

PROYECTO
DE
Ley General de Ferrocarriles
1914





EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR,

DECRETA:

LA SIGUIENTE

Ley General de Ferrocarriles de la Nación

TITULO I

Disposiciones Preliminares

Art. 1º. La construcción y explotación de ferrocarriles en la República del Ecuador, así como las relaciones de derecho a que éstas dieren lugar, estarán sujetas a las prescripciones de la presente ley.

Art. 2º. Para los efectos de esta ley, los ferrocarriles se dividen en nacionales y municipales,

Art. 3º. Considéranse nacionales:

- a) Los ferrocarriles de propiedad de la Nación;
- b) Los que fueren garantizados, subvencionados o autorizados por ella, y
- c) Los que ligen la Capital de la República con una o mas provincias o con el territorio oriental, los que comuniquen una provincia con otra, y los que pongan en comunicación un punto cualquiera de la Nación con un Estado extranjero.

Art. 4º. Son ferrocarriles municipales, los construidos, garantizados, subvencionados ó autorizados por las Municipalidades, dentro de los límites de sus cantones respectivos.

Art. 5º. Son fondos para la construcción de ferrocarriles nacionales los señalados por los Decretos Legislativos correspondientes; y los demás que con este objeto se señalen en el presupuesto anual.

Art. 6º. El Poder Ejecutivo queda facultado para nombrar depositario o depositarios de los fondos para la construcción de ferrocarriles, a cualquiera de los Bancos actualmente existentes en la República, salvo lo dispuesto a este respecto por Decretos Legislativos especiales.

TITULO II

Disposiciones relativas a los Ferrocarriles nacionales

CAPITULO I

De las concesiones de Ferrocarriles Nacionales

Art. 7°. Las empresas que exploten o construyan ferrocarriles nacionales o municipales tendrán su domicilio legal en la República. Los libros de contabilidad y correspondencia deberán llevarse en castellano y serán rubricados con arreglo a las disposiciones del Código de Comercio.

Art. 8°. Cualquiera que sea el lugar donde estén situadas las Direcciones o Administraciones de los ferrocarriles nacionales, éstas deberán tener constituido un representante en la Capital de la República con plenos poderes para los efectos de esta ley y de las respectivas concesiones.

Art. 9°. No se reconocerán como gastos de explotación de los ferrocarriles nacionales, los que inviertan las empresas fuera de la República, ni los que se hagan para el pago de multas impuestas por el Poder Ejecutivo, en conformidad con los reglamentos del caso.

Art. 10. Las concesiones de los ferrocarriles caducarán si no se formalizase el contrato respectivo dentro de seis meses, contados desde la fecha en que se dicte el respectivo Decreto que la autorice; si no se diera principio a las obras; dentro de los plazos señalados en los contratos, y si se suspenden por más de seis meses, sin causa justa, los trabajos empezados.

El Poder Ejecutivo podrá conceder prórroga, en los casos de fuerza mayor o fortuitos suficientemente comprobados.

Art. 11. Los privilegios, exenciones de impuestos, primas, subvenciones, etc., concedidas a las empresas de ferrocarriles, caducarán, igualmente, en el caso de interrupción total o parcial del servicio de la línea, durante seis meses, salvo los casos de fuerza mayor o fortuitos, reconocidos y declarados por el Tribunal o Juez competente.

Art. 12. Los gastos hechos por el Gobierno por cuenta de las empresas garantizadas por el Estado, en los casos previstos por esta ley, serán deducidos por la Intervención Fiscal de Ferrocarriles, de las primeras cuotas de garantía o subvención que presenten las Empresas.

La Intervención cobrará por la coactiva los gastos hechos.

Art. 13. La obligación del Gobierno por garantía de intereses se cumple entregando al Fideicomisario respectivo, la suma necesaria para completar la utilidad garantizada o el servicio de intereses y amortización pactado, computándose como producto líquido el exceso de la entrada bruta de la línea explotada sobre los gastos de explotación, reconocidos por el respectivo contrato.

Cuando el contrato de concesión no establezca la manera de determinar los gastos de explotación, para los efectos de la garantía, se entenderá que tales gastos quedan fijados en el 50% de los productos brutos.

No se imputarán a gastos de explotación los ocasionados por trenes expresos que no hayan sido solicitados por el Gobierno o el servicio público, salvo los casos de servicio urgente previsto en los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo.

CAPITULO II

De la construcción de Ferrocarriles

Art. 14. Dentro del plazo de seis meses, contados desde el día en que se expida el Decreto Ejecutivo, otorgando una concesión, el concesionario firmará el contrato respectivo. En cada concesión se fijarán los plazos dentro de los cuales deberán presentarse los estudios, dar principio o los trabajos y el término dentro del cual han de quedar concluidas todas las obras, y se establecerán las multas en que incurrirá el concesionario, si dichas obras no se concluyen dentro del plazo fijado.

Art. 15. Antes de firmar el contrato; el concesionario depositará en uno de los Bancos nombrados depositarios de los fondos para la construcción de ferrocarriles, la cantidad de quinientos sueros por cada kilómetro de vía que trate de construir, en dinero efectivo o en papeles fiduciarios a satisfacción del Gobierno; cantidad que le será devuelta, proporcionalmente, a medida del estado de mayor o menor actividad con que se hagan los trabajos.

Art. 16. Si el concesionario no firmase el contrato, no presentase los estudios completos, no diese principio a las obras o no terminase los primeros cincuenta kilómetros de vía principal dentro de los plazos que se establecieren, de acuerdo con lo que dispone el Art. 14 de esta ley, caducará la concesión, salvo caso de fuerza mayor declarado por el Tribunal competente. En tal caso, el depósito pasará a formar parte de los fondos para construcción de ferrocarriles.

Art. 17. Por cada mes de retardo en la terminación de las obras, o en el cumplimiento de alguna de las obligaciones que contraiga la empresa abonará una multa que será fijada por el Poder Ejecutivo entre las condiciones del contrato de concesión. Esta multa se tomará del depósito de garantía, y si agotado el depósito la empresa llegase a adeudar más de dos meses de multas, la concesión se tendrá por caducada, con relación a la parte de línea aún no construida.

Art. 18. El material fijo, el peso de los rieles, el material rodante y los demás que se empleen en la construcción de una línea, se especificarán muy detallada y claramente en el contrato de concesión.

Asimismo se especificarán muy claramente, el ancho de la vía, el máximo de los deslives, la inclinación de los taludes, el radio mínimo de las curvas, en general todos aquellos detalles cuya determinación crea oportuna la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 19. Las concesiones de ferrocarriles podrán ser transferidas a terceras personas con autorización del Poder Ejecutivo, pero la transferencia de la concesión o del ferrocarril y el arrendamiento de éste, no podrá hacerse a otra empresa ferroviaria existente en el país, ni efectuarse la refundición de la Administración, con la de ferrocarriles de otras empresas sin autorización del Congreso.

CAPITULO III

De la vía y su conservación

Art. 20. Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril, donde que se abra una línea al servicio público:

a) Mantener siempre el camino en buen estado, de modo que pueda ser recorrido sin peligro por los trenes cubier, por conductores, de la inmediata reparación de todas las deficiencias que sufran, de la pronta eliminación de los obstáculos que puedan impedir el uso regular de la vía, y tener siempre presente el aspecto de las alineaciones, depósitos y demás accesorios del camino;

b) Conservar en buen estado el material rodante que será de calidad y en cantidades suficientes para atender a las necesidades del tráfico, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare;

c) Establecer telégrafos y mantenerlos corrientes en toda la extensión del camino;

d) Iluminar las estaciones y pasos a nivel desde la puesta del sol hasta la llegada del último tren;

e) Establecer la guardia y el servicio de barreras en los pasos a nivel;

f) Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de vía;

g) Cerrar el camino en los lugares que determine el Poder Ejecutivo.

h) Establecer barreras en los puntos en que los ferrocarriles crucen caminos o calles a nivel. Estas barreras deberán cerrarse a la aproximación de los trenes en marcha, debiendo abrirse después que hayan pasado;

i) Hacer las obras necesarias para dejar expedito el paso en las calles o caminos que atraviesare el ferrocarril; y

j) Construir las obras necesarias para dejar libre el desagüe de los terrenos colindantes con la línea.

Art. 21. Sin perjuicio de las responsabilidades penales, las empresas están obligadas a ejecutar los trabajos necesarios para poner la vía en las condiciones del artículo anterior, dentro del término que la Intervención Fiscal de Ferrocarriles determine; pero, en caso de urgencia, y cuando las empresas no diesen cumplimiento a lo ordenado, la Intervención Fiscal de Ferrocarriles o la Dirección General de Obras Públicas, procederán a la inmediata ejecución de esos trabajos, a costa de las empresas.

Art. 22. Ninguna locomotora, tren o carro podrá ser librado a servicio público sin previo reconocimiento pericial y autorización de la Intervención Fiscal de Ferrocarriles.

Quando por reparación general o por deterioro grave, se retirase del servicio alguna máquina o vehículo, no podrá restituirse al servicio sin nuevo reconocimiento y autorización.

Art. 23. La Intervención Fiscal de Ferrocarriles hará reconocer cada vez que lo estime conveniente, todo el material fijo y móvil de explotación de los ferrocarriles y hará excluir del servicio el que no ofreciere las seguridades necesarias.

Art. 24. En caso de no conformarse la empresa con el reconocimiento pericial se someterá la decisión al juicio de árbitros técnicos, no pudiendo emplearse el material declarado en mal estado, hasta el pronunciamiento del fallo arbitral.

Art. 25. Al conceder las autorizaciones mencionadas en los artículos anteriores, la Intervención Fiscal de Ferrocarriles establecerá en lo posible, la uniformidad del tipo en el material de la vía y el rodante.

Art. 26. Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto de la vía, de día y de noche, desde que comience hasta que termine el tráfico, el número suficiente de empleados para hacer un servicio regular, sin tropiezo, ni peligro de accidentes.

Estos empleados tendrán las instrucciones y medios requeridos para el buen cumplimiento de sus deberes; debiendo hablar el idioma castellano todos aquellos que deban entenderse con el público o las autoridades.

CAPÍTULO IV

De la formación y marcha de los trenes

Art. 27. En la formación y marcha de los trenes se ajustará a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo. En estos reglamentos se establecerá especialmente, al personal de cada tren, el número y clase de vo-

hículos y el orden de su colocación; el número y sistema de frenos; las señales y los avisos; el sistema de comunicaciones entre el maquinista, los empleados del tren y los pasajeros; la velocidad máxima y mínima que han de seguir en la marcha; los aparatos y útiles que deberán llevar en cada tren para casos de accidente, y el sistema de alumbrado.

Art. 28. Las empresas deben hacer conocer al público, por medio de los diarios y por avisos fijados en las Estaciones y en los cueros, el itinerario de los trenes, las horas de salida y llegada y todas las disposiciones reglamentarias relativas al transporte de pasajeros y mercaderías.

Los cambios que se efectuaren se harán conocer del público por los mismos medios y con una anticipación de treinta días, antes de ponerlos en vigencia.

Los horarios se establecerán de acuerdo con la Intervención Fiscal de Ferrocarriles, la que deberá asegurar la comodidad de los viajeros y el servicio de combinaciones con trenes de otras líneas.

Art. 29. Los trenes deberán seguir en su marcha el itinerario y la velocidad fijados de antemano; pero en caso de accidentes o por evitar peligros, puede alterarse esa marcha, y en este caso el conductor del tren deberá hacerlo constar, para su justificación, en una acta firmada por tres pasajeros.

La falta de esta formalidad constituye a la empresa responsable por la alteración.

CAPITULO V

Gravámenes de las empresas

Art. 30. Las empresas no podrán oponerse a que otro ferrocarril empalme con el suyo, sea que pase por arriba o por debajo, con tal que los trabajos que se hicieren no interrumpian al servicio regular de los trenes de la línea primitiva.

En caso de empalme o cruzamiento a nivel, la empresa colocará en el punto de intersección, una casilla y un guarda camino, dependiente de la empresa primitiva, encargado de hacer a los trenes de ambas vías las señales necesarias para evitar choques o contratiempos en el servicio.

Para verificar un cruzamiento al nivel se necesita permiso del Poder Ejecutivo.

Art. 31. Las empresas no podrán oponerse a que sus vías sean cruzadas por caminos carreteros o de herradura. Tampoco podrán oponerse a la construcción de los canales o cauces artificiales de agua que atraviesen la vía, siempre que las obras que se hicieren no perjudiquen la solidez de ella, ni causen interrupción en el servicio de trenes.

Art. 32. Toda empresa de ferrocarriles está obligada a prestar los siguientes servicios gratuitamente:

a) A transportar en departamentos especiales donde puedan ser clasificados los impresos, las cartas, las valijas de correspondencias y de encomiendas postales, así como a los empleados de correos encargados de su custodia;

b) A destinar un local especial en las estaciones principales para oficinas de correos y telégrafos;

c) A tender paralelamente a su línea y en toda su extensión, un hilo telegráfico;

d) A permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea;

e) A establecer en los puentes principales, en donde a juicio del Poder Ejecutivo fuere necesario, un pasaje para jinetes;

f) A conducir gratuitamente a los funcionarios o empleados de la Intervención Fiscal de Ferrocarriles, a los funcionarios judiciales o de Policía que fueren a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en los trenes o en las estaciones, o sobre accidentes ocurridos en la línea; y

g) A tener vagones celulares para la conducción de presos, vagones que serán construídos en las condiciones que indique la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 33. En cualquier tiempo el Poder Ejecutivo podrá ordenar a la empresa la transformación en puentes móviles de los que estuvieren sobre ríos o canales que sean declarados navegables, sin que tal transformación dé lugar a reclamos ni indemnizaciones de ningún género.

Art. 34. El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine, tienen derecho preferentemente para transportar por ferrocarril las fuerzas militares y los materiales de guerra que quisieren, avisándole al Jefe de la estación respectiva dos horas antes de la salida de los trenes, y pagando por la tropa la mitad del precio de pasaje de última clase, por los oficiales la mitad del precio del asiento que ocuparen y por los materiales de guerra, la mitad del precio de tarifa.

Art. 35. El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine, tendrán derecho para exigir el despacho de trenes extraordinarios, por la mitad del precio de tarifa ordinaria, avisándolo con anticipación de tres horas y según la capacidad del tren que hayan requerido.

Art. 36. En caso de conmoción interior o de invasión extranjera, el Poder Ejecutivo podrá hacer uso de todos los ferrocarriles, abonando a la empresa una compensación, cuya base de avalúo será el término medio de lo que hubiere producido el ferrocarril en el próximo semestre anterior.

Art. 37. Cuando se unan en algún punto dos o más ferrocarriles construídos por distintas empresas, los carruajes de carga y de pasajeros de cualquiera de ellas, podrán traficar por la vía que pertenezca a la otra, pagando una indemnización previamente arreglada por un mutuo convenio.

En caso de no existir el convenio a este respecto, la Intervención Fiscal fijará un plazo perentorio para su celebración, vencido el cual, se procederá como lo determine dicha Intervención, mientras se resuelva la diferencia por árbitros que nombrarán las empresas.

Art. 38. Las empresas están obligadas a combinar sus servicios de transporte, con las demás líneas inmediatamente enlazadas con ellas, aunque sean de distinta trocha.

Si las empresas no celebrasen los convenios necesarios para tal combinación, el Interventor Fiscal de Ferrocarriles fijará un plazo perentorio para el efecto, transcurrido el cual, la combinación se efectuará como lo determine aquel funcionario, mientras se resuelva el asunto por los árbitros nombrados por las empresas.

CAPITULO VI

De los contratos de construcción

Art. 39. El Poder Ejecutivo podrá contratar la construcción de ferrocarriles, sujetándose en todo a las disposiciones de la presente ley.

Art. 40. Los que quisieren contratar la construcción de ferrocarriles se presentarán al Ministerio de Obras Públicas, solicitando autorización para hacer los estudios de la vía en proyectos y, si el Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Consejo de Estado, conceptuare conveniente la construcción de dicha vía, concederá la autorización solicitada.

Art. 41. Para conceder la autorización de hacer los estudios, elponente firmará con el Gobierno un contrato por el cual se obligue:

- a) A sujetarse a todas las disposiciones de esta ley;
- b) A renunciar a todo reclamo contra el Fisco por el costo de los estudios que practicare; y

c) A presentar en el plazo que se determinare, los estudios, planos, perfiles y más especificaciones, todo de acuerdo con las prescripciones del Capítulo II, Título II, de la presente ley.

Art. 42. El solicitante practicará los estudios por su propia cuenta, acompañado del Ingeniero de Gobierno, de los Ayudantes de éste y de los estudiantes de Ingeniería que nombre la respectiva Facultad. Los gastos del Ingeniero de Gobierno, de sus Ayudantes y de los estudiantes serán de cuenta del Fisco.

Art. 43. En caso de que por cualquier motivo el Gobierno no creyere conveniente contratar la construcción, después de practicados los estudios, pagará el valor de ellos adquiriendo la propiedad de los planos, estudios y presupuestos.

Art. 44. No podrá efectuarse ningún contrato sin que antes haya sido puesto en licitación, la que versará sobre el valor total de la obra, el monto de la garantía y su plazo, el tiempo de explotación para la empresa y la parte que al Estado corresponde en las utilidades.

Dicha licitación se publicará en los diarios de mayor circulación de Quito y Guayaquil durante ciento veinte días por lo menos. Los Consules del Ecuador publicarán en los diarios de su residencia el aviso de licitación y proporcionarán a los interesados los datos e informes que le sean solicitados.

Art. 45. El Estado no garantizará en ningún caso más de un seis por ciento de interés anual, y una cuota de amortización que corresponda al tiempo por el cual se concede la garantía, tiempo que no podrá exceder de cincuenta años.

La garantía se concederá sobre el precio o parte del precio en que se estipule la obra, y no se hará efectivo sino sobre porciones de 50 kilómetros, concluidas y entregadas al tráfico.

Art. 46. La participación del Fisco en las utilidades no bajará del 50%, después de que con los productos del tráfico, se hayan pagado los gastos de explotación, reparación, conservación de la vía y el servicio de garantía. Pero en ningún caso se tendrán como gasto de explotación las sumas que se inviertan en mejoras u obras nuevas no constantes en el respectivo contrato, ni las que se invirtieran en el pago de multas por infracciones de esta ley o de los reglamentos.

Art. 47. Se estipulará en todos los contratos:

a) Que los gastos de transporte del material de construcción, o las partes construidas de la línea, estén o no abiertas al tráfico, serán de cuenta de la empresa;

b) Que los gastos de explotación, las tarifas de carga y de pasajeros serán acordados entre el Gobierno y la empresa;

c) Que la empresa será responsable por los valores y la carga que se le confíen y por la vida y seguridad de los pasajeros; y

d) Que a la espiración del período de explotación, la línea, libre de todo gravamen, todas sus pertenencias y enseres, en buen estado, pasarán a ser de propiedad exclusiva de la Nación.

Art. 48. El contratista que no haya hecho los estudios preliminares depositará en uno de los Bancos de la República, en dinero efectivo el valor estipulado con el que los practicó, valor que se entregará a éste o al Gobierno en el caso de que aquel hubiere vendido los planos y presupuestos.

Art. 49. Todo contratista depositará en un Banco en el Ecuador en dinero o valores cotizables en el país u otros a satisfacción del Consejo de Estado, una cantidad equivalente al dos por ciento del precio que se hubiere fijado a la obra. Este depósito afianzará el cumplimiento de las obligaciones contraídas y no será devuelto sino después de terminada la obra y entregada a entera satisfacción del Gobierno. Los intereses o dividendos de los valores o dinero del depósito, acrecerán el valor de la garantía.

Caso de no concluir los trabajos en el tiempo estipulado, el depósito pasará a ser propiedad del Gobierno sin juicio alguno.

Art. 50. En el contrato se podrá facultar al contratista:

a) A constituir una sociedad anónima o colectiva, en el país o en el exterior a la cual pueda transferir sus derechos y obligaciones; y

b) A emitir bonos u obligaciones con hipoteca de la línea y sus pertenencias por una cantidad que no excederá de la fijada como valor total de la obra, y a un plazo igual o menor que el señalado para la garantía.

Art. 51. En todo contrato en que se autorice la emisión de bonos se convendrá en que los contratantes, de acuerdo con el Gobierno, nombrarán un Fideicomisario que residirá en el país, y cuyas facultades y obligaciones serán las siguientes:

1º. Tener la representación conjunta de los tenedores de bonos para todo lo que se relacione con la garantía del Gobierno y la hipoteca de la línea;

2º. Cuidar de que la empresa le entregue semestralmente el producto neto del tráfico, y presentar al Gobierno la cuenta con expresión del déficit que hubiere para completar el monto del servicio garantizado, no teniendo el gobierno responsabilidad alguna por la falta de la debida aplicación de dichos productos; y

3º. Recibir semestralmente del Gobierno la cantidad que represente el déficit, y con éste y los productos del tráfico, hacer el servicio de intereses y amortización.

Art. 52. Los bonos serán autorizados con la firma del Ministro de Hacienda y llevarán impreso en el dorso el modo y forma de la garantía del Gobierno, expresándolo de manera de que no haya duda respecto de que, la única obligación del Estado consiste en llenar el déficit o diferencia entre el monto de la cantidad garantizada y el producto neto de la explotación.

Art. 53. Toda diferencia entre el Gobierno y los contratistas será resuelta por un tribunal arbitral, con sujeción a las leyes del país y con residencia en la Capital de la República.

Art. 54. El Gobierno podrá afectar al cumplimiento de las garantías que estipule, cualquiera de las rentas que estuvieren libres a la época de la celebración del respectivo contrato.

Art. 55. Se estipulará también que el Gobierno podrá en cualquier tiempo adquirir la propiedad de la línea, recogiendo el saldo de los bonos en circulación y pagando a la Compañía, por lucro cesante, una cantidad que no exceda del diez por ciento del valor de los bonos recogidos, pagadera por dividendos proporcionales al tiempo que falte para la espiración del contrato.

Art. 56. No podrán darse terrenos baldíos como subvención a ninguna empresa.

TITULO III

Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles

CAPITULO I

De la conducción de pasajeros

Art. 57. Las tarifas relativas al transporte de personas y al exceso de equipajes deberán comunicarse a la Intervención Fiscal de Ferrocarriles y ponerse en conocimiento del público de acuerdo con lo que dispo-

ne esta ley. Deberán igualmente ponerse a la vista en todas las estaciones los reglamentos concernientes a equipajes y a la admisión y obligaciones de los viajeros.

Art. 58. En cada estación, la boletería deberá estar abierta, por lo menos treinta minutos antes de la hora en que deba salir el tren; y la entrega de los equipajes podrá hacerse hasta dos minutos antes de dicha salida.

Art. 59. Todos los habitantes de la República tienen derecho a servirse de los ferrocarriles, con arreglo a la ley y a los reglamentos.

Las empresas tendrán el deber de rechazar o expulsar de las estaciones y trenes, a las personas que por su estado molesten al público, a los que llevasen armas cargadas o no quisieren sujetarse a los reglamentos; pero para hacerlo, deberán justificar el hecho por medio de una acta firmada por dos pasajeros, a lo menos. La expulsión de un tren deberá hacerse en la primera estación, previa entrega al interesado, de su equipaje, pudiendo entretanto aislar a tales personas en un compartimiento especial.

Art. 60. Todo pasajero tiene derecho a continuar en el mismo coche, hasta el término del viaje.

Art. 61. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en un carro de clase superior al designado en su billete, no será obligado a pagar el exceso por el valor del asiento que ocupe.

Si por el contrario, en virtud de la misma causa, el viajero tuviese que ocupar un asiento de clase inferior, la empresa deberá devolverle el importe íntegro de su billete, a la terminación del viaje. Cuando por estar ocupados todos los asientos de la clase que expresa el boleto, el viajero tuviese que ir de pie, tendrá derecho a que se le devuelva la mitad del valor de su pasaje, salvo convención en contrario.

Art. 62. Todo pasajero tendrá derecho de llevar gratuitamente, en calidad de equipaje, bultos cuyo peso no exceda de cincuenta kilogramos, debiendo la empresa darle una contraseña que le sirva para la entrega en el lugar de su destino.

Los bultos que no estorben al público podrán ser llevados en los carruajes de pasajeros.

Art. 63. Las empresas deberán entregar a los pasajeros, inmediatamente, después de llegar a su destino, todos los bultos que formen sus equipajes. En caso de extravío o deterioro, la indemnización se hará efectiva con arreglo a la tarifa de avalúos que se haya fijado en el reglamento respectivo.

Art. 64. En cada estación habrá un registro que será visado mensualmente por los Inspectores de tráfico, en el cual registro podrá cualquier pasajero consignar los reclamos que tuviere contra la empresa o sus empleados.

Art. 65. En cada estación habrá un botiquín provisto de medicamentos, vendajes y más útiles necesarios para caso de accidentes.

Art. 66. En los trenes que conduzcan pasajeros no podrán llevarse ninguna clase de materias explosivas.

CAPÍTULO II.

Del transporte de mercaderías

Art. 67. Las tarifas que adoptaren las empresas de ferrocarriles particulares o que no fueren garantizados por el Estado, deberán ser presentadas a la Intervención Fiscal de ferrocarriles; y no podrán introducirse cambios en ellas sin que tales cambios hayan sido puestos en conocimiento de la Intervención y del público con treinta días de anticipación.

Art. 68. Las empresas deberán registrar los bultos que se les confían para su transporte a medida que se les presenten, debiendo otorgar al cargador un boleto o recibo en que consten la naturaleza, el número, la marca, el peso y el importe total del flete y el tiempo en que deba hacerse el transporte.

La expedición de los bultos se hará en el mismo orden en que hubieren sido registrados, sin dar preferencia a nadie.

Art. 69. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos en el despacho:

- a) Los frutos y provisiones destinadas al consumo diario de las poblaciones;
- b) Los equipajes de los pasajeros;
- c) Las encomiendas que no excedan de cincuenta kilogramos de peso;
- d) Las valijas de correspondencia y encomiendas postales; y
- e) Los objetos destinados al servicio público, para los cuales el Gobierno reclame la preferencia, por razones de urgente necesidad.

Art. 70. Todo cargador deberá hacer declaración previa del número, peso y clase de las mercaderías que quisiera remitir.

Art. 71. A la llegada de los bultos al lugar de su destino, puede hacerse la rectificación de cualquier error de peso, precio del flete o clasificación de las mercaderías, siendo este derecho recíproco entre las empresas y el público. El valor de la diferencia que resultare será satisfecho en el acto.

En caso de dudas respecto de precio, peso o clasificación, insuficiencia del embalaje, estado de la mercadería, la diferencia será sometida a la resolución de cualquiera de los Inspectores de tráfico pero si no estuviere presente alguno de éstos funcionarios y el caso fuese de urgencia, se someterá la cuestión al fallo de dos árbitros que podrán nombrar un tercero, siendo los gastos pagados por las dos partes.

Art. 72. Las obligaciones o responsabilidades de las empresas respecto de los cargadores, por pérdidas, averías o retardo en la expedición o entrega de las mercaderías, serán regidas por las disposiciones del Código de Comercio, sin que ninguna especificación en contrario, tenga valor alguno.

CAPITULO III

De las servidumbres motivadas por los ferrocarriles

Art. 73. Los propietarios de los terrenos colindantes con las vías férreas, no podrán arrojar basuras, ni obstruir en manera alguna las empujadas laterales, ni servirse de ellas como desagüaderos, salvo el caso en que la inclinación natural del terreno tuviese un desagüe en la vía.

Art. 74. Ninguna persona extraña al servicio de un ferrocarril podrá introducirse en la vía ni permanecer en ella, a no ser los empleados públicos en el ejercicio de sus funciones. Nadie podrá conducir a lo largo de la vía animales de ninguna clase ni carruajes.

Art. 75. Está prohibido a menor distancia de veinte metros de la vía:

- a) Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras o minas y, en general, ejecutar cualquier obra que pueda perjudicar a la solidez de la vía;
- b) Construir edificios de paja o de otra materia combustible; y
- c) Construir cercos, establecer sementeras, depósitos o acopio de materias inflamables o combustibles.

Art. 76. Está igualmente prohibido, a menor distancia de cinco metros:

- a) Dar a los muros o cierres que se construyan, salidas sobre la vía, con excepción de aquellos fondos que el ferrocarril dividiere; y



b) Hacer acopio de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 77. Las disposiciones contenidas en el artículo anterior no son aplicables:

1°. Al depósito de materias no inflamables, siempre que su altura no sobrepase de los terraplenes, por donde pase el ferrocarril;

2°. Al acopio momentáneo de materiales de construcción o de objetos destinados al cultivo; y

3°. Al depósito o acopio de frutos de una cosecha, mientras ésta se practica; pero en tales casos, la empresa no será responsable por la pérdida o deterioro que sufrieren tales objetos, sin culpa suya o de sus agentes.

Art. 78. Está prohibido a menos de dos metros de la vía:

a) Construir muros, paredes o cierres; y

b) Hacer plantaciones de árboles, los que no podrán sembrarse a menos de doce metros de distancia de la vía.

Art. 79. Las disposiciones de los artículos anteriores no son aplicables a los dueños de terrenos colindantes con las calles públicas, por donde pase un ferrocarril, en el recinto de las poblaciones.

Art. 80. Cuando alguna de las obras especificadas en los artículos anteriores, existiese a menor distancia de las determinadas en ellos, al tiempo de construirse un ferrocarril, podrá ser expropiada, a solicitud de la empresa constructora. Si la expropiación no se llevara a efecto, no podrán ejecutarse en tales obras otros trabajos que los indispensables para su conservación.

Art. 81. Sin perjuicio de la pena correspondiente, los contravenidores a los artículos anteriores, estarán obligados a restablecer las cosas a su estado primitivo y a responder por todos los perjuicios ocasionados.

CAPITULO IV

Obligaciones de las empresas

Art. 82. Es deber de las empresas volar porque todos sus empleados sean idóneos y diligentes; y su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores por daños resultantes de faltas de los empleados, se extiende a todos los actos ejecutados por éstos en el desempeño de sus funciones.

En casos de accidentes, corresponde a las empresas probar que el daño ha sido el resultado de un caso fortuito o de fuerza mayor.

Art. 83. Son nulas todas las cláusulas establecidas en los reglamentos, guías de transporte, boletos de carga y billetes de pasaje que traten de eludir las responsabilidades que les imponen las leyes.

Art. 84. Es absolutamente prohibido a las empresas de ferrocarriles celebrar convenios entre ellas para mantener determinadas tarifas, como les es, igualmente prohibido, alterar las vigentes con el fin de hacer competencia a las otras.

TITULO IV

Disposiciones penales

CAPITULO I

De los delitos y faltas contra la seguridad y el tráfico

Art. 85. Los directores, administradores, representantes, empleados, agentes y demás personas que obran a nombre o en representación de una empresa, que no hayan culpables de infracción de esta ley, así que

las ejecuten individual o colectivamente, o que induzcan o consientan algo prohibido o declarado ilícito u omitan algo ordenado en ella; sufrirá por cada infracción la pena de arresto que no excederá de un mes o una multa de ciento a mil sures, en conformidad con lo que al respecto disponga el reglamento que dicte el Poder Ejecutivo.

Art. 86. Todo individuo que maliciosamente destruya alguna obra, o emplee medios de cualquier clase para detener o entorpecer la marcha de un tren o para hacerlo descarrilar, será castigado con prisión de tres meses a un año.

Si el fin que el delincuente se propuso se hubiere producido, la prisión será de uno a tres años.

Si el hecho hubiere ocasionado contusiones, heridas o fracturas de una persona, la pena será de tres a ocho años de prisión.

Si el accidente ocasionare la muerte de uno o más personas, la pena podrá ser mayor, a juicio del Juez competente.

Art. 87. La amenaza verbal o escrita de cometer alguno de los delitos puntualizados en el artículo anterior, cuando tenga por objeto que los empleados de un ferrocarril abandonen el servicio, será castigada con prisión de uno a seis meses o con multa de cincuenta a cien sures.

Art. 88. Todo individuo que por imprudencia, negligencia o inobservancia de los reglamentos causare involuntariamente un accidente, del cual hayan resultado heridas o contusas una o más personas, será castigado con prisión de uno a doce meses, o con multa de ciento a mil sures, sin perjuicio de la reparación o indemnización del daño causado.

Si el accidente hubiere causado la muerte de una o más personas, la pena de prisión será de uno a cinco años.

Si el causante del daño fuere empleado de la empresa, ésta responderá por los perjuicios causados, de acuerdo con el Art. 82.

Art. 89. Los conductores de trenes, mecánicos y más empleados que abandonaren sus puestos, o se hallaren ebrios durante el servicio, serán castigados con prisión de un mes a un año, o con multa de ciento a mil sures.

Si a consecuencia del abandono o del estado de embriaguez de un empleado, ocurriesen accidentes que causaren heridas o muerte, la pena será de uno a tres años, en el primer caso, o de tres a cinco años en el segundo, sin perjuicio de las indemnizaciones a que está obligada la empresa.

Art. 90. Todo individuo que cortare hilos telegráficos o telefónicos, destruyere postes o ejecutare algún acto tendente a interrumpir la comunicación eléctrica, será castigado con prisión de dos meses a un año. Si del hecho resultaren accidentes de trenes, la prisión será de uno a tres años; y si de tales accidentes resultaren muertos o heridos, la pena será de tres a diez años de prisión.

Art. 91. Todo ataque o resistencia violenta a los empleados de ferrocarriles o de parte de ésta para con los Inspectores de tráfico o los agentes de Policía, en ejercicio de sus funciones, será castigado con prisión de quince días a tres meses o con multa de cincuenta a trescientos sures.

Art. 92. Si durante un viaje de tren se cometiere algún delito, el conductor tomará las medidas necesarias para asegurar a la persona del delincuente, que será puesto a disposición de la autoridad respectiva en la primera estación, o a disposición de la policía ambulante.

Art. 93. Los jefes de las estaciones, los conductores de trenes y los demás empleados encargados de velar por la seguridad y regularidad del tráfico, podran requerir el auxilio de la fuerza pública o el de personas particulares, con el fin de hacer efectivas las disposiciones reglamentarias relativas a dicha seguridad.

Art. 94. Las infracciones de la presente ley, cometidas con intención criminal y que no tengan una pena especialmente señalada, serán

castigadas por los tribunales, con prisión de uno a seis meses o multa de cincuenta a mil sueros, en virtud de denuncia de los Inspectores, de los pasajeros o de las empresas.

CAPITULO II

De las faltas de las empresas

Art. 95. Las empresas son responsables de los actos u omisiones contrarias a la presente ley y a los reglamentos dictados por el Poder Ejecutivo, sin que puedan declinar su responsabilidad en los empleados.

Art. 96. Cada infracción cometida por las empresas será castigada con multa de quinientos a diez mil sueros, debiendo considerarse como una mera infracción cada día que dejen transcurrir sin ponerse en las condiciones de la ley, después de haber sido requeridas para ello, por la Intervención Fiscal de Ferrocarriles.

Art. 97. En caso de reincidencia las multas a que se refiere el artículo anterior, se duplicarán.

Art. 98. Quedan derogadas las disposiciones del Código Penal que se opusieren a las contenidas en este Título.

TITULO V

De la Intervención Fiscal de Ferrocarriles

CAPITULO I

Art. 99. La Intervención Fiscal de Ferrocarriles dependerá inmediatamente del Ministerio de Obras Públicas y estará a cargo del abogado defensor del Fisco, del Interventor Fiscal de la Contabilidad, de un Ingeniero de la Dirección de Obras Públicas, de dos Jefes de Sección, que serán los Inspectores de Tráfico y de dos Ayudantes del Interventor.

Art. 100. Las rentas de estos funcionarios serán las señaladas en el Decreto Legislativo de nueve de Octubre de mil novecientos once; y además de las atribuciones y deberes que les señala dicho decreto tendrán las siguientes:

a) Dictaminar sobre las solicitudes de contratos o concesiones para el establecimiento de nuevas líneas férreas, desde el punto de vista legal, administrativo, técnico y económico; sobre prórrogas y caducidad de contratos o concesiones;

b) Formar el archivo general de los contratos, concesiones, memorias, informes y en general de todos los antecedentes que se relacionen con la construcción y explotación de ferrocarriles;

c) Intervenir y fiscalizar en todos los ramos técnicos de construcción, explotación y administración de ferrocarriles;

d) Intervenir en todo lo que pueda referirse a la seguridad y regularidad del tráfico;

e) Intervenir en todos los consumos de materiales y su aplicación;

f) Intervenir en todas las cuentas, con derecho a rechazo de aquellas que no se presenten en la forma prescrita por el respectivo reglamento;

g) Intervenir en la fijación de tarifas, en los casos en que el Ejecutivo tenga derecho para ello;

h) Tomar todas las medidas necesarias para el mejor cumplimiento de esta ley, y presentar al Ejecutivo, para su aprobación, los proyectos de reglamentos necesarios;

e) Establecer los métodos de contabilidad a que se han de ajustar las empresas, así como la forma en que se han de presentar los informes, balances y cuadros estadísticos;

f) Vigilar, en general, que todo el material rodante y fijo que se emplee en la construcción y explotación de ferrocarriles, tenga la uniformidad técnica indispensable y que esté conforme con las estipulaciones de los respectivos contratos;

g) Inspeccionar frecuentemente el estado en que se hallen el material fijo y el rodante, y ordenar la inmediata reparación de los deterioros que encontrare;

h) Aprobar los horarios;

i) Determinar anualmente y con la debida anticipación, el material rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional, en relación con el movimiento de tráfico del semestre anterior;

j) Exigir de las empresas la separación de los empleados que juzgue peligrosos para la seguridad y regularidad del tráfico;

k) Imponer a las empresas y a los empleados las multas autorizadas por esta ley y por los reglamentos que dictare el Poder Ejecutivo; y hacer efectivas dichas multas por la vía de apremio;

l) Examinar y controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación o con su garantía;

m) Intervenir, mientras no se dicten leyes especiales sobre la materia, en las diferencias entre las empresas y sus empleados en caso de controversia sobre salarios, horas de trabajo etc., resolviéndolas por medios conciliatorios o mediante constitución de tribunales arbitrales;

n) Proponer al Ministerio de Obras Públicas el nombramiento o remoción de los empleados subalternos; y

o) Resolver de acuerdo con esta ley los reclamos contra las empresas.

Art. 101. Para resolver los asuntos a que se refieren los incisos del artículo anterior, se formará un Consejo presidido por el Defensor del Fisco, con el Interventor Fiscal, el Ingeniero designado por la Dirección General de Obras Públicas y los Inspectores de Tráfico. Formarán quorum tres de estos miembros y en caso de empate, lo decidirá el Presidente.

Art. 102. La Intervención está facultada para requerir de las empresas cuantos datos le sean necesarios para el buen desempeño de sus funciones.

En consecuencia, podrá exigir la comparencia y declaración de testigos y la exhibición de libros, papeles, tarifas, contratos y más documentos relativos a la materia de la investigación.

Los Inspectores tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, depósitos, carruajes y más dependencias de los ferrocarriles nacionales.

Art. 103. Toda persona o asociación que se considere agraviada por hechos u omisiones de las empresas en contravención con esta ley, puede ocurrir a la Intervención, estableciendo brevemente los hechos. La Intervención transmitirá a la empresa los cargos que se le hagan, citándola a satisfacer la queja o contestarla por escrito, en un plazo que fijará la Intervención, prudencialmente. Si la empresa, dentro del plazo señalado, repara el daño o perjuicio, alegado, quedará exenta de responsabilidades para con el querellante, en cuanto al motivo especial de la queja. Si la empresa no satisficiera el reclamo en el término señalado, la Intervención deberá ordenar las investigaciones del caso y por los medios que creyere convenientes. Ninguna queja podrá ser rechazada por razón de falta de perjuicio directo para el querellante.

Art. 104. En todas las investigaciones, la Intervención deberá actuar por escrito consignando los hechos sobre que se basen las conclusiones, y los dictámenes serán archivados en la misma Intervención, pudiendo otorgarse copias a los interesados.

Art. 105. En todos los casos de investigación, la Intervención Fiscal expresará clara y determinadamente los hechos u omisiones contrarios a la ley, o los daños y perjuicios causados por la infracción, debiendo expedirse copia del dictamen a la empresa, con el aviso para que la empresa suspenda o desista de la infracción, o repare el daño, dentro del plazo prudencial que señalará la misma Intervención.

Si dentro de dicho plazo, la empresa comprobare que ha cesado la infracción, o ha sido reparado el daño, de acuerdo con el dictamen de la Intervención, o a satisfacción del querellante, se levantará acta de todo ello y la empresa quedará exenta de ulteriores responsabilidades.

Art. 106. La Intervención Fiscal de Ferrocarriles, podrá exigir a todas las empresas informes respecto del punto o puntos que creyere necesario y dentro de los plazos que señale.

Art. 107. Ninguna empresa de Ferrocarriles nacionales podrá expedir pasajes libres o gratuitos a ninguna persona, sin que el billete o boleto de pasaje sea firmado y sellado por el Interventor Fiscal, quien multará con el doble del valor del pasaje concedido a la empresa que infringiere esta disposición.

TITULO VI

Disposiciones diversas

Art. 108. El Poder Ejecutivo establecerá multas de ciento a mil sucos para castigar las infracciones de los reglamentos que dicte o apruebe, con especialidad para las que signifiquen falta o desatención hacia los pasajeros o cargadores por parte de las empresas y sus empleados.

Art. 109. El importe de las multas que se recauden con motivo de esta ley, será destinado a aumentar los fondos para la construcción de ferrocarriles, y serán depositados en el Banco o Bancos previamente designados para el efecto.

Art. 110. Las órdenes de pago, a cargo del Banco depositario, serán firmadas conjuntamente por el Ministro de Hacienda y el de Obras Públicas, e irán acompañadas del respectivo comprobante.

Art. 111. Facúltase al Poder Ejecutivo para contratar empréstitos ad-referendum con las bases de las rentas de que habla el artículo quinto de esta ley.

Art. 112. Cualquier funcionario que coadyuvare al empleo de tales rentas en objeto distinto del señalado por esta ley, será personal y pecuniariamente responsable.

Art. 113. Los ferrocarriles municipales o particulares, esto es, los que no tengan ninguna garantía del Estado, podrán construirse previa autorización del Poder Ejecutivo y de acuerdo con las disposiciones de la presente ley.

Art. 114. Toda empresa de ferrocarriles nacionales, está obligada a conducir gratuitamente al Presidente de la República, al Encargado del Poder Ejecutivo, a los Senadores y Diputados en ejercicio de sus cargos y a los Ministros Secretarios de Estado.

Art. 115. El Presidente de la República, el Encargado del Poder Ejecutivo y los Ministros de Estado podrán solicitar, con tres horas de anticipación, trenes expresos para viajar gratuitamente desde un punto cualquiera hasta otro de la línea.

Dado, etc.