeros que lo hayan tomado; pero nunca por un número mayor.

CAPITULO VIII

DE LOS EQUIPAJES

Definición.—Bultos á la mano.—Facturación.—Facultad de la Compañía para revisar el contenido de los equipajes.—Obligación de declarar los valores que contienen.—Irresponsabilidad de la Compañía en caso contrario.—Fraudes cometidos para no pagar exceso.—Facturación fraudulenta de expediciones á gran velocidad con Boletín de equipaje.—Boletín de equipaje.—Hojas de ruta.—Etiquetas.—Transporte.—Entrega.—Concesiones.—Restricciones.—Equipajes militares.

130.—Con arreglo al art. 106 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, «se comprenden bajo la denominación de equipaje las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros, de su inmediato uso, los libros y herramientas de su arte y oficio contenidos en baúles, cofres, maletas, arpillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, almohadas, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista sin embalaje alguno».

En Francia es considerado como equipaje y se factura como tal todo bulto que acompañe al viajero, sea cualquiera el objeto que contenga.

Esta diferencia entre las leyes francesas y españolas puede dar lugar á serios altercados en el tráfico internacional. En efecto: supongamos que un viajero toma en París un billete directo para Madrid, facturando su equipaje hasta dicho punto, recogiendo el Boletín de equipaje con el cual puede en Madrid hacerse cargo de sus efectos sin abonar cantidad alguna, puesto que si el peso de éstos es igual ó inferior á 30 kilogra-

mos no debe pagar exceso, y si es superior á 30 kilogramos, habrá satisfecho en París el importe correspondiente hasta Madrid, al exceso de peso. Supongamos que los bultos que acompañan á dicho viajero contienen, además del equipaje, una partida de tejidos, quincalla ú otro género no considerado en España como equipaje. Supongamos que un empleado de la Compañía del Norte observa, al ser efectuado el reconocimiento en la Aduana de Irún, que los bultos contienen, además del equipaje, otros géneros no considerados como á tal; que avisa al Jefe de la estación del Príncipe Pío, y que éste, á la llegada del tren que conduce al viajero y á su equipaje, exige el reconocimiento y el pago que, según tarifa, corresponde al trayecto español efectuado; que se niega el viajero á satisfacerle originándose un conflicto.

En el caso presente reconocemos que el Jefe de la estación de destino está en su perfecto derecho exigiendo el exceso de precio correspondiente al recorrido español, estando cubierto por la ley. Reconocemos también que el viajero tiene derecho á negarse al pago que por exceso se le exige, puesto que no se ha separado de las condiciones con que estipuló el contrato con la Compañía remitente (la de París á Orleans en el caso presente) cuyo contrato está suficientemente probado por medio del Boletín de equipaje de que es poseedor el viajero, quien convino en pagar la cantidad A, B ó C, según tarifa, por la conducción de los bultos presentados desde París á Madrid. En nuestra opinión, el único responsable es la Compañía de París á Orleans, que no debía admitir la facturación más que hasta Irún.

No tenemos noticia que se haya presentado un caso de esta naturaleza, pero abrigamos la confianza que discutido ante los Tribunales, sería condenada la Compañía remitente al pago del exceso debido á las españolas y al de los perjuicios originados.

Del art. 99 del Reglamento de Policía de 8 de Septiembre de 1878 se deduce, que los viajeros no podrán llevar consigo paquetes que por su forma, volumen ó mal olor puedan molestar á sus vecinos.

Tal abuso se hizo de esta facultad, que hubo de dictarse en

18 de Noviembre de 1862 una Real orden en la que se disponía que las Compañías no deben sujetar á la tarifa los bultos que los viajeros puedan llevar consigo sin incomodar á sus vecinos, debiendo decidir, en caso de duda, los empleados de las inspecciones; que respecto á tales bultos, como á los demás objetos de que los viajeros no se desprenden, las Compañías están exentas de responsabilidad caso de pérdida; y por último, que el peso máximo de los sacos ó bultos de oro, plata, alhajas, moneda y valores análogos que los viajeros puedan llevar á la mano gratuitamente quede fijado en 15 kilogramos.

Los empleados de Correos que viajan en los coches destinados á la ambulancia de dicho servicio se consideraron como viajeros, y tanto abusaron de la condescendencia de las Compañías, que éstas, en vista del tráfico que gratuitamente efectuaban de mercancías sujetas al pago de transporte, recurrieron á la superioridad, obteniendo la publicación de una Real orden, fecha 19 de Enero de 1872, en la que se dispone que sólo se permita á los empleados que viajan en los vagones correos, que lleven consigo una maleta ó saco de noche, con las prendas más necesarias para vestir; una sombrerera y una cesta pequeña ú otra cosa análoga que sea suficiente á contener lo preciso para el alimento durante el viaje; que cuando los empleados de ferrocarriles sospechen que en los objetos referidos se llevan efectos sujetos al pago de transporte, requieran á los de correos á fin de que los faciliten para el registro, pidiendo, en el caso de negativa, su cooperación á la Inspección administrativa y mercantil de la línea; que á su vez podrá impetrar el auxilio de la fuerza pública, si fuese desconocida su autoridad, debiendo estos mismos funcionarios dar conocimiento á sus Jefes respectivos de los hechos y procedimientos seguidos, sin perjuicio de lo demás que corresponda, para que, llegando hasta la Dirección general de Obras públicas, se adopten las disposiciones que sean convenientes y se participe lo ocurrido á la de Correos y Telégrafos, á los efectos que también haya lugar; que dicho reconocimiento deberá hacerse de manera que no se obligue al empleado de Correos á separarse de la correspondencia, á no ser que haya otro que le sustituya; y que cuando se crea que la defraudación á los intereses de las Empresas se comete conducién-

do encargos ú otros efectos de pago en las balijas ó sacos, aquéllas concretarán su acción á comisionar uno de sus empleados, suficientemente caracterizado, que acompañe al Administrador del ambulante á la oficina principal del ramo, en donde pedirá al Jefe que se reconozcan los expuestos en vasos, y resultando defraudación, será entregado al Agente de la Compañía todo lo que haya debido satisfacer derechos, para los fines que procedan.

Esta Real orden fué aclarada por otras dos de 19 y 28 de Febrero del mismo año, á instancias de las Compañías de Madrid á Zaragoza y Alicante y del Norte.

Dice la primera:

«Vista la comunicación de V. S., fecha 10 del actual, en que manifiesta las dudas que han ocurrido á la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante sobre la inteligencia y manera de llevar á ejecución lo prevenido en la regla 4.^a de la Real orden de 19 de Enero último, que trata de los efectos que pueden llevar consigo los empleados de las Administraciones ambulantes de Correos; esta Dirección general ha dispuesto se conteste á V. S. que la oficina principal á que aquélla se refiere es la del punto á que se dirige la correspondencia, distinguiéndose como principal en la misma forma que lo hizo la Dirección general del ramo en su orden-circular de 17 de Julio de 1864, para que no se confunda con la ambulante, y en cuanto al segundo extremo de la consulta, no se contrae la regla 4.^a al acto de la transmisión de la correspondencia pública en los puntos intermedios de las líneas, sino al terminar el viaje, que es cuando se extraen del coche-correo las sacas ó balijas conducidas en el mismo; pero si en alguna estación del tránsito se creyese que en las carteras ó maletas que usan los conductores se recogían efectos de pago para la Empresa del ferrocarril, puede un empleado de la misma estación practicar igual comisión que la prevenida para el final del viaje.»

Dice la segunda:

«Vista la comunicación de V. S., fecha 20 del actual, en que transcribe la de la Compañía concesionaria de los ferrocarriles del Norte, solicitando se declare que los efectos que, con arreglo á lo prevenido en Real orden de 19 de Enero últi-

mo, pueden llevar consigo los empleados de las Administraciones ambulantes de correos, no excedan de 15 kilogramos, y teniendo en consideración que no se halla limitado por ninguna clase de viajeros el peso de lo que pueden conducir á la mano, excepto en cuanto á valores, y que las prescripciones de la referida Real orden son bastantes para garantir los intereses de las Empresas, esta Dirección general ha dispuesto desestimar dicha pretensión. Al mismo tiempo ha acordado que para evitar errores que pudieran ser perjudiciales, se manifieste á V. S. que, según el art. 96 del Reglamento de 8 de Julio de 1859, sólo se prohíbe á los viajeros llevar consigo los paquetes que por su forma, volumen ó mal olor molesten á los demás, y que la limitación de 15 kilogramos de que trata la Real orden de 18 de Noviembre de 1862, se contrae exclusivamente á los sacos ó bultos que contengan oro, plata, alhajas, moneda y valores análogos.»

En España sólo se facturan los equipajes hasta la estación marcada en el billete como destino.

Los artículos 117, 118, 119 y 120 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 facultan á las Compañías para revisar el contenido de los equipajes, como también de todo bulto sobre el que los empleados de la Empresa tengan sospechas de que pueden ser objeto de una falsa declaración.

Se ha dicho que el equipaje de un viajero es poco menos sagrado que la correspondencia privada, la cual, sólo en nombre de la vindicta pública y en casos muy graves, puede ser abierta por una persona distinta de aquélla á quien va dirigida. Consideráanse también muy sagrados los intereses de una Empresa que en el hecho de dotar al país de un ferrocarril le presta un servicio importante, exponiendo su perplejidad al calificar los abusos que tanto el respeto excesivo como la demasiada laxitud podrían originar. Con efecto, si grave es que pueda defraudarse á una Compañía el $\frac{1}{2}$ por 100 en una remesa de caudales ó de valores fiduciarios que la representen, gravísimo es también el peligro de que en nombre de una sospecha se obligue á un viajero á mostrar lo que quiere tener oculto. Entre los dos males, considérase, sin titubear, que el mayor es el último, y que es el que más se debe evitar.

Hay quien opina que: «En buen hora que el reconocimiento recaiga en un bulto de mercancías, porque exige previa declaración; ésta puede ser realmente falsa, y la falsedad se comete á sabiendas sin otro objeto que el de satisfacer un derecho menor que el consignado en la tarifa; pero en los equipajes no, porque lo menos que tratará de evitarse es el pago de una cantidad insignificante.»

Foyé funda su discrepancia en las razones siguientes:

1.^a En que considera tan sagrado el equipaje de un viajero como un bulto de mercancía cualquiera, ya que los mismos equipajes son facturados como mercancías cuando viajan solos.

2.^a Que lo mismo puede ser defraudada una Compañía en una expedición de equipaje que en otra de cualquier género.

3.^a Que si bien la ley ordena directamente que los equipajes no están sujetos á declaración y la exige para los demás objetos (á excepción de los encargos), debe considerarse que tácitamente la ordena, puesto que define lo que se entiende por equipaje.

4.^a Que tan á cubierto está la responsabilidad de la Compañía si sufren extravío los objetos no declarados, ya formen parte de un equipaje como de otro envío cualquiera, y

5.^a Que si los equipajes no son sagrados, ni mucho menos, para los resguardos y portazgos, no es razón que lo sean para las Compañías (1).

Con objeto de salvar los intereses del viajero en caso de pérdida, está mandado que sean declarados los valores contenidos en los equipajes.

En caso contrario, queda cubierta la responsabilidad de las Empresas, según hemos ya manifestado.

En la facturación de equipajes, los viajeros cometen abusos con objeto de eludir el pago de la cantidad que por exceso corresponde legítimamente á las Compañías.

Viajero hay cuyo equipaje pesa más de 30 kilogramos y busca quien, yendo sin equipaje al mismo punto de destino, le

(1) Foyé, *Manual del contrato de transporte*.

preste el billete con objeto de lograr una concesión de 30 kilogramos más de los á que tiene derecho. Este acto constituye una verdadera estafa, pues con él se elude el pago de una cantidad que de derecho pertenecería á la Compañía porteadora, siendo, en nuestro concepto, tan criminal el que presta su billete, como el que lo aprovecha.

Cuando se trata de individuos de la misma familia ó personas amigas que viajan juntas, el hecho de facturar los equipajes en una sola expedición con la presentación de todos los billetes no constituye contravención.

Existe una Real orden de 13 de Octubre de 1867, en cuya disposición 5.^a se dice:

«Los funcionarios de la inspección administrativa y mercantil vigilarán cuidadosamente para que no se aprovechen unos viajeros de los billetes de otros que no pertenezcan á la misma familia, ó no estuviesen ligados á ella por vínculo alguno de dependencia, ó de anterior acuerdo de viajar en compañía hasta un mismo punto para transportar gratuitamente sus bultos y equipajes, prestando su ayuda y cooperación á los dependientes de las Empresas y entregando á la Autoridad los que fueran sorprendidos intentando semejante fraude.»

Se llevan también á cabo estafas facturando á gran velocidad y como equipajes, mercancías, aprovechando para lograrlo el billete de algún viajero sin equipaje.

En España dificultó este fraude, ya que no lo evitó en absoluto, la Real orden de 13 de Octubre de 1867 manifestando lo que se entiende por equipaje.

Acercas de la costumbre que existe en Francia de facturar los equipajes para puestos más alejados que el señalado en el billete que da derecho al transporte gratuito de los 30 kilogramos concedidos, diremos, de acuerdo con Foyé, que reconocemos la gran ventaja que es para el viajero, que por una circunstancia cualquiera no puede tomar billete directo hasta el punto á donde se dirige, obtener un Boletín de equipaje hasta dicho punto, con lo que se evita las molestias consiguientes á la nueva facturación que debería instar, y hasta la pérdida de la correspondencia del tren en que viaja, puesto que el tiempo que transcurre durante la descarga, entrega, facturación y nueva

carga, el tren sigue su ruta dejando al viajero sin poder continuar su viaje; pero comprendemos que semejante facilidad puede prestarse á abusos de consideración, pues bastaría tomar un billete para un corto trayecto y facturar mercancía como equipaje para un punto muy distante, con lo cual se lograría perjudicar en extremo á las Compañías que efectuasen el transporte.

El recibo que entregan las Compañías al hacerse cargo de los equipajes, es al portador, y expresa los conceptos siguientes:

- 1.º Número de expedición.
- 2.º Nombre de la estación de salida.
- 3.º Id. id. id. de llegada.
- 4.º Número del tren que conduce.
- 5.º Fecha de la expedición.
- 6.º Número de billetes presentados.
- 7.º Id. de bultos.
- 8.º Su peso bruto en kilogramos.
- 9.º El peso concedido gratuitamente.
10. El exceso de peso adeudable.
11. La percepción á que éste da lugar.

Las hojas de equipaje hacen las veces de hojas de ruta y siguen á las expediciones hasta su destino, desde donde son remitidas al servicio de Intervención de la Compañía destinataria.

En estos documentos se hacen constar los mismos extremos que en los Boletines de equipaje que son desprendidos de aquéllos.

Las etiquetas usadas para los equipajes expresan la estación de procedencia y de destino y el número de expedición. A cada bulto de equipaje se adhieren dos etiquetas, una que expresa la procedencia y el destino, y la otra el número de expedición.

El transporte de equipajes facturados en vista del billete de sus propietarios, se efectúa en el mismo tren que ellos, con tal de que hayan sido presentados á la facturación quince minutos antes de la salida del tren en las estaciones importantes, ó cinco minutos en las estaciones de menor categoría.

La entrega de los equipajes se realiza inmediatamente des-

pués de la llegada del tren que los conduce, sea de día ó de noche, y mediante la presentación por parte del viajero del Boletín que le fué entregado en la estación de salida.

Cuando se acuerdan concesiones como las que hemos explicado, es costumbre permitir que los equipajes viajen á gran velocidad, facturados al precio de la 1.ª serie de la tarifa general de pequeña velocidad.

Cuando se expenden billetes de feria, de abono, y á veces de ida y vuelta, las Compañías compensan algo las ventajas concedidas en el precio, no reconociendo derecho alguno al transporte gratuito de 30 kilogramos de equipaje, permitiendo sólo los bultos que el viajero pueda llevar consigo á la mano.

En la circular de la Dirección general de Obras públicas, fecha 16 de Julio de 1863, se ordena que el billete de los militares y marinos que viajan aisladamente por causa del servicio ó para volverse á sus hogares después de licenciados, les da derecho al transporte gratuito de 30 kilogramos de equipaje, en los mismos términos que el de los viajeros ordinarios.