

una distancia que no sean menores que la de la línea más corta.

D. Cuando dos lugares estén unidos por dos ó más ferrocarriles directos, el tráfico entre ambos puntos por líneas que no lo sean, podrá hacerse sobre la base de la tarifa más baja de las líneas directas, aunque la línea que use esa tarifa sea más larga que la de otros ferrocarriles directos.

IV. Se comprenden en las disposiciones del párrafo anterior, las líneas del ferrocarril que estén en conexión con una línea fluvial ó marítima que hace el tráfico de cabotaje, debiéndose considerar como línea continua la que se forma con los ferrocarriles y la línea fluvial ó marítima ó con ambas.

V. También se comprenden en las disposiciones del mismo párrafo, los transportes que se hagan de un punto á otro de la República, pasando por un país extranjero de manera que las líneas mexicanas de ferrocarril formen con ferrocarriles extranjeros, ó con una línea marítima ó fluvial extranjera, ó con éstos y aquellos, una línea continua.

VI. Se comprenden, por último, en las disposiciones del párrafo III, los transportes que se hagan de un punto extranjero á otro de la República ó viceversa, en conexión con líneas extranjeras de ferrocarril ó fluviales ó marítimas, de manera que la línea ó líneas mexicanas formen una línea continua con una ó más de aquellas líneas extranjeras.

VII. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas resolverá cuál es la línea continua más corta cuya tarifa común debe tomarse como base para las demás líneas; igualmente, en caso de que dos ó más líneas continuas tengan en el extranjero un diferente extremo, resolverá aten-

diendo á las circunstancias de cada caso, si para los efectos de este artículo deben considerarse comprendidas en su disposición.

VIII. En caso de que una línea de ferrocarril ó dos ó más que formen una línea continua dentro del territorio de la República, se propongan conducir mercancías extranjeras del lugar de la importación al lugar del final destino, no con un porte arreglado á la tarifa general, sino bajo una tarifa que se establezca en virtud de la autorización que el párrafo VI de este artículo concede á las compañías de ferrocarril, se formará una tarifa especial de importación en la que se designarán los puntos ó lugares á donde conducirán las mercancías conforme á esta tarifa especial. La cuota total que corresponde á todas las líneas extranjeras en conexión y las cuotas á que está sujeta la mercancía en su tránsito por la línea ó líneas mexicanas de ferrocarriles, formarán la cuota especial.

Artículo 113. Salvo lo dispuesto en el artículo 118, los ferrocarriles no están obligados á aplicar á otro tráfico la tarifa especial de importación.

Artículo 114. Las compañías de ferrocarril están autorizadas para celebrar entre sí contratos en virtud de los cuales se forme una masa común de los productos de sus respectivas líneas ó de parte de éstas, para dividirla entre las compañías, en la proporción que convengan, siempre que se sujeten á las condiciones siguientes:

I. No se podrán alterar las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sino en los casos y términos establecidos en las concesiones respectivas y por esta ley.

II. Los contratos que hagan las compañías de ferrocarril, no podrán ser ejecutados sin la previa aprobación de la expresada Secretaría.

Artículo 115. Todos los contratos celebrados en violación del artículo anterior, son nulos; pero sólo el Ministerio Público Federal, con instrucciones del Ejecutivo, promoverá, ante el tribunal competente, la nulidad del contrato, cuando á juicio del Ejecutivo, sea procedente la acción. Esta acción podrá intentarse durante cinco años contados desde la fecha del mismo contrato.

Artículo 116. Las líneas que estén en conexión conforme al artículo 91, se considerarán como una línea continua para el efecto de las tarifas, causándose como porte los gastos de transbordo y la suma compuesta de los fletes parciales que se causarían en cada línea, conforme á las tarifas aprobadas para ella por la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, salvo cuando varias líneas se enlacen para hacer el transporte conforme al artículo 112, en los cuales podrá establecerse la tarifa conforme á las bases que en dicho artículo se determinan.

Artículo 117. La parte de los convenios, contratos ó arreglos que celebren las compañías para conservar y hacer su enlace y conexión, ó de las bases que aprueben ó acepten con el mismo fin, se someterán á la aprobación de Comunicaciones y Obras Públicas, para el efecto de que ésta examine si están arreglados, especialmente en lo relativo á tarifas, á los preceptos de esta ley.

Artículo 118. En ningún caso se podrán celebrar arreglos, contratos ó convenios con líneas extranjeras de ferrocarril, ó con líneas fluviales ó marítimas, ó con embarcaciones, sean estos convenios de los que mencionan los artículos 91 y 112, párrafo IV, sean de otra clase, en virtud de los cuales los productos ó mercancías extranjeras sean transportados por la línea mexicana de ferrocarril á un tipo de porte menor que los productos ó mercancías similares nacionales. En consecuencia, la tarifa que, al ser in-

ternada la mercancía extranjera del lugar de la importación, se aplique á dicha mercancía en su tránsito por la línea mexicana de ferrocarril, será aplicada á la mercancía similar nacional en proporción á la distancia que ella recorra, al ser transportada en la misma dirección y al mismo lugar que la extranjera.

Artículo 119. Las compañías de camino de fierro no tienen el derecho, excepto en los casos en que la ley las autoriza expresamente, para limitar en sus reglamentos, cartas de porte ó documentos que expidan, la responsabilidad y obligaciones que, con motivo del transporte, les imponen las leyes, ó para relevarse de ellas. Son nulas las reglas, cláusulas ó condiciones que las compañías inserten en alguno de aquellos instrumentos en violación de este artículo.

Artículo 120. Las líneas de camino de fierro, salvo pacto en contrario, y en caso de dolo, mala fe ó culpa, no son responsables de las pérdidas, desfalcos ó averías, ni de los riesgos á que estén expuestos en el viaje:

I. Los animales vivos.

II. Las mercancías, que á petición escrita del cargador, se transporten en carro descubierto en los casos en que la naturaleza de la mercancía exija para la conservación de ésta, su transporte en carro cerrado ó entoldado.

III. Las que se despachen sin embalaje ó con un embalaje defectuoso, cuando por su naturaleza deban estar convenientemente embaladas; la falta ó defecto del embalaje, se harán constar en la carta de porte.

IV. Las mercancías que por su naturaleza particular, por el hecho de su transporte en ferrocarril, por su exposición inevitable á la intemperie ó por calor ú otra causa natural, están expuestas á riesgos especiales de pérdida ó avería total ó parcial, particularmente de rotura, oxidación, deterioro interior, merma, etc., observándose las reglas siguientes:

A. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas formará la tabla de las mercancías que están sujetas á merma, tomando en cuenta la duración del viaje y las estaciones, fijará para cada una la proporción de merma á que se limitará la responsabilidad de la compañía.

B. Esta merma normal, fijada por la expresada Secretaría, debe contarse separadamente para cada bulto, cuando varios bultos estén comprendidos en la misma carta de porte, con tal que la carta de porte mencione el peso ó medida de cada bulto.

C. Los ferrocarriles pueden reservarse, con aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el derecho de irresponsabilidad, aun cuando la merma exceda de la normal, si se trata de mercancías cargadas por el remitente ó descargadas por el consignatorio.

D. La irresponsabilidad, en el caso de este párrafo, no tendrá lugar cuando las pérdidas, desfalcos ó averías se debieren á subtracciones, ó cuando no provengan de la naturaleza de la mercancía, ó si la merma normal no corresponde á esta naturaleza ó á las circunstancias.

E. En caso de pérdida total, el ferrocarril no tiene el derecho de reducción por causa de merma.

V. Los explosivos, toda substancia infamable y cualquiera otro artículo de carácter peligroso. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas formará la lista de los artículos comprendidos en este párrafo.

VI. Los objetos colocados en coches ú otros vehículos que se transporten por el ferrocarril.

VII. Las mercancías que son transportadas bajo el cuidado de persona puesta para ese fin por el cargador con el consentimiento de la Empresa.

VIII. Las mercancías cuya carga y descarga, sea en virtud de la tarifa ó por convenio con el cargador, se hacen por éste y por el consignatorio, siempre que el carro no tenga lesión exterior que haya podido dar lugar á la

pérdida ó avería: en el caso de este párrafo, el remitente tendrá los derechos siguientes:

A. Cargar el carro en el punto de remisión.

B. Sellar el carro con su propio sello, ó que en su presencia se selle con los sellos de la compañía.

C. Hacerse la descarga en el punto de final destino por la persona que esté autorizada para recibir la carga.

D. Hacer que se rompan los sellos en presencia de la misma persona, ó en ausencia de ésta, del empleado de Hacienda encargado de la inspección fiscal, ó á falta de uno y otro, de cualquiera autoridad que ejerza funciones judiciales. La compañía tendrá el derecho, antes de que se rompan los sellos, de exigir que la persona, empleado ó autoridad, le expida sobre el estado de los sellos un documento, que no requiere timbre ni otra formalidad.

En los casos en que, con motivo de las leyes fiscales, deba ser abierto el carro en el tránsito, el empleado de Hacienda encargado de la inspección fiscal, antes de que se rompan los sellos, examinará el estado de éstos y tomará razón de su número; concluida la inspección, se sellará de nuevo el carro en presencia del mismo empleado, y éste expedirá al conductor del tren un documento, haciendo constar el número y estado de los sellos al abrirse el carro, y el número de los nuevos sellos puestos en su presencia.

La compañía, en el caso de este párrafo, no garantiza el número de bultos que expresa la carta de porte.

Artículo 121. Tampoco son responsables las compañías de caminos de fierro, salvo pacto en contrario, y en caso de dolo, mala fe ó culpa, por pérdidas, desfalcos ó averías en los equipajes:

I. Cuando no se entregan en la oficina de la línea del ferrocarril para ser transportados, sino que el pasajero los conserva consigo en el coche.

II. Aun cuando hayan sido entregados á la oficina, si el

pasajero no pide la entrega del equipaje en el término de quince días en el pasaje local y de treinta en el internacional: estos términos se contarán desde el día siguiente á la llegada del tren que debía conducir el equipaje.

Artículo 122. En los casos de los dos artículos anteriores, la presunción favorece á la línea del ferrocarril, entre tanto no se pruebe en contrario que la pérdida ó avería ha sido causada por dolo, mala fe ó culpa de la administración del ferrocarril ó de sus empleados.

Artículo 123. La responsabilidad de las líneas del ferrocarril será limitada en los casos siguientes:

I. La responsabilidad se fijará atendiendo á la mercancía declarada para la expedición de la carta de porte, cuando el remitente declara una mercancía que causa un porte inferior á la de la realmente contenida en la carga.

II. La responsabilidad tendrá como base la mercancía realmente contenida en la carga cuando el remitente declara una mercancía diferente y de valor superior á la que la carga contiene.

III. Cuando se estipule que la responsabilidad ó pérdida, desfalso ó avería no excederá de cierta suma; pero en este caso el ferrocarril será responsable por el valor total de la carga, en caso de dolo, mala fe ó culpa de la compañía ó de sus empleados.

IV. Cuando se releva á la compañía de responsabilidad por retardo en la entrega, imputable al ferrocarril, ó se limita esta responsabilidad á cierta suma, excluyéndose de la relevación, como en el párrafo anterior, el dolo, mala fe ó culpa de la compañía ó de sus empleados.

Artículo 124. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en su reglamento fijará el límite de la responsabilidad de las compañías de ferrocarril por la pérdida ó avería de los bultos de equipajes cuyo valor no ha sido declarado.

En caso de haberlo sido, la compañía tiene el derecho

de que los bultos con valor declarado no sean comprendidos en el equipaje libre de porte que [se permita al pasajero, sino que esos bultos sean transportados en el servicio de express con las obligaciones y derechos anexos á él.

Artículo 125. Serán incluidos en el equipaje libre de porte, todos los bultos sin valor declarado que el pasajero presentare con el carácter de equipaje, cualquiera que sea su contenido, hasta completar la cantidad de peso que autoricen las leyes de concesion ó los reglamentos de la compañía, en caso del que el peso autorizado por éstos sea mayor que el permitido por aquellas leyes; pero no podrán ser incluidos en el equipaje libre de porte, mercancías cuyo objeto es el tráfico ú otra operación mercantil.

Artículo 126. En el caso del artículo 91, el último porteador tendrá la obligación de entregar la carga. La entrega se hará en los términos establecidos por la ley, conforme á la carta de porte que expidió el primer porteador, y con las responsabilidades que la ley fija; pero con las restricciones siguientes:

I. En caso de haberse fijado en la carta de porte un precio basado en una cuota diferente de la que expresa la tarifa, el último porteador, sin embargo, cobrará el precio del transporte conforme á la tarifa legal.

II. La responsabilidad del último porteador comienza desde que recibe la carga.

III. La responsabilidad comprende la pérdida de los bultos, los desfalsos ó averías ocurridas, tanto en la línea del último porteador, como en cualquiera otra de las líneas en conexión, salvo el derecho del último porteador contra la compañía en cuya línea ocurrió el hecho ú omisión que motiva la responsabilidad, y contra cualquiera otra de las que con posterioridad recibieron la carga.

Artículo 127. Lo dispuesto en el artículo anterior se observará en caso de que un ferrocarril reciba la mercancía

para su transporte, con una carta de porte que designe como lugar de entrega un punto que no esté situado en el trayecto de este ferrocarril ni en el de las líneas enlazadas con él; pero la responsabilidad del ferrocarril termina en el punto en que concluye el transporte por camino de fierro.

Artículo 128. También se observará lo dispuesto en el artículo 126, en caso de que el ferrocarril esté en conexión con una línea marítima que haga viajes entre puertos de la República, en cuanto á los transportes que se hagan de uno de estos puertos á otro lugar del territorio nacional, parte por la línea marítima y parte por la línea ó líneas, del ferrocarril.

Artículo 129. Al entregar una carga ó equipaje una línea á otra, se cambiarán documentos, haciéndose constar en uno de ellos el recibo y en el otro la entrega. Estos documentos se otorgarán respectivamente por el agente de la línea que hace el primero, y por el de la que hace la segunda.

Estos documentos no requieren timbre ni formalidad especial y en ellos se harán constar la fecha del recibo y entrega de la carga, el número y estado exterior del carro, el número y estado de los sellos, si el carro ha sido tomado por entero; en caso contrario, ó si la carga ha sido transbordada á otro carro, el número de bultos, la marca de cada uno de ellos, si la tuvieren, y el estado de la carga.

Artículo 130. El documento de entrega otorgado conforme al artículo anterior, produce una presunción legal que no admite prueba en contrario, sobre la fecha del recibo de la carga, su estado y el número de bultos que la forman, en el momento de la entrega al porteador respectivo.

Artículo 131. En las expediciones de mercancías procedentes del extranjero con destino á la República, y que

sean transportadas de un puerto ó de la frontera á otro lugar del territorio nacional por medio de un ferrocarril, la línea ó líneas nacionales serán responsables por pérdidas, desfalcos ó averías en los términos y casos siguientes:

I. La responsabilidad se regirá por las leyes del país donde se han expedido la carta de porte ó conocimiento, siempre que en dichos documentos se expresare que las obligaciones y derechos nacidos del contrato quedan sujetos á dichas leyes; pero aun en este caso, si no se probare la existencia de la ley extranjera y que es aplicable al caso, los derechos y la responsabilidad del último porteador que hace el transporte en el territorio mexicano, se regirá, en lo relativo á la entrega de la carga, por lo dispuesto en los artículos 126 á 128.

II. También se regirá la responsabilidad del último porteador por las disposiciones de los mismos artículos, si la carta de porte ó el conocimiento, no expresan á qué ley quedan sujetos los derechos y obligaciones nacidos del contrato.

Artículo 132. La línea mexicana, sea ó no último porteador, á la cual, en el caso de conexión con otras líneas nacionales ó extranjeras, marítimas, fluviales ó terrestres, se entregue carga, tendrá derecho en caso de pérdida, avería ó desfalco á su elección:

I. De rehusar la carga, avisándolo al consignatario, si éste y su domicilio le fueren conocidos, para que dé instrucciones sobre el transporte. En este caso, la línea mexicana estará exenta de toda responsabilidad con motivo de las pérdidas, averías y desfalcos ocurridos en otras líneas.

II. De recibir la carga expidiendo ella una carta de porte en la que se haga constar el estado de la carga. En este caso, la obligación del último porteador, se limita á entregar la carga con arreglo á la carta de porte expedida

por él, salvas las restricciones que se expresan en el artículo 120.

Artículo 133. En el transporte de mercancías del territorio de la República á una nación extranjera, en las líneas que estén enlazadas con la línea mexicana que ha firmado la carta de porte, esta línea es responsable conforme á las leyes y ante los tribunales competentes de la República, de las pérdidas, desfalcos y averías, salvo su derecho, en caso de que la pérdida, desfalco ó avería hayan tenido lugar en otra línea, para exigir indemnización de ella. Lo dispuesto en este artículo no priva al remitente ni al tenedor de la carta de porte, de la facultad de ejercer preferentemente ante los tribunales de otra nación, los derechos que las leyes de éstas les concedan.

Artículo 134. La responsabilidad de los ferrocarriles, en el caso de pérdida, desfalco ó avería, origina la obligación de pagar el valor comercial de las mercancías en el lugar y día de la entrega, conforme al artículo 590, párrafo IX del Código de Comercio deducidos los derechos de aduana, los demás gastos que no se hicieron con motivo de la pérdida, y los de transporte no pagados todavía.

Se pagarán, además, intereses sobre la suma que se fijó como indemnización; estos intereses, calculados á razón de seis por ciento anual, correrán desde el día en que debió hacerse la entrega.

Artículo 135. La carga se considera perdida si no se hace la entrega dentro del mes siguiente, á la conclusión del término en que la entrega debió haberse hecho; pero si fuere encontrada después de ese término, el que á ella tenía derecho, lo tiene para pedir, en el término de ocho días contados desde que se dé aviso, que la carga le sea entregada sin gastos en la estación de partida ó en la primitiva de destino, indicada en la carta de porte. En caso de haber sido pagada una indemnización, ésta le será

devuelta al entregar la carga; pero en la devolución no se comprenderán los intereses.

Artículo 136. La pérdida, desfalco ó avería de las mercancías en los casos en que el ferrocarril es irresponsable, no lo priva del derecho de que se le pague íntegro el flete por el transporte que hubiere hecho.

Artículo 137. Salvas las excepciones contenidas en esta ley, lo dispuesto en los artículos 134 á 136, se aplicará á la pérdida, desfalco ó avería en equipajes; pero el término pasado el cual se considerará perdido aquél, será de quince días en el pasaje interior, y de treinta en el internacional, contados ambos términos desde el día siguiente á la llegada del tren por el cual debía hacerse el transporte.

Artículo 138. El consignatario ó la persona que tenga derecho á recibir la carga, lo tendrá para pedir que ésta sea pesada en su presencia al hacérsele la entrega; los gastos serán por cuenta del ferrocarril, si el peso de la carga es menor que el expresado en la carta de porte; en caso contrario, serán pagados por el que reciba la carga, conforme á una tarifa que será aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y debidamente publicada.

Artículo 139. En los casos de retardo de que sea responsable el porteador, el que tenga derecho á la carga estará obligado á probar los daños y perjuicios reales y efectivos que se le hayan originado de la dilación.

A falta de prueba, el ferrocarril no pagará más indemnización que una fracción del precio de transporte, fracción que se determinará en un reglamento por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Artículo 140. En el reglamento á que se refiere el artículo anterior, se fijará el término de duración del viaje pasado el cual se produce el retardo, sobre la base de cierto número de kilómetros diarios, y de que el término co-

mience á correr desde el día siguiente al de la entrega de la carga al ferrocarril.

Artículo 141. En ningún caso de indemnización por daños y perjuicios originada de retardo en el viaje, podrá exceder de la totalidad del precio de transporte, salvo si ha habido dolo, mala fe ó culpa grave de la administración del ferrocarril ó de uno de sus empleados, en cuyo caso se pagarán todos los daños y perjuicios que resulten probados.

Artículo 142. En caso de responsabilidad, cuando ésta se origine de una falta colectiva de varios ferrocarriles, la indemnización se repartirá entre las líneas responsables, en proporción al trayecto recorrido en cada una de ellas. El último porteador, en todo caso, está obligado á pagar la indemnización á que tenga derecho el tenedor de la carta de porte, salvo el de la última línea contra las líneas responsables para que éstas sean citadas al juicio, si lo promoviere el tenedor de la carta de porte, y para que ellas la resarzan en la proporción que les corresponda, lo que aquella hubiere pagado.

Artículo 143. El cargador, entretanto tenga en su poder la carta de porte, ó el tenedor legítimo de ésta, podrá disponer que la carga sea entregada ó almacenada en un punto situado en el trayecto del ferrocarril ó de uno de los ferrocarriles con los cuales aquel esté enlazado, aun cuando la carta de porte indique otro lugar de destino. Pero en este caso la carta de porte será anotada por el tenedor de ella, expresando en la misma el nuevo lugar de entrega ó almacenaje, y con esa anotación será presentada á la administración del ferrocarril que hace el transporte, á la cual, además, se dará por escrito aviso del cambio. La administración del ferrocarril tendrá también el derecho de anotar este cambio en la carta de porte, y en caso de ser varias las líneas por donde se hace el transporte, la carta de porte y el aviso, se comunicarán á la

administración de la vía férrea á que pertenece el punto de final destino designado en la carta de porte, y á la administración de la vía, á que pertenece el punto nuevamente designado.

En todo caso se pagará íntegro el valor pactado en la carta de porte, á no ser que en los términos de esta ley se cause un porte mayor por el transporte del punto de remisión al nuevo lugar de entrega; la administración del ferrocarril anotará en la carta de porte, al presentarse ésta, el porte que se deba pagar.

Artículo 144. Toda compañía de ferrocarril está obligada á llevar en el lugar de la República Mexicana donde tenga su domicilio ó su administración principal, la contabilidad íntegra de todos sus negocios, ingresos y egresos, incluso las operaciones que haga en el extranjero sin excepción ni restricción alguna.

CAPITULO VIII.

Derechos reservados á la nación.

Artículo 145. La nación tendrá los siguientes derechos:

I. La reducción, para los militares y empleados federales y comisionados que caminen por motivo del servicio oficial, de un cincuenta por ciento en el máximo de las cuotas establecidas en la ley de concesión.

II. La misma reducción se hará por el transporte de colonos é inmigrantes, para lo cual la Secretaría de Fomento expedirá las órdenes correspondientes.

III. En la conducción de fuerzas militares ó de policía, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, se reducirá el mismo máximo en un cincuenta por ciento.

IV. Siempre que el Gobierno necesite trenes especiales