

CAPITULO IX  
DE LOS ENCARGOS Y MUESTRARIOS

Definición de los Encargos.—Facturación.—Transporte.—Entrega.—Definición de los Muestrarios.—Facturación.—Transporte.—Entrega.

131.—Según el art. 108 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, se entiende por Encargos (en francés *Messageries*) todos los bultos sueltos que, sin estar sujetos á la declaración de su contenido, requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los viajeros.

No son admitidos como encargos los bultos que contienen valores ni objetos preciosos, ni comestibles ó géneros frescos.

Se admiten como encargos los animales pequeños, como gatos, ardillas, aves de corral, ú otros análogos cuando se presentan bien acondicionados en cajas, jaulas ó cestos, no abonándose por ellos peso alguno, aunque sus dueños viajen en el mismo tren que los conduzca.

La facturación de encargos se efectúa mediante la presentación de los mismos, acompañados de una declaración de expedición, siendo facultativo del remitente dar ó no cuenta del contenido.

Los portes deben ser precisamente abonados en el acto de la facturación, siempre que el Jefe de Estación ó Factor no consideren que el valor de la expedición es superior á la cantidad que aquéllos representan, y aun así pueden exigir el porte al remitente.

Los encargos pierden el carácter de tales para adquirir el

de mercancías cuando se declara su contenido, siendo facturados como mercancías cuando su peso es superior á 50 kilogramos, ó el remitente se conforma en pagar como si pesasen 60 kilogramos, pidiéndolo así en la declaración de expedición.

No gozan de esta ventaja los comestibles ó géneros frescos que son tasados con arreglo á la tarifa correspondiente á su clase.

Sobre la facturación de encargos, dice la Real orden de 6 de Abril de 1868:

«Vista una instancia de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, pidiendo que se la autorice para cambiar las unidades de peso que rigen para el transporte de los encargos por sus líneas; la Reina (Q. D. G.) se ha servido aprobar su propuesta y disponer que las unidades para dichos artículos sean de cero á cinco kilogramos y de cinco á 10 kilogramos; y que cuando los encargos excedan de este último peso, se continúe cobrando por unidades indivisibles de 10 kilogramos, pero entendiéndose como declaración de general observancia que para que tengan las Compañías de líneas férreas derecho al aumento de una de estas unidades, ha de haber un exceso de un kilogramo completo. Al propio tiempo se ha servido S. M. resolver, para que igualmente sirva de regla general, que los tipos aprobados y que se aprueben para el transporte de encargos, se apliquen sólo cuando el remitente no declare el contenido de los bultos, balas ó paquetes que presenta al transporte, debiendo facturarse y transportarse cuando declare su contenido por los tipos señalados á las mercancías en la tarifa general, sencillos si ha de conducirse en trenes de esta clase, y dobles si en los de viajeros, con tal que su peso exceda de 50 kilogramos, y que no sean pescados, ni comestibles ó géneros frescos, los cuales se rigen por tarifa especial.»

Los encargos son expedidos por el primer tren que, conteniendo carruajes de las tres clases, sale de la estación donde fueron facturados tres horas después de la admisión de la partida.

La entrega se efectúa, mediante la presentación del talón-resguardo, dos horas después de llegado el tren que los conduce, si los despachos de gran velocidad están abiertos, ó dos

horas después que se abran, si á la llegada del tren conductor estaban cerrados.

Se da el nombre de Muestrario á la colección de tipos que representan diversas mercancías.

Para los efectos de tarifa no son considerados como muestrarios las colecciones de objetos preciosos, que deben ser facturadas con arreglo á la tarifa de valores.

En Francia no están clasificados especialmente en gran velocidad los muestrarios que son facturados como mercancías.

La facturación se efectúa mediante la presentación de los bultos que componen el envío, acompañados de la declaración de expedición ya descrita, entregando la Compañía al remitente un talón-resguardo.

El transporte se verifica en el primer tren que, constandinge de carruajes de las tres clases, salga de la estación donde se procedió á la facturación, tres horas después de ésta.

La entrega se efectúa, mediante presentación del talón resguardo, dos horas después de la llegada del tren conductor á la estación de destino, si los despachos de gran velocidad están abiertos, ó de estar cerrados, dos horas después que se abran.

## CAPITULO X

### DE LOS TRANSPORTES DE VALORES

Definición de los valores.—Derecho del remitente á detallar los valores.—Valores no declarados.—Facturación.—Transporte.—Transmisión.—Entrega.

132.—Se da el nombre de valores para los efectos de la tarifa, al oro, plata, coral, azogue, piedras preciosas, joyas, billetes de Banco, acciones de Sociedades industriales, títulos de la deuda pública, letras de cambio, lienzos, estatuas y demás objetos de arte y toda clase de objetos de elevado precio.

La disposición 8.<sup>a</sup> de las que han de observarse en la percepción de los derechos de tarifa que forma parte de la ley general de ferrocarriles, fecha 15 de Febrero de 1856, dice:

«Los precios de tarifa no se aplicarán... Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos... Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la Empresa.»

El art. 47 del *Cahier des Charges* se expresa en igual sentido que la proposición que antecede.

El remitente de una expedición de valores puede, al facturarla, detallar su contenido, como puede también el porteador cerciorarse de la verdad de lo declarado.

La facturación de los valores se efectúa mediante presentación de los mismos, bien embalados en sacos, paquetes, botes, cajas ó barriles, acompañados de una declaración de expedi-

ción, en la cual debe constar, además del valor de la expedición escrito en letras, un sello ó estampilla igual al que sirva para hacer inviolables los bultos que compongan la expedición.

Los embalajes en que estén contenidos los valores, deben estar dispuestos de manera que no puedan ser abiertos sin romper los precintos que los resguardan.

Estos deben estar adheridos á los cabos del bramante ó alambre que rodean los bultos, y deben ser de lacre marcados con armas, iniciales ó nombres, y de ningún modo con llaves ó monedas. También pueden usarse plomos debidamente estampillados.

Las señas puestas en los bultos no pueden ser pegadas ni cosidas á los mismos, puesto que podrían ocultar alguna rotura ó desperfecto; deben ir, por consiguiente, estampadas en los bultos ó adheridas por medio de un bramante. Debe indicarse sobre el bulto el valor declarado.

En Francia se admiten al transporte los valores cuyo embalaje consiste en un trozo de tela fuerte de una sola pieza, en cuyo centro se pone el contenido, haciendo después coincidir las cuatro puntas y cerrando la boca con un bramante cuyos cabos son precintados, procurando que el contenido esté lo más prieto posible. En España algunas Compañías no admiten los valores con el citado embalaje, que es, en nuestro concepto, uno de los que mayores garantías ofrecen al porteador.

Los valores no declarados ponen á cubierto la responsabilidad de las Compañías en caso de pérdida, como hemos dicho al tratar de los equipajes, fundando este principio en la falsa declaración hecha por el remitente para eludir el pago del exceso del transporte que debería abonar por la conducción y responsabilidad que la misma entraña para el porteador.

Este es, sin embargo, responsable en circunstancias especiales: cuando queda probado que realmente existían y que han sido robados por un dependiente de la Empresa conductora, ésta debe abonar su importe. Así se desprende de una sentencia pronunciada por el Tribunal Supremo á fines de 1884 contra la Compañía de los ferrocarriles del Norte, formando esta opinión en Francia jurisprudencia constante.

El transporte de valores se efectúa, con las precauciones debidas, por el tren que, constandingo de carruajes de las tres clases, sale del punto de facturación tres horas después que ésta tuvo lugar.

La transmisión de valores se verifica como la de cualquier clase de mercancía, y los encargados de recibirlos ponen un cuidado especial en examinar minuciosamente los bultos y sus precintos, con objeto de no comprometer los intereses de las Compañías que representan. Sucede á menudo que á causa del peso de los bultos y del largo trayecto que recorren, se magullan los precintos, siendo esta circunstancia motivo suficiente para que el empleado que debe recibirlos los rehuse. En este caso, el representante de la Compañía que entrega los reprecenta con el sello de la Empresa, siendo después de esta operación transmitidos sin dificultad.

La entrega de los valores tiene efecto mediante la presentación del talón-resguardo firmado por el consignatario, siendo puestos á su disposición dos horas después de llegado el tren que los condujo, si los despachos de gran velocidad están abiertos, ó de lo contrario, dos horas después que se abran.

## CAPÍTULO XI

### DE LAS MERCANCIAS

---

Definición.—Facturación.—Clasificación.—Mercancías voluminosas.—Mercancías voluminosas tasadas á gran velocidad.—Los muebles considerados como mercancías voluminosas.—Mercancías peligrosas.—Su exclusión de los trenes de viajeros.—Mercancías á granel.—Mercancías más largas que el material.—Mercancías no comprendidas en clasificación.—Mercancías cuyo porte debe ser satisfecho á la salida.—Mercancías de diferentes clases en un solo bulto.—Masas indivisibles.—Mercancías con embalaje incompleto.—Mercancías sujetas á guías, marchamos ú otras formalidades para su libre circulación.—Mercancías gravadas con desembolsos ó reembolsos.—Transporte.—Entrega.—Fraudes que se cometen en la facturación.

133.—Se da el nombre de mercancías á todos los objetos que son presentados á la facturación, á excepción de los transportes fúnebres, encargos, equipajes, valores, ganados y carruajes.

Las mercancías se facturan para ser transportadas á grande ó pequeña velocidad, según los deseos del remitente, siendo los portes de la gran velocidad dobles de los de la pequeña.

La facturación se efectúa mediante presentación del bulto ó bultos que componen la partida, convenientemente marcados y numerados, acompañados de una declaración de expedición igual á la ya descrita anteriormente.

Teniendo las Compañías derecho á reconocer los bultos que sean presentados á la facturación, he aquí, en nuestro concepto, las reglas que deben practicar los empleados encargados de recibirlos:

A.—Examinar el estado y acondicionamiento exterior.

B.—Asegurarse que el embalaje ó envase está en condiciones de garantizar la conservación de su contenido hasta el punto de destino.

C.—Comprobar el peso de los bultos con el declarado por el remitente.

D.—Remover los bultos para convencerse de que no suenan á roto.

E.—Confrontar las marcas y números de los bultos con los figurados en la documentación presentada por el remitente (declaración de expedición, de Aduana, guías, vendis, etc.)

F.—Examinar si las indicaciones contenidas en los documentos aludidos en el párrafo anterior, son legibles.

G.—Ver si en la nota de expedición se pide alguna tarifa que no puede ser aplicada.

H.—Asegurarse de que la estación señalada como destino está servida por ferrocarril ó correspondencia, y que su nombre no puede confundirse con el de otra estación.

I.—Cerciorarse, si la expedición va consignada á domicilio, de que en la estación de destino se halla establecido dicho servicio.

J.—Exigir que en los documentos presentados por el remitente en la facturación no existan enmiendas ni raspaduras que no estén salvadas por nota, firmada por la misma persona que suscribió los citados documentos.

Se da el nombre de clasificación de mercancías á una lista ó catálogo, que generalmente se presenta por orden alfabético y figura en las tarifas, en la que se detallan las mercancías y las series á que corresponden para la aplicación del precio del transporte.

Las Compañías pueden rehusar el transporte de las mercancías que no pesen 125 kilogramos bajo el volumen de un metro cúbico, si el remitente se niega á satisfacer los precios que, según clasificación, correspondan, aumentados de un recargo de un 50 por 100.

En igual caso se hallan las mercancías facturadas á gran velocidad.

Este asunto ha dado lugar á serias discusiones en Francia,

siendo por fin resuelto por el Tribunal Imperial de París, en cuya sentencia figuran los siguientes argumentos:

«Que las disposiciones del art. 47 del *Cahier de Charges* no hacen distinción entre la grande y la pequeña velocidad para los comestibles (*denrées*) objetos transportables:—Que está fuera de duda que las reglas de percepción son las mismas para los dos casos, y que son igualmente aplicables á uno y otro de estos modos de tracción:—Considerando que no puede deducirse ningún argumento de la diferencia que existe entre los precios de transporte; que si, en efecto, debía admitirse que el recargo no es aplicable á los objetos transportados á gran velocidad, porque todos son tasados con arreglo á una clase superior, también sería forzoso reconocer que el recargo no debiera ser aplicado á los objetos de la clase superior transportados á pequeña velocidad, lo cual no es insostenible:—Que no podía ser la intención del legislador que, por una parte, los transportes á gran velocidad estuviesen libres de recargo, y por otra parte que los objetos pertenecientes á la primera clase, transportados á gran velocidad, estuviesen sujetos á él, puesto que entonces la diferencia que debe haber entre los precios de la grande y la pequeña velocidad no existiría; que el transporte sería menos oneroso operando en gran velocidad, de lo que resultaría un exceso de tráfico perjudicial y peligroso para los viajeros, cuyos trenes se hallarían en exceso cargados...»

La facturación de los bultos de muebles que no pesan 125 kilogramos, bajo el volumen de un metro cúbico, se efectúa como si se tratase de mercancías voluminosas; esto es, con aplicación de un recargo de un 50 por 100 sobre el precio de tarifa.

En Francia son también considerados los muebles como mercancías voluminosas, y aunque actualmente son tasados con el recargo citado, han hallado las Compañías bastante resistencia para lograr un resultado que ha sido objeto de sentencias pronunciadas por diferentes Tribunales.

Se da el nombre de mercancías peligrosas á aquellas que por su naturaleza ó composición pueden explotar, incendiarse ó causar daño á las demás.

Dichas mercancías requieren un cuidado especial en su ma-

nejo, transporte y depósito, siendo tasadas á precios mayores que los que rigen para las demás.

Con objeto de evitar siniestros, la ley prohíbe que el transporte de las mercancías peligrosas se efectúe en los trenes de viajeros, no existiendo, por consiguiente, tarifas á gran velocidad para tales artículos.

Sin embargo, la Real orden de 8 de Agosto de 1872, después de prohibir el transporte de materias peligrosas é infectas en trenes de viajeros, permite que en los trenes mixtos que conduzcan tropas se admita la cantidad de cartuchos metálicos que se juzgue indispensable para la fuerza que viaje, cuando sea preciso que lleve estas municiones á juicio de la autoridad militar, siendo transportada la cartuchería metálica, en los demás casos, en los trenes de mercancías, sin que por ello tengan derecho las Empresas á exigir mayor precio que el de la tarifa ordinaria, por no necesitar esta clase de municiones precauciones especiales.

Son consideradas como mercancías á granel, aquellas que sin embalaje, envase, ni atadura de ninguna clase son presentadas á la facturación, siendo de proporciones pequeñas ó que hagan difícil su cuento. En este caso se halla el carbón, la grava, la arena, los ladrillos y loetas, la piedra de pequeñas dimensiones, etc., etc., cuando, repetimos, no se presentan embalados, envasados ni atados; no siendo considerados á granel, por ejemplo, las mesas, sillas, bloques de piedra, etc., ó sea aquéllas cuyo número de cabos, puede ser, por sus dimensiones, fácilmente contado.

Las mercancías que, como la arena, carbón, etc., son susceptibles de confundirse con las demás, ó las que, como la cal, abonos, etc., pueden con su contacto perjudicar á otras, no son admitidas cuando son presentadas á granel más que por vagón completo ó pagando por el peso que para su cargamento señalan las tarifas de cada Compañía.

Las Compañías no tienen obligación de transportar mercancías cuyas dimensiones sean mayores que las del material, si los remitentes no satisfacen, además del precio ordinario de transporte, un recargo, que es generalmente de un 25 por 100.

Las mercancías no continuadas en la clasificación de la tarifa general de cada Compañía, son asimiladas, para el adeudo del precio de transporte, á las comprendidas en la misma y con las que tengan más analogía. No sucederá lo propio en una tarifa especial, si en sus condiciones no consta una en la que se autorice la asimilación.

En las tarifas legales sólo existe una muy limitada clasificación de mercancías, obedeciendo la presencia de las que figuran en la clasificación de la tarifa general á la asimilación hecha por las Compañías y aprobada por el Gobierno, con las de la tarifa legal.

En el art. 122 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, se dispone que «á no preceder el pago al contado del transporte, según tarifa, podrán negarse las Empresas á conducir los embalajes vacíos, así como también las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesiten una segunda cubierta para conservarse, y finalmente, las que, por su escaso valor, no basten á cubrir los gastos del transporte».

Y en el art. 129 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, que «siempre que un bulto contenga mercancías de diversas clases y comprendidas en la tarifa con precios diferentes, servirá de tipo para exigir el transporte la que le tenga más elevado».

En Francia rige igual disposición.

Las Compañías pueden rehusar el transporte de masas indivisibles que pesen más de 3.000 kilogramos, si el remitente se niega á pagar, además del precio ordinario de transporte, un recargo de un 50 por 100 sobre el mismo; y aun así, sólo son admitidas en las estaciones y para las estaciones que están dotadas de aparatos para su carga y descarga.

Por lo que se refiere á Francia, dice el art. 46, del *Cahier des Charges* que los derechos de peaje y transporte no son aplicables á las masas indivisibles que pesen más de 3.000 kilogramos; sin embargo, las Compañías no podrán rehusar el transporte de las que pesen de 3.000 á 5.000 kilogramos, siendo los derechos de peaje y los precios de transporte aumentados de la mitad. Las Compañías no estarán obligadas á transportar masas indivisibles cuyo peso sea superior á 5.000 kilogramos. Si á

pesar de la anterior disposición las aceptan, deberán acordar iguales facilidades, durante lo menos tres meses, á todo el que las pida. En este caso, los precios de transporte serán fijados por la Administración, á propuesta de las Compañías.

Las disposiciones contenidas en el citado art. 46, son completadas por las Compañías, haciendo constar en sus tarifas una condición, en la que se manifiesta que en las estaciones donde no existan aparatos de suficiente fuerza para cargar ó descargar masas indivisibles, cuyo peso sea superior á 5.000 kilogramos, dichas operaciones deberán ser efectuadas por los cargadores y consignatarios.

El art. 123 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, ha establecido que «tienen derecho las Empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente, y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes á preservar las mercancías que contienen. Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la Empresa obligación de conducirlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición, con arreglo á las disposiciones vigentes, en el resguardo expedido».

A pesar de lo terminantemente dispuesto por la ley, mucho se ha discutido sobre este punto, principalmente en Francia, donde rigen iguales disposiciones.

Unos dicen que no deben presentarse embalados ó envasados más que aquellos géneros que figuran en la tarifa con tal condición, puesto que las Compañías no pueden exigir á su antojo otras formalidades que las que constan en las tarifas aprobadas.

Otros sostienen que siendo responsables las Empresas de las averías que sufren las mercancías, desde su admisión hasta su entrega, deben rehusar aquéllas que por falta ó defecto de embalaje sean susceptibles de desmejorarse.

El Tribunal de Comercio del Sena, con fecha 4 de Abril de 1856, pronunció la sentencia en la que se expresa lo que sigue:

«Considerando que las mercancías que Milliare Hermanos desean confiar al transporte de la Compañía de Lyon, vienen continuadas en la tarifa de la Compañía: los mármoles en ta-

blas á la 5.<sup>a</sup> clase, y los mármoles trabajados á la 2.<sup>a</sup> clase, son susceptibles de los gastos de transporte que se aplican á estas categorías:—Considerando que dicha tarifa no menciona ni la condición de embalaje ni la exigencia de la garantía por rotura ó avería que la Compañía pretende exigir á Milliare Hermanos;—Que resulta de su examen que cuando la Compañía cree deber someter ciertas mercancías á dichas condiciones, éstas constan literalmente expresadas:—Considerando que la tarifa invocada por los defensores salida de la iniciativa de la Compañía en vista de los intereses de su explotación, no ha sido publicada hasta después de aprobada por la Autoridad superior, que reglamenta así de una manera absoluta las transacciones de los remitentes con dicha Compañía, haciendo de la tarifa presentada una obligación para esta última;—Que la pretensión de la Compañía tendría por efecto, de ser admitida, hacer más onerosas para los remitentes las tarifas autorizadas por la Administración; que esta consecuencia es contraria á los principios edictados por los artículos 44 y siguientes del decreto de 15 de Noviembre de 1846, que reglamenta las condiciones elementales á las que está sujeta la explotación de las Compañías, que aquella debe en su consecuencia, venir obligada á expedir los mármoles de que se trata, conforme á los precios fijados por la tarifa precitada:—Considerando que Milliare Hermanos ofrece pagar á la Compañía lo que pueda serle debido, conforme á los precios fijados en las clases 2.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> de la citada tarifa;—Por estos motivos hace constar que los demandantes ofrecen pagar los precios fijados para la 2.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> clase de la tarifa, y en méritos de esta oferta, dice que dentro de los tres días de la fecha de la presente sentencia, la Compañía de Lyon vendrá obligada á expedir, á los precios de su tarifa y sin condiciones, los mármoles objeto de la demanda.»

El fallo transcrito fué confirmado por el Tribunal Imperial de París el 10 de Febrero de 1857.

Las Compañías deben rehusar las mercancías que se presentan á la facturación, y que estando sujetas á condiciones especiales de circulación, no vengán acompañadas de los requisitos legales. Tales son:

Los artículos sujetos á guías y vendís.

Los sujetos á marchamo y marca de fábrica.

La caza en tiempo de veda.

Los artículos destinados á una Aduana.

Esta facultad se funda en la responsabilidad que exige el Gobierno directamente y en primer término á las Compañías que transportan los artículos á que nos hemos referido sin cumplir los preceptos de la ley.

Algunos pretenden que las Compañías que tienen establecido el cómodo sistema de los reembolsos, pueden rehusar las expediciones gravadas con cantidades que, juntas con los portes, representen un valor superior al de las mercancías que las componen.

De ningún modo podemos conformarnos con esta opinión, puesto que sin discutir el derecho que tengan las Compañías de aceptar ó rehusar los reembolsos que gravan las expediciones, no se nos alcanza la responsabilidad en que puedan incurrir aquéllas si los aceptan. En efecto: los reembolsos se admiten condicionalmente, de modo que la Compañía no los hace efectivos al remitente hasta que el consignatario ha satisfecho su importe. En caso que una mercancía tenga que ser vendida en su destino, la cantidad producto de la venta es aplicada á cubrir los gastos de transporte, almacenaje y desembolsos, aplicándose el sobrante á la amortización de una parte ó del total reembolso, si á ello alcanza, sin que el remitente pueda exigir responsabilidad alguna á la Compañía que mandó operar la venta, antes al contrario, si el producto de aquélla no basta á cubrir los gastos que corresponde cobrar á la Compañía, ésta tiene acción contra el remitente. ¿Qué inconveniente puede, pues, tener una Compañía en admitir expediciones gravadas con reembolso no incurriendo en ninguna responsabilidad? Ninguno, á nuestro modo de ver.

En cuanto á las expediciones que á una Compañía entrega su cedente gravadas con desembolsos que representan portes anteriores, gastos de Aduana, ú otros, hechos por cuenta del consignatario, no pueden ser rehusadas por la cesionaria, sea cual fuese el importe de aquellas cantidades. Así se estipula en los convenios que firman las Compañías para la debida reglamentación de su tráfico.

El transporte de mercancías se efectúa á grande ó pequeña velocidad, á voluntad de los remitentes, en los plazos reglamentarios. Exceptúanse las mercancías peligrosas, que sólo pueden viajar á pequeña velocidad.

La entrega de las mercancías se efectúa en los plazos señalados y mediante presentación del talón-resguardo firmado por el consignatario.

## CAPITULO XII

### DE LAS RECLAMACIONES EN GENERAL

Definición.—División.—Libro de reclamaciones.—Responsabilidad en general.—El porteador y Agente de transportes son responsables de sus dependientes.—El remitente y consignatario tienen recurso contra los Agentes intermediarios.—Cómo se prueba el contrato entre ambos.—Precauciones de los intermediarios para ponerse á cubierto.—Fuerza mayor.—Diferencia entre fuerza mayor y caso fortuito.—Choques.—Descarrilamientos.—Accidentes del tiempo.—Robos á mano armada.—Incendios.—Manera de probar la fuerza mayor.—Daños y perjuicios.—Acciones contra el porteador.—Domicilio de las Compañías.—No pueden ser atacadas más que en él ó donde tengan representante debidamente autorizado.—Compañías intermedias.

134.—Obedece el servicio de ferrocarriles á leyes y disposiciones especiales que trazan reglas de conducta de las que las Compañías no pueden separarse sin exponerse á que sus comitentes ó los Agentes del Gobierno les recuerden el cumplimiento de sus deberes. Se da, pues, el nombre de reclamaciones, á las gestiones practicadas por las personas que utilizan los servicios de una Empresa para exponer una queja á las mismas contra sus empleados, ó á los Tribunales contra aquéllas.

Siendo de tal variedad los transportes de que se encarga una Compañía de ferrocarriles, y tan numerosas las causas que pueden impedir el cumplimiento del contrato, es evidente que las reclamaciones que puede dirigir el público contra las Empresas son en gran número, siendo casi imposible preverlas todas. Trataremos, sin embargo, de explicarlas, dividiéndolas en cuatro grupos: