

para las oficinas de la inspección y del telégrafo, un depósito en que se recojan y guarden los objetos extraviados pertenecientes á los viajeros.

Los gobernadores civiles son los encargados de adoptar las medidas conducentes al mejor orden y buena policía de las estaciones y de la entrada, circulación y permanencia en sus patios, de los carruajes públicos y particulares destinados al transporte de los viajeros y mercancías; pero está prohibido todo privilegio á favor de las empresas de transporte en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

En cuanto al material móvil de las compañías ferro-viarias, determina el reglamento en su artículo 32, que habrá de ser precisamente el que conste en el pliego de condiciones especiales de la concesión.

Una de las cosas de mayor importancia para el comercio en cuanto á los trenes de mercancías y viajeros es sin disputa la velocidad reglamentaria de unos y otros y el máximo de carga de los primeros. Desgraciadamente nada fijo y concreto dispone el reglamento sobre ello, toda vez que su artículo 45 reserva á la voluntad del ministerio de Fomento el determinar este punto segun las circunstancias y previa propuesta de las empresas. No obstante, el artículo 47 establece que el máximo de carruajes para cada tren de pasajeros será de 24 si la compañía está autorizada para emplear doble tracción; y si bien parece natural que no estándolo deba aquel máximo fijarse en 12 carruajes, nada dice acerca de ello el reglamento que nos ocupa.

Las diligencias y mensajerías pueden formar parte de los trenes, pero sin que en ningún caso pueda permitirse en su interior el transporte de viajeros.

El reglamento clasifica las mercancías en *equipajes, encargos, mercancías y ganados de todas clases*. En el primer grupo se incluyen las prendas y efectos destinados al abrigo, adorno y aseo de los viajeros, y los libros y herramientas de su oficio contenidos en maletas, baules ó bajo otra cubierta cualquiera ó sin ella. Estos equipajes deben ser transportados en los mismos trenes de sus dueños, y entregarse al terminar el viaje.

En el segundo grupo ó sea el de los *encargos* se comprenden todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á declaración de su contenido requieren un cuidado especial y se transportan con la velocidad de los trenes de pasajeros.

El tercer grupo ó sea el de *mercancías* comprende todos los efectos no incluidos en los dos grupos anteriores y que tampoco son semovientes; así como el cuarto, ó *ganados de todas clases* abarca toda clase de animales.

Todo el que remita alguno de los efectos comprendidos en el grupo de las mercancías debe hacer la declaración previa de su número, peso, clase y calidad, debiendo adoptarse medidas especiales de precaución con los que puedan producir explosiones ó incendios ó que con su deterioro ó contacto puedan perjudicar á los demás.

La entrega del género se tendrá por legal y bien hecha siempre que se haga en el local designado al efecto y á los encargados de la empresa para recibir los géneros; pero no se considerarán como tales encargados los empleados secundarios destinados exclusivamente á los trabajos materiales ó á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

Las compañías ferro-viarias vienen obligadas por el artículo 113 del Reglamento de policía, á facturar todos los bultos que para su transporte les sean confiados, llevando para ello dos libros talonarios foliados: en uno de ellos deben anotarse los efectos que se hayan de transportar con la velocidad de los trenes de viajeros, ó sea con lo que en el lenguaje vulgar usado en las líneas férreas y tratándose de efectos, se llama la gran velocidad; y en el otro deben consignarse los bultos que se hayan de transportar en los trenes de mercancías ó sea á pequeña velocidad; pero así en el uno como en el otro debe constar el peso y precio de transporte de los objetos por el mismo orden de fechas con que aparezcan anotadas en el registro, á menos que el remitente consienta voluntariamente en la postergación de aquellos.

En el acto de verificar este la entrega de los efectos, la empresa debe entregar á este ó

á su encargado un talón en que se exprese el número de orden, la clase, el peso y precio del transporte, y el tiempo en que este deba verificarse.

La responsabilidad de las empresas respecto á las entregas hechas, empieza desde el momento en que se ha hecho cargo de los efectos entregados en el local destinado á recibirlos, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro.

Cuando en el equipaje de un viajero haya joyas, billetes de banco, títulos de la Deuda pública, acciones ú otros objetos de valor, debe aquel hacerlo constar y exhibirlos al practicarse el registro, manifestando al mismo tiempo la suma total que en su opinión representen. De no hacerlo así, la empresa queda exenta de responsabilidad en caso de sustracción ó extravío.

Cuando la empresa abrigara alguna sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto, puede proceder á su reconocimiento siempre que lo practique ante testigos y con asistencia del remitente ó de su consignatario á quienes debe invitar al efecto; si estos no concurrieran á su invitación, debe la empresa citarlos por medio de escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso de la autoridad competente, y si tampoco entónces se presentaran, la empresa podrá abrir el bulto en presencia del escribano y los testigos, levantándose acta de todo ello, y de los resultados del reconocimiento. En esta acta constarán el lugar y la fecha del acto, el aviso dado al remitente ó á su consignatario, su asistencia ó negativa á concurrir, la clase de la mercancía, su estado y número, sus circunstancias segun la declaración, y las que tenga realmente tal cual aparezcan y resulten de su exámen al abrirse el bulto, y los nombres, vecindad, profesión ó cargo de los testigos. Formalizada así y autorizada el acta se remitirá al Gobernador de la provincia para los efectos á que haya lugar en la vía gubernativa, sin perjuicio de pasarla también al tribunal competente si diese ocasión á un procedimiento civil ó criminal.

Si del registro practicado resulta verdadera la declaración del remitente, serán de cuenta de la empresa todos los gastos que se ocasionen para cerrar nuevamente los bultos y dejarlos tal cual se encontraban antes de abrirlos; y en ningún caso, ni aún alegando el pretexto de registrar los bultos por sospecha de fraude, podrá la empresa retrasar el plazo señalado para remitirlos, segun convenio con el remitente. Pero el que haga una declaración falsa al remitir á la estación sus mercancías con el fin de satisfacer un derecho menor del consignado en tarifa abonará á la empresa el doble del exceso que resulte, resarcíendola además de todos los daños y perjuicios ocasionados.

Si el remitente entrega los efectos bajo cubierta sellada, la empresa queda exenta de toda responsabilidad siempre que los entregue á su vez en la misma forma y con los sellos intactos al remitente ó á su consignatario.

Las empresas pueden negarse á conducir los embalajes vacíos, las mercancías susceptibles de averiarse, las que para conservarse necesiten de una segunda cubierta, y las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos de transporte si á este no le precede el pago de su precio al contado, y con arreglo á tarifa. También pueden desechar los bultos mal acondicionados exteriormente, ó aquellos cuyos embalajes sean insuficientes para preservar las mercancías que contienen. Si á pesar de ello insistiese en su admisión, la empresa vendrá obligada á transportarlos, pero quedando exenta de toda responsabilidad si hace constar su oposición en el resguardo impedido. Si en este resguardo ó carta de porte no constara esta oposición, será responsable de las averías que resulten en las mercancías así entregadas al verificar su entrega en el punto de destino, á menos que pruebe no serle imputable el siniestro sufrido.

Los efectos cualesquiera que sean, que hayan de transportarse á gran velocidad, deben espedirse en el primero de los trenes, que comprenda vagones de todas clases siempre que aquellos hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida, y deben quedar á disposición de la persona á quien se remitan dos horas despues

de la llegada del tren. En el caso de que no hubiera trenes con carruajes de todas clases que recorran el trayecto á donde van consignados los efectos, deben transportarse en el primero que parta, ya sea exprés ó correo.

Si el transporte debe hacerse á pequeña velocidad, la expedición se ha de hacer á las cuarenta y ocho horas de la entrada de los efectos á lo más, y estos se pondrán á disposición de los consignatarios dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á la llegada del tren. Para el transporte de los animales de tiro y silla, debe avisarse con las horas de anticipación fijadas en las tarifas.

Las hojas de expedición entregadas por la empresa á los conductores de los trenes de mercancías hacen fé á favor de los dueños que hubieren perdido sus resguardos siempre que identifiquen su personalidad.

Los precios ordinarios de la tarifa son aplicables á todos los paquetes ó bultos que aún cuando separadamente embalados constituyan una remesa de más de cincuenta kilogramos, con tal se haga esta por un mismo individuo y vaya dirigida á una sola persona. Los encargos y excedentes de equipaje en las mismas condiciones, se consideran como un sólo bulto para la percepción de los precios que tengan señalados en tarifa especial; pero este beneficio no pueden disfrutarlo las empresas de mensajerías y otros intermediarios de transportes como los efectos remitidos no estén envueltos en un sólo bulto.

Si un bulto contiene diferentes mercancías sujetas al pago de diferentes precios de transporte, éste se regulará por la que lo tenga más alto en la tarifa.

Las empresas pueden reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se comprometan á proporcionar un minimum de toneladas, ó de los que ofrezcan alguna ventaja para el transporte; pero á pesar de ello no pueden evadir las responsabilidades que les impone el reglamento de policía de los ferro-carriles. Las reducciones de tarifa y las condiciones especiales concedidas á un remitente cualquiera, deben hacerse extensivas á todos los que soliciten igual beneficio, siempre que á su vez se sujeten á las condiciones mediante las cuales se concede aquel, debiendo la empresa dar cuenta de ellas al Gobierno y abrir un registro en el cual se inscribirán, y cuya lectura se permitirá á los particulares que la soliciten. Este registro debe estar foliado y rubricado por el jefe de la inspección mercantil.

Las empresas ferro-viarias deben dar conocimiento á los remitentes, al tiempo de facturar los bultos, de las tarifas especiales ó reducidas que existan para determinadas mercancías; y aun cuando nada dice el reglamento sobre las tarifas especiales para el transporte de toda clase de mercancías entre estaciones determinadas, lo procedente es que por analogía se haga en este caso lo mismo que en el anterior.

Cuando las empresas quieran introducir alguna alteración en los precios de tarifa, deben ponerlo en conocimiento del Gobierno con un mes de anticipación al día en que deba la alteración hacerse pública, y los Gobernadores civiles mandarla publicar en sus respectivas provincias quince días antes de que empiece á regir.

Los precios fijados para el transporte de mercancías en virtud de las tarifas especiales, no pueden aumentarse hasta despues de transcurrido un año por lo menos, á contar desde su publicación.

Exceptuando los casos de fuerza mayor, las empresas vienen obligadas á indemnizar los daños y perjuicios causados por el retraso en el transporte; pero esta obligación sólo se hace efectiva mediante reclamación del interesado. En cuanto á la excepción introducida por los casos de fuerza mayor, no puede tener lugar sin que la empresa pruebe su existencia, y no se considerarán como tales casos de fuerza mayor los de robo ni los de incendio si la empresa no hace constar que hizo cuanto le fué posible para evitar el robo, y que el incendio no fué causado por descuido ni imprudencia de sus empleados, ni por insuficiencia ó mala condición de los medios de transporte.

Las compañías de ferro-carriles que terminan en las fronteras ó en los puertos marítimos, pueden sustituir al de los bultos el precinto de los carruajes que los transportan, siempre que para ello se sujeten á las formalidades y condiciones prescritas para las Aduanas.

La empresa que haya cumplido con el contrato de transporte sin dar lugar á reclamación, tiene acción para reclamar el importe de su precio y el de la custodia contra los consignatarios ó sus remitentes, procediéndose á falta de pago segun prescribe el Código de Comercio.

Si la empresa repara los embalages para la buena conservación de la mercancía, por correr peligro de perderse ó deteriorarse ésta, el consignatario habrá de satisfacer los gastos de reparación. La empresa debe, no obstante, probar la existencia del caso de que dejamos hecho mérito.

Las acciones de objeto puramente mercantil dirigidas contra las empresas y relativas á transportes, se entablarán ante los tribunales.

En todo cuanto tiene relación con los transportes son aplicables á las empresas de ferro-carriles las disposiciones legales sobre comprobación de pesos y medidas de los comerciantes é industriales.

Tanto si los daños provienen de los empleados de las empresas ferro-viarias como si son originadas por los extraños que concurren á sus oficinas, son aquellas responsables de la sustracción ó deterioro de los efectos que se les hayan entregado, excepción hecha de los casos en que alquila todo el espacio de uno ó más wagoes para el transporte de mercancías sin intervenir en su carga y expedición, directa ni indirectamente.

Para todos los efectos de la conducción de mercancías en materia de transportes, se consideran sin solución de continuidad y como una sola todas las compañías de ferro-carriles que se suceden en la conducción, y la primera de ellas que recibe los efectos no puede reclamar contra las otras en caso de avería ó pérdida, si no prueba que estos les fueron entregados por la primera en buen estado.

Las empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercancías, si no exceden de las proporciones ordinarias, ni pueden atribuirse á dolo ni incuria; pero si las mercancías no llegan á su destino bien conservadas y dentro del plazo convenido, su dueño y su consignatario tienen derecho á exigir la responsabilidad correspondiente á la empresa que falte á estas condiciones. También pueden reclamarla cuando rotulados los bultos con toda claridad y precisión, se entregaran á persona distinta de la que debe recibirlos.

Con arreglo al art. 12 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, será castigado el retraso injustificado de los trenes si excede de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los trenes expres y correos, y de 20 para los mixtos; así como también serán penadas con multas las compañías, sin perjuicio de la responsabilidad civil, cuando en el servicio de mercancías su extravío ó avería sean debidos á incuria ó abandono, y cuando los retrasos excedan de una cuarta parte del plazo reglamentario ó del convenido para la entrega.

Si una parte de las mercancías remitidas fuese entregada dentro del plazo reglamentario y la otra no, pudiendo el consignatario utilizar la primera independientemente de la segunda, tendrá este derecho al resarcimiento de daños y perjuicios por la parte de mercancías no recibida dentro del citado plazo; pero si el consignatario justifica que la parte recibida á su debido tiempo no puede utilizarla sin la que no ha recibido, este derecho será extensivo á las dos. De este caso deben exceptuarse los fortuitos y de fuerza mayor, siempre que se comprueben en el mismo día y lugar en que ocurran y no por certificados obtenidos posteriormente y despues de comenzadas las actuaciones.

Cuando una empresa, despues de haber indemnizado al dueño de bultos ó paquetes extraviados logra dar con ellos, puede citarles para que presencie su apertura; y hallando conforme su contenido y entregado á su dueño, este debe restituir á la empresa la cantidad

satisfecha, pero abonando la última á su vez los daños y perjuicios causados por el retraso. La empresa tendrá derecho recíprocamente al resarcimiento de daños y perjuicios cuando del reconocimiento de los bultos resultare un fraude cometido por su dueño en sus declaraciones, debiendo darse además conocimiento del hecho á los tribunales.

Si las empresas usando del derecho que les confiere el artículo 153 del Reglamento tienen establecidos servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicación de las poblaciones inmediatas á las estaciones de su línea, y el remitente, usando del suyo, no quiere utilizar este servicio y sí el de carruajes propios ó de personas de su confianza, deben advertirlo así al verificar la entrega de sus bultos en la estación. En este último caso, la empresa debe dar aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término de que ya anteriormente hemos hablado y que prescribe el artículo 125 del Reglamento para que pueda recoger los efectos que le están consignados, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del tren; y transcurridas estas sin verificarlo, empezarán las mercancías á devengar derechos de almacenaje.

Las Compañías pueden establecer tarifas combinadas con otras empresas de transportes terrestres ó marítimos, y en este caso, estas tarifas se habrán de aplicar á todos los efectos destinados á los puntos favorecidos por ella aún cuando los remitentes hagan por su cuenta los transportes marítimos ó terrestres empleando embarcaciones ó carruajes propios.

La persona á la cual vaya dirigida una mercancía, no puede negarse á recibirla si se halla en su domicilio al serle presentada, estendiéndose esta prohibición aún á los días festivos.

El consignatario tiene derecho á comprobar el peso de las mercancías que se le entreguen, siempre que de resultar conforme con el espesado en la carta de parte, abone los gastos de repeso; pero en el caso de no existir esa conformidad estos gastos serán de cargo de la empresa.

El consignatario puede exigir que el reconocimiento de los bultos se haga judicialmente; y los peritos deben hacer constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan, sus cualidades, si se han mojado ó sufrido otro deterioro, el tiempo en que segun su opinión pudo ocurrir la avería, la causa apreciable de ella y por último, el valor del daño ocasionado.

Toda acción contra la empresa conductora queda estinguida desde el momento en que el consignatario expide el recibo de los efectos transportados y verifica el pago del transporte.

En cuanto á los plazos y términos dentro de los cuales deben deducirse las reclamaciones contra las empresas por la pérdida ó avería de los objetos transportados, rigen los mismos del Código de Comercio.

Segun el artículo 179 del Reglamento de policía de los ferro-carriles, las empresas no pueden oponerse á que en sus almacenes y depósitos se hagan embargos por mandato judicial, y en ningun caso pueden los efectos embargados ser expedidos ó devueltos al remitente ó al consignatario, sino que por el contrario han de estar siempre á disposición del juzgado.

Las empresas tienen la obligación de procurar por la buena conservación de los objetos depositados en sus estaciones, y cuando exijan cuidados que no puedan proporcionarse en ellas deben proceder con arreglo á lo que dispone para casos análogos el Código de Comercio.

Estractadas ya con la brevedad posible las disposiciones legales de mayor interés para el comercio y más directamente relativas al mismo, deberíamos entrar en la estadística de los ferro-carriles españoles tanto en lo relativo á la longitud de sus líneas como en lo que hace referencia á su movimiento de pasajeros y mercancías; pero á pesar de cuantas gestiones hemos hecho para procurarnos con la posible exactitud todos los datos que de-

berian constituir esa estadística, no nos ha sido posible obtenerlos sino muy imperfectamente á causa de lo poco dadas que son las empresas ferro-viarias á practicar los trabajos previos de donde estas noticias resultan, y á causa también del poco celo con que los centros oficiales que deberían recojerlas y ordenarlas cumplen este cometido tan importante sin embargo en la época porque atravesamos.

Mayores han sido aún las dificultades con que hemos tropezado al tratar de reunir los datos necesarios para dar una noticia completa de los precios de transporte por ferro-carril segun las tarifas especiales ó reducidas, porque son tantas y tan variadas, que exigiria esta sola parte de nuestro trabajo un espacio que no debemos concederle si queremos guardar con las demás la debida proporción. Diremos no obstante, que esa multiplicidad y variedad de tarifas especiales tiende á simplificarse, siendo la primera de las líneas que ha emprendido este progreso la del ferro-carril de Francia. Esta compañía ha clasificado de una manera bastante clara todas las mercancías en cuatro grupos diferentes subdivididos en varias clases segun los géneros y las distancias recorridas, y este ejemplo que ha merecido se citara con elogio en el informe emitido por la comisión especial nombrada por el Gobierno para estudiar la modificación de las tarifas máximas ó legales, es de esperar que sea imitada por las demás líneas dentro de un término relativamente breve.

También ha sido la compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Barcelona y Francia la primera y continúa siendo una de las pocas que han publicado de una manera precisa el término medio de lo que perciben como derecho de transporte por tonelada y kilómetro; y merced á esta circunstancia que debería recomendarse para su imitación á todas las compañías ferro-viarias, sabemos que las ciento trece milésimas de pesetas que percibia en 1878 por cada tonelada y kilómetro, se redujeron á cien milésimas en 1879, á noventa y cinco en 1881, á ochenta y siete en 1882 y finalmente á ochenta y cinco milésimas en 1883 constando la longitud media de la línea explotada durante todos estos años de 347 kilómetros.

No podemos fijar con toda exactitud la extensión total que abarcan todas las líneas férreas españolas en la actualidad por las razones que antes hemos indicado; pero pasa ya de 7,000 kilómetros las que están en explotación.

Examinando detenidamente la progresión creciente aunque lenta, observada en la reducción de los precios de transporte por tonelada y kilómetro así en la línea de Francia como en las demás que han publicado ó que nos han facilitado datos sobre los resultados por ellas obtenidos y reducciones introducidas, se concluye el hecho de que los precios de transporte aunque muy variados segun los trayectos, las mercancías y las líneas que prestan el servicio, disminuyen cuanto mayor es la extensión de caminos de hierro que poseen y la antigüedad de su existencia, pero no obstante y hasta el presente nunca ha sido inferior á ochenta milésimas de peseta por tonelada y kilómetro ni superior á 0'140, así como el coste de los viajes por ferro-carriles está comprendido entre pesetas 0'050 y 0'090 por kilómetro. Así pues, podemos decir que el término medio de los precios de transporte es para los viajeros de 0'070 pesetas por kilómetro, y para las mercancías, de pesetas 0'110 por tonelada y kilómetro.

Movimiento y producto de los ferro-carriles españoles.

Gracias á la amabilidad del ilustrado y laborioso ingeniero Sr. Folch y Parellada, jefe que ha sido de la oficina de Estadística de los ferro-carriles de Z. B. F. podemos dar á nuestros lectores un interesantísimo cuadro de este movimiento y producción; debiendo no obstante advertir para no hacer responsable al Sr. Folch de cifras que él no pudo calcular por falta de datos, que este cuadro ha sido adicionado por nosotros en lo referente á algunas líneas, tales por ejemplo como la de los ferro-carriles directos de Madrid y Zaragoza á Barcelona.