

sencia 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 en la carta de porte.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 al 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, desfalco ó avería no excederá de cierta suma; pero aun 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.

Art. 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.

Art. 125. Serán incluidos en el equipaje libre de porte todos los bul-

tos 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 concesión ó los reglamentos de la compañía, en caso de 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.

Art. 126. En el caso del art. 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 su 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 las pérdidas de los bultos, los desfalcos 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.

Art. 127. Lo dispuesto en el ar-

tículo 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 ese 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.

Art. 128. También se observará lo dispuesto en el art. 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.

Art. 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 hará 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 tuviere, y el estado de la carga.

Art. 130. El documento de entrega otorgado conforme al artículo an-

terior, 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.

Art. 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 sujetas 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 dispuestos en los arts. 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.

Art. 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, salvo las restricciones que se expresan en el art. 120.

Art. 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 ésta les conceden.

Art. 134. La responsabilidad de los ferrocarriles, en el caso de pér-

dida, 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 hicieren 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.

Art. 135. La carga se considerará perdida si no se hace su 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 le dé el 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 entregarse la carga; pero en la devolución no se comprenderán los intereses.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 hacerse 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.

Art. 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.

Art. 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 comience á correr desde el día siguiente al de la en-

trega de la carga al ferrocarril.

Art. 141. En ningún caso la 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.

Art. 142. En casos 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, estará 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.

Art. 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 aquél 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 ad-

ministración 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 comunicará á la administración de la vía férrea á que pertenece el punto de final destino consignado 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 punto de entrega; la administración del ferrocarril anotará en la carta de porte al presentarse ésta, el porte que se deba pagar.

Art. 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.*

Art. 145. La Nación tendrá los siguientes derechos:

I. La reducción, para los militares y empleados federales, agentes 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 para el transporte de tropas ó de carga, el costo de dichos trenes, será solo el cincuenta por ciento del precio medio por kilómetro de los productos de los trenes, respectivamente de pasajeros y de carga del año anterior, conforme á la tarifa local.

V. La transmisión de mensajes telegráficos, y en lo general cualquiera otro servicio hecho al Gobierno federal, causará la mitad de la cuota máxima que corresponda según la concesión.

VI. En todos los casos en que la tarifa para el público sea menor que la tarifa á que tenga derecho la Nación conforme á los párrafos anteriores, el Gobierno tendrá derecho á la tarifa menor.

VII. Por el término de la concesión, se hará gratis en las líneas de ferrocarril, la conducción de correspondencia, impresos, y de toda materia postal, así como de los empleados despachados por la Administración de Correos en el servicio de la misma, observando al efecto lo dispuesto en los artículos 126, 127 y

128 del Código Postal vigente ó en los relativos si estos se modifican.

VIII. El Gobierno tendrá el derecho de mandar colocar uno ó dos alambres telegráficos ó telefónicos en los postes de la línea de la empresa, y ésta la obligación de conservarlos en las mismas condiciones que los de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los materiales que fueren colocados al hacer la instalación y el de los que posteriormente haya necesidad de reponer.

IX. La Nación se reserva la facultad de imponer un derecho de tránsito por cada pasajero y por tonelada de mercancías de mil kilogramos, que pasen de tránsito por el territorio de la República, en las líneas de ferrocarril. Las empresas recaudarán este impuesto por cuenta del Gobierno, sin gravamen para éste, verificándose la liquidación y pago en las épocas que fije la concesión. La Secretaría de Hacienda, fijará las cuotas del derecho y dictará los reglamentos necesarios para hacer efectivo su cobro.

En las concesiones se podrá pactar que durante el período de tiempo que en ella se fije, no se cobrará este derecho de tránsito ó no excederá de cierta cuota, si se cobrará.

Con excepción de este derecho de tránsito y de los de puerto, todos los efectos y mercancías destinados á atravesar el territorio de la República y no para su consumo en ella, estarán libres de toda especie de derechos de aduana, así como de contribuciones é impuestos de todas clases.

X. La autoridad federal tiene el derecho de requerir, en caso de que á su juicio le exija la defensa del país, los ferrocarriles, su personal y todo su material de explotación y de disponer de ellos como lo juzgue conveniente.

En este caso la Nación indemnizará á las compañías de camino de fierro. Si no hubiere avenimiento sobre el monto de la indemnización, se tomará como base el término medio de los productos brutos en los últimos cinco años, aumentado en un diez por ciento y siendo por cuenta de la empresa todos los gastos.

Si solo requiriere una parte del material, se observará lo dispuesto en el párrafo IV de este artículo.

XI. En caso de guerra ó de circunstancias extraordinarias, el Ejecutivo podrá dictar las medidas necesarias, á fin de poner, en todo ó en parte, fuera de estado de servicio, la vía, así como los puentes, líneas telegráficas y señales que formen parte de ella.

Lo que haya sido destruido, será restablecido á costa de la Nación, luego que lo permita el interés de ésta.

XII. En caso de que el Ejecutivo ordene la suspensión del servicio, en interés de la defensa del país ó de la paz pública, podrá también disponer que todo el material rodante y cualquiera otro material, sean alejados.

La Secretaría de Guerra señalará, en este caso, las localidades á las cuales será llevado este material.

## CAPITULO IX.

### *Inspección del Gobierno.*

Art. 146. El Ejecutivo tiene en todos los ferrocarriles mencionados en el artículo 1º, una inspección que ejerce directamente por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, ó por medio de agentes encargados, unos de la inspección técnica y otros de la administrativa.

Art. 147. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas está autorizada:

I. Para exigir á las empresas de ferrocarril que cumplan con la concesión, las leyes y los reglamentos sobre ferrocarriles, dándoles á este fin, las órdenes é instrucciones necesarias.

II. Para prevenirles que hagan en la vía, edificios y material, las reparaciones y renovaciones necesarias, que atiendan á las necesidades del servicio y aumenten, si esto es necesario, el número de sus empleados.

III. Para suspender el servicio del ferrocarril, en todos los casos en que no presente todas las condiciones debidas de seguridad.

IV. Para prohibir, y, en caso necesario, impedir el empleo de locomotoras, ténders, coches y carros que no ofrezcan la seguridad necesaria ó no estén en buen estado.

V. Para autorizar que el servicio pueda continuarse después de haber sido suspendido conforme al párrafo III.

VI. Para dar toda clase de instrucciones á los inspectores técnicos y administrativos, pudiendo en-

comendarles el ejercicio de las facultades mencionadas en los párrafos I, II y IV de este artículo.

Art. 148. La inspección técnica se ejerce por uno ó más Ingenieros inspectores; la administrativa por uno ó más Comisarios inspectores.

El Ejecutivo fija en cada caso, el número de los inspectores y su sueldo; los nombra y remueve libremente.

Art. 149. Los gastos á que dé lugar la inspección, serán pagados por las empresas; en las concesiones se expresará la cantidad mensual con la cual deben contribuir aquellas, tanto para la inspección técnica como para la administrativa, observándose las reglas siguientes:

I. Las cantidades con las cuales contribuyan las empresas de ferrocarril, formarán un fondo que se destinará exclusivamente á pagar á los inspectores técnicos y administrativos.

II. Este fondo se formará en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en cuya caja se harán los enteros mensualmente por las empresas.

III. Un reglamento especial determinará todo lo relativo á la recaudación y distribución de este fondo.

Art. 150. Los inspectores del Gobierno no podrán, sin autorización de éste, recibir comisiones de ninguna compañía de ferrocarril, aunque sea una compañía diferente de aquella en la cual ejercen sus funciones, ni desempeñarle trabajos, sean ó no remunerados, ni recibir de ellas sueldos, emolumentos, gra-

tificaciones ó pagos, ni hacer con ellas contrato alguno.

Art. 151. Las empresas de ferrocarril están obligadas á transportar gratuitamente á los inspectores, cuando viajen en desempeño de su encargo, aunque el viaje se haga en una línea distinta de aquella en la cual el inspector ejerce sus funciones.

Art. 152. La inspección técnica se ejercerá conforme á las reglas siguientes:

I. Para los reconocimientos y proyectos de trazo de ferrocarriles, cada una de las secciones de ingenieros de la empresa estará asociada de un inspector ingeniero; éste confrontará sobre el terreno los proyectos y las modificaciones que se propongan, é informará á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sobre la dirección de los trazos, las condiciones de buena ejecución de las obras, las de material fijo y móvil, y sobre todo lo demás que convenga para la construcción, establecimiento y servicio de estas vías.

II. Cuidará de que las obras sean construidas con sujeción á los proyectos aprobados y con toda la solidez y seguridad necesarias, y de que se cumpla lo que, respecto de la construcción del ferrocarril, prevengan la concesión, las leyes y los reglamentos.

III. Terminados los trabajos y puesta la línea en explotación, vigilará ésta, cuidando de todo lo que se relaciona con la conservación y seguridad de las obras, la vía, material fijo y móvil, edificios, vigilancia del camino, de las señales y agu-