

GUIA
PARA LOS TRASPORTES
DE GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD

POR LOS FERRO-CARRILES, DILIGENCIAS, MENSAGERIAS,
CARRETERIA, NAVEGACION, ETC.

por

H. CEVALLOS,

Agente comercial de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza,
Alicante y Toledo.



MADRID:

Imprenta de D. José G. de la Peña, calle de Atocha, núm. 140.
1856.

14
PART FOR TRANSPORT

IN CASE OF EMERGENCY

THIS PART IS TO BE KEPT IN THE
VEHICLE AT ALL TIMES

EMERGENCY



EMERGENCY
IN CASE OF EMERGENCY

DE
CO

GUÍA
PARA LOS TRASPORTES
DE
GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD.

t. 1410022
C.

GUIA

PARA LOS TRAZADORES

GRANDE Y PEQUEÑA ESCALA

GUIA
PARA LOS TRASPORTES
DE GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD

**POR LOS FERRO-CARRILES, DILIGENCIAS, MENSAGERIAS,
CARRETERIA, NAVEGACION, ETC.**

por

H. CEVALLOS,

Agente comercial de los ferro-carriles de Madrid à Zaragoza,
Alicante y Toledo.



MADRID:
Imprenta de D. José C. de la Peña, calle de Atocha, núm. 149.
1858.

GUIA

PARA LOS TRANSPORTES

DE GRANDE Y PEQUENA REMISION

DE PERSONAS, MERCADERIAS, MUEBLES, ETC.

H. CEVALLOS



MADRID

Impreso en la imprenta de la casa de don Juan de Dios

1872

A LOS SEÑORES

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

DE LA COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID, Á
ZARAGOZA, ALICANTE Y TOLEDO.

¿Bajo qué mejores auspicios podria yo poner mi humilde trabajo sobre LOS TRASPORTES sino dedicándole á la respetable corporacion que, empleando todos sus desvelos en el desarrollo de este ramo tan interesante para la industria y para el

comercio, puede tener la vanagloria de haber terminado la primera línea férrea de mi patria?

Al aceptar mis débiles servicios, he contraído una deuda de gratitud, y la obligación de consagrarle todos mis trabajos. Por esta razón le ofrezco este, el cual, aunque pequeño, tengo la esperanza de que se dignará acogerlo con su acostumbrada bondad.

A LOS SEÑORES

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

DE LA COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES DE MADRID

SEÑORES D. JUAN Y D. JUAN

H. CEVALLOS.

Este que impreso en las oficinas de la imprenta de D. Juan y D. Juan me humilla respecto a los trabajos que he realizado en la respectiva corporación que, con el objeto de dar lugar a las obras de este ramo tan interesante para la industria y para el

PRÓLOGO.

Tan luego como han principiado á ponerse en esplotacion algunas líneas de ferro-carriles, se ha demostrado la falta que existe en nuestra España de leyes especiales que, estableciendo reglas fijas para los trasportes, declaren de un modo terminante los derechos que asisten á los remitentes y al porteador.

Semejante falta se hará mucho mas sensible á medida que se aumente en nuestro pais este ramo tan interesante de la industria, y en este caso el Gobierno no podrá menos de tomar en consideracion los perjuicios que pueden nacer del actual órden de cosas, así á las empresas de transporte como á los particulares y al comercio en general, y dictar las medidas que crea convenientes por medio de un regla-

mento que sirva de garantía á todos los intereses.

Entretanto he creído no sería inútil difundir entre nuestros compatriotas el conocimiento de las reglas que acerca de la materia se observan en otros países, reglas dictadas por la experiencia, que se han adoptado como usos y costumbres mercantiles, y que han sancionado los Tribunales de Justicia y los de Comercio.

El *Manuél des transports*, publicado en Francia por Mr. *Petit du Compray*, inspector general de la explotación comercial del ferrocarril de Orleans, ha llamado muy particularmente mi atención por contener cuanto puede interesar en materia de trasportes, apoyándolo con la opinión de los autores mas competentes que han escrito sobre este asunto, como Wan-Huffel, Boulay, Patty, Dalloz, Troplong, Pardenus, Delamarre y otros varios. Además de opiniones tan respetables, el autor ha procurado apoyar todas sus reglas con las decisiones dictadas por el Código de comercio francés, por el Código Napoleon y por las sentencias de los Tribunales de Justicia.

Hé aquí el libro que he tenido presente al ocuparme de este trabajo, el cual creo en estos

momentos podrá remediar la falta que llevo indicada. Para conseguirlo, he procurado seguir el mismo sistema que el referido autor; y no contento con consignar lo que me ha demostrado mi corta práctica en materia comercial, he solicitado los consejos y el concurso de personas competentes, con cuya opinion he procurado ilustrarme. He tenido ademas muy presente cuanto contiene el código de comercio español en materia de trasportes.

A todo esto me ha parecido conveniente añadir, para mayor comodidad é inteligencia de mis lectores, los modelos de los documentos de transporte que comunmente se usan; un pequeño extracto del sistema métrico decimal introducido en el dia en la contabilidad de los ferro-carriles, como igualmente las indicaciones necesarias relativas á las aduanas, á los fielatos y arbitrios municipales.

Debo advertir por último, que al publicar este trabajo, mi principal objeto ha sido fijar las bases para otro mas estenso, que reclamará indudablemente algun dia la prosperidad del comercio y de la industria de mi patria.

PRIMERA PARTE.

CAPITULO I.

DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES.

1. **L**as compañías de ferro-carriles son sociedades comerciales que, á falta de una legislación especial para los trasportes que efectúan, se hallan sometidas á las mismas leyes y jurisprudencia que rigen á las demas empresas de carruajes públicos, mensagerias, carreteria y otros medios de transporte por tierra y por agua; salvo en los casos en que dicha jurisprudencia no se halle derogada por sus respectivos pliegos de condiciones ó por las tarifas aprobadas.

Dichas compañías son generalmente compuestas

por sociedades anónimas, aunque tambien pueden serlo colectivas ó en comandita (*).

2. Todo cargo dirigido contra una compañía de ferro-carril debe ser juzgado por los tribunales ordinarios ó por los de comercio. Las citaciones deberán dirigirse al domicilio social de la compañía.

3. Las tarifas de un ferro-carril, aprobadas por el Gobierno, son obligatorias para el público, no solo con respecto á los precios, sino en lo concerniente á las condiciones estipuladas en ellas.

4. Las compañías de ferro-carriles pueden hacer contratos particulares, sin que los demas remi-

(*) Código de Comercio. Art. 265. Puede contraerse una sociedad mercantil:

1.º En nombre colectivo bajo pactos comunes á todos los socios, que participen en la proporcion que hayan establecido, de los mismos derechos y obligaciones, y esta se conoce como compañía regular colectiva.

2.º Prestando una ó varias personas los fondos para estar á las resultas de las operaciones sociales, bajo la direccion esclusiva de otros socios que los manejen en su nombre particular, esta se titula compañía en comandita.

3.º Creándose un fondo por acciones determinadas para girarlo sobre uno ó muchos objetos, que den nombre á la empresa social, cuyo manejo se encargue á mandatarios ó Administradores amovibles á voluntad de los socios, y esta compañía es la que lleva el nombre de anónima.

tentes puedan reclamar el mismo beneficio, salvo en los casos en que puedan presentar iguales condiciones y garantías.

Tambien pueden hacer contratos con otras compañías ó particulares para establecer correspondencias para los trasportes fuera de su línea; como asimismo, organizar despachos centrales ó especiales para procurarse y recoger viajeros y mercancías.

Igualmente pueden subvencionar á las empresas de correspondencias de trasportes y tomar á su cargo el todo ó parte de sus gastos.

Independientemente de sus tarifas respectivas, pueden las compañías de ferro-carriles establecer entre ellas tarifas particulares ó generales para aplicarlas á determinadas mercancías que deban trasportarse de una á otra línea, como igualmente para ciertos artículos cuya procedencia y destino se determine.

5. Todo contrato para ser válido, deberá someterse á la Administracion superior, antes de ponerse en ejecucion. Las tarifas deben hallarse aprobadas por el Gobierno antes de su aplicacion: las modificaciones que en ellas se hagan deben anunciarse al público con quince días de anticipacion y con la anuencia del Gobierno.

CAPÍTULO II.

REGLAS QUE DEBEN APLICARSE Á LOS TRASPORTES DE GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD.

Aceptacion.—Responsabilidad.

6. Las compañías de ferro-carriles, como todos los demas transportes, son responsables de los objetos que se les confian, dentro de los limites estipulados al aceptarlos. (*)

Al aceptar un bulto que deba ser conducido hasta domicilio, bien sea para un punto por donde atraviase la linea, bien sea para fuera de ella, con-

(*) C. de C. Art. 208. Las mercaderías se trasportan á riesgo y ventura del propietario y no del porteador, si espresamente no se ha convenido lo contrario.

En su consecuencia, serán de cuenta del propietario todos los daños y menoscabos que sobrevengan á sus géneros, durante el transporte, por caso fortuito inevitable, por violencia insuperable, ó por la naturaleza y vicio propio de los mismos géneros; quedando á cargo del porteador probar estas ocurrencias en forma legal y suficiente.

trae la Compañía la responsabilidad de lo que pueda ocurrir á dicho bulto mientras se halle en poder de sus empleados ó de su corresponsal; sin perjuicio de que pueda reclamar despues contra quien corresponda. (*)

7. Las compañías de ferro-carriles son civilmente responsables de las faltas en que incurran sus agentes ó empleados, referentes á los actos que pueden censurarse cuando se hallen en el ejercicio de sus funciones; quedándole el recurso de acudir á los tribunales si lo exijiere la gravedad de la falta. (**)

8. Desde el momento en que acepta un bulto,

(*) C. de C. Art. 225. Cuando medie pacto espreso entre el cargador y porteador sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar la ruta, y en caso de hacerlo se constituye responsable á todos los daños que por cualquiera causa sobrevengan á los géneros que transporta; ademas de pagar la pena convencional que haya podido ponerse en el pacto.

Si no hubiese intervenido dicho pacto, quedará al arbitrio del porteador elegir el camino que mas le acomode, siempre que se dirija via recta al punto donde deba entregar los géneros

(**) C. de C. Art. 217. La responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe las mercaderías por sí ó por medio de persona destinada al efecto, en el lugar que se le designe para cargarlas.

contrae responsabilidad la Compañía: por esta razón debe verificarse escrupulosamente su reconocimiento antes de aceptarlo.

El reconocimiento consiste en las operaciones siguientes:

Examinar exteriormente el estado en que se halla el bulto; cerciorarse si el embalaje es suficientemente sólido para proteger la mercancía durante el trayecto que tenga que recorrer, como así mismo mientras la carga y descarga, y verificar cuidadosamente el peso. Si la mercancía es frágil, mover bien la caja ó paquete en todos sentidos, para observar si suena en el interior algo roto. Confrontar la marca y los números con los que haya indicado el remitente. Y finalmente, reconocer si las cartas de porte presentan para la entrega las condiciones necesarias de precio y de tiempo para el transporte; si el peso, sea por arrobas ó kilogramos, es el mismo que resulta en los talones de la Compañía, si los sobres ó rótulos son suficientemente claros para poderse leer y las señas van bien indicadas. (*)

Cuando exija la naturaleza de la mercancía el

(*) C. de C. Art. 204. Tanto el cargador de las mercaderías como el porteador de ellas, pueden exigirse mutuamente que se estienda una carta de porte que comprenda:

- 1.º El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- 2.º El nombre, apellido y domicilio del porteador.

que vaya acompañada de documentos de aduanas ó de consumos, debe examinarse si las materias declaradas son las consignadas en dichos documentos, y si son iguales las muestras que se remiten.

En el caso en que se advierta irregularidad en las notas de expedición, en las cartas de porte ó en los documentos de la aduana, que no haya las indicaciones suficientes ó que el peso no se halle conforme, no debe aceptarse el bulto. (*)

9. Si la persona que entrega la mercancía necesitare recurrir al remitente para corregir algún olvido ú omisión, y que para evitar los gastos y la

3.º El nombre, apellido y domicilio de la persona á quien va dirigida la mercadería.

4.º La fecha en que se hace la expedición.

5.º El lugar en que ha de hacerse la entrega.

6.º La designación de la mercadería, en que se hará mención de su calidad genérica, de su peso y de las marcas y signos exteriores de los bultos en que se contengan.

7.º El precio que se ha de dar por el porte.

8.º El plazo dentro del cual se ha de hacer la entrega al consignatario.

9.º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo si sobre este punto ha mediado algún pacto.

(*) C. de C. Art. 214. Cesa la responsabilidad del porteador en las averías cuando se comete engaño en las cartas de portes, suponiéndolas de distinta calidad genérica que la que tengan realmente.

molestia solicitase el dejarla en la estacion hasta su regreso, puede permitirsele por complacerla, y aun, si lo exige, puede dársele recibo.

Estos bultos no deben recibirse en las estaciones sino oficiosa y voluntariamente, sin que por este hecho contraiga la compañía responsabilidad alguna, ni pueda registrarlos ni espedirlos hasta despues de haber llenado todas las formalidades.

Es necesario, ademas, el nombre y direccion de la persona que ha dejado el bulto ó bultos para no confundirlo con otro, por lo cual, debe colocarse en sitio separado, y ponerle una papeleta escrita en estos términos: *Bulto depositado momentáneamente, interin se regulariza su espedicion, por D. N. N. que vive en tal parte.*

10. Despues de aceptada la mercancia y que se haya tomado nota en el libro de espedicion, no puede devolversele al remitente, aun cuando lo solicite y ofrezca devolver el talon que se le ha entregado, sin previa autorizacion del consignatario designado en la nota de espedicion y en la carta de porte. Sin embargo, puede cambiar la consignacion, mientras se hallen viajando sus efectos, devolviendo el talon que se le habia entregado, con la debida oportunidad. (*)

(*) C. de C. Art. 225. El cargador puede variar la consignacion de los efectos que entregó al porteador mientras estabiesen en camino, y este cumplirá su ór-

Desde que la compañía ha formalizado su aceptación, es responsable de la mercancía como si esta se hallase viajando para su destino, por cuenta del consignatario que se le ha señalado.

11. Las expediciones que por su poco valor aparente, aparezcan no poder cubrir los gastos de transporte, como embalajes vacíos y géneros susceptibles de averiarse, no deben aceptarse sino después de que se haya pagado el porte hasta su destino.

BULTOS QUE FALTEN Á LA PRESENTACION.

12. Cuando se presente una partida incompleta por la falta de uno ó mas bultos de los indicados en la nota de remisión, debe invitarse á la persona que los presenta á que recoja sus bultos y los retire hasta completar el envío. Si á causa de la importancia de la expedición, y por evitar gastos al remitente, consiente el Gefe de la estación el que deje interinamente los bultos, deberá obrar con las precauciones indicadas en el párrafo 9, relativo á las mercancías cuyo número y documentos no se hallen en regla.

En el caso en que la persona que haga la entrega se halle en la imposibilidad de encontrar el den con tal que al tiempo de prescribirle la variación de destino, le devuelva en el acto el duplicado de la carta de portes suscrita por el porteador.

bulto que le falta, y quiera remitir los que tenga presentes, particularmente si son encargos, se le entregará un talon en el que conste el peso, el número de bultos que entrega, sus marcas y destino.

Si el envío de las mercancías se verificase por pequeña velocidad y que estas fuesen acompañadas de una carta de porte, no debe aceptarse este documento sin que antes haya sido rectificado por la persona que firma en él. Si esto no fuese posible, es necesario que el mandatario declare y firme al dorso de la carta de porte los números, marcas y peso de los bultos que faltan, así como los de los que espide.

No acompañando á las mercancías carta de portes, y si solo una nota de remision, debe exigirse que se haga en ella la rectificacion.

Luego que se presenten el bulto ó bultos que faltaban, se registrarán y pesarán, y se remitirán como si fuese otra nueva expedicion, consignando sin embargo, que son los bultos que faltaban mencionados en la carta de porte ó nota de remision de D. N. N., registro núm. T.

FALTAS DE PESO Á LA ENTREGA.

15. Cuando se reconozca que el peso del bulto que se entrega es inferior al que se halla consignado en la carta de porte, debe hacerse constar dicha

falta por el remitente. Si esto no fuese posible, se exigirá á la persona que verifica la entrega que firme un boletín de garantía indicando la diferencia de peso que existe en el bulto, ó deduciéndolo del total que arroje la carta de porte, si consta en ella todo el peso reunido. El boletín de garantía debe acompañar á la carta de porte. (*)

Cuando se note esta falta en un encargo, debe exigirse el que se rebaga la nota de remisión antes de aceptarlo.

CONDICIONES QUE DEBE TENER UN BULTO.

14. La tela ó arpillera con que se envuelve un bulto no aumenta el valor de los géneros que con-

(*) La garantía está comprendida en el art. siguiente:

C. de C. Art. 255. Los comerciantes pueden contratar y obligarse:

- 1.º Por escritura pública.
- 2.º Con intervencion de corredor, estendiéndose prolija escritura del contrato, ó refiriéndose á la fé y asiento de aquel oficial público.
- 3.º *Por contrata privada escrita y firmada por los contratantes ó algun testigo á su ruego y á su nombre.*
- 4.º Por correspondencia epistolar.

De cualquiera de estos modos que los comerciantes contraten quedan obligados, y se les podrá compeler en juicio al cumplimiento de las obligaciones que contrajeron.

tiene, y solo sirve para preservarlos durante el transporte. Sin embargo, hay algunas mercancías que se venden por mayor ó al por menor, á las cuales el embalage les dá mas importancia: por ejemplo, la fruta no puede recibirse á granel, y el porteador no puede responder de ella si no se le entrega en cajas, cestas ó seras, bien acondicionadas.

15. A escepcion de este artículo y de alguno otro análogo, debe considerarse el embalage de las mercancías como un preservativo durante el viage. Por esta razon deben observarse, antes de la aceptación, las reglas siguientes:

Cuando se note en un bulto el mal estado de su embalage y pueda temerse que no llegue bien á su destino, no debe recibirse antes que su remitente lo haga poner en el caso de que pueda resistir el transporte. Los barriles que no tengan la solidéz suficiente deben cambiarse, como igualmente los pellejos ó corambres.

En el caso en que el embalage de un bulto, aun cuando no se halle con la solidéz necesaria, no haga concebir temores de que la mercancía pueda averiarse en el tránsito, puede aceptarse; pero debe exijirse del remitente un boletin de garantía, á fin de evitar la responsabilidad de las averías que puedan resultar interiormente á causa de la poca resistencia del embalage.

16. Segun queda espresado en el párrafo ante-

rior, el porteador está en su derecho no aceptando el transporte de un bulto cuyo embalage pueda comprometer la conservacion de la mercancia, á no ser mediando un boletin de garantia firmado por el remitente ó su mandatario, en el que se consigne que toma á su cargo las averías que puedan resultar durante el viage, causadas por la insuficiencia del embalage.

17. Los boletines de garantia deben siempre acompañar á la mercancia, para que, unidos á los demas documentos de transporte, puedan cubrir la responsabilidad de la estacion donde va destinada.

18. El exámen del mal estado del embalage, ni la entrega del boletin de garantia no deben dispensar al remitente de hacer las reparaciones necesarias en los bultos á fin de evitar las pérdidas del género ó las sustracciones. Las roturas de los fardos deben recoserse; las cajas deben clavarse; las cestas y seras componerse y atarse; los sacos deben tambien recoserse y no taparlos con paja.

En cuanto á los líquidos, deben componerse los barriles y ponerse clavos en los últimos aros, si estos no estan seguros, á fin de que no resbalen y se suelten; las corambres deben examinarse antes de aceptarlas: este es un embalse del que no se debe responder en los ferro-carriles.

Durante el viage deben recomponerse ó reemplazarse, si es posible, los barriles que no ofrezcan

seguridad. Las recomposiciones que se hagan durante el transporte en los embalages ó embases, con el objeto de conservar las mercancías, deben cargarse en cuenta á los interesados, presentándoles los documentos de gastos que lo justifiquen.

19. Cuando un bulto por cuyo mal estado de embalage ha debido exijirse boletin de garantía, deba salir de la línea y pasar de mano en mano de los corresponsales, debe ser responsable de las averías que hayan podido resultar interiormente, el que dió la garantía: pero si á pesar del mal estado del embalage no ha sufrido la mercancía, no puede el consignatario ó corresponsal exigir indemnización alguna por el deterioro del embalage, aun cuando siendo intermediario tenga que recomponerlo para que pueda continuar su viaje.

BULTOS SIN EMBALAR.

20. No debiendo admitirse los bultos cuyos embalages se hallen en mal estado ó sean insuficientes, á no mediar boletin de garantía, con mayor razon no deben aceptarse los que sean susceptibles de averiarse durante el transporte ó en la manutención.

El principio general que domina entre todas las condiciones de las tarifas de los ferro-carriles, cuyo principio es aplicable á todas las empresas de tras-

portes, consiste en que las mercancías deben presentarse en un estado que permita trasportarlas y almacenarlas sin comprometer la responsabilidad del porteador. Las mercancías que no llenan esta condicion fundamental no deben ser aceptadas. Por esta razon, el que las recibe, puede muy bien imponer ciertas condiciones, como por ejemplo; que el remitente tome á su cargo las averías que puedan resultar por la falta de embalage.

A consecuencia de este principio incontestable debe entregarse la mercancía en estado de que pueda soportar la carga y descarga, el trasporte y el almacenage. El sentido comun dicta las mercancías que deben embalarse con tela ó en cajas, y es inútil el que las tarifas lo indiquen á continuacion de cada artículo; por lo tanto es evidente que las empresas de trasportes no pueden encargarse por su cuenta y riesgo y sin estas condiciones, de los objetos que no estén embalados en cajas ó en sacos.

Asi es que cuando una compañía de ferro-carri-les se separa de este principio general, lo cual sucede muy raras veces, lo especifica terminantemente, como por ejemplo: muebles sin embalar. Cuando no existe esta mencion especial, el embalage es obligatorio.

21. Cuando se presenten para ser trasportados objetos frágiles susceptibles de averiarse ó de romperse, sin haber sido embalados, no deben aceptarse

sino mediando boletín de garantía. Pero en el caso en que la estación que espide haya olvidado el tomar esta precaución, no debe inferirse de eso que la compañía no tenga derecho para hacer constar la falta de embalaje y de rechazar la responsabilidad por la avería que haya podido resultar á la llegada. El derecho comun existe siempre cuando no se ha derogado de él formalmente, y la compañía puede rehusarse á pagar una avería ocurrida á un objeto que le ha sido entregado sin embalar, cuando esta avería es debida á que el bulto no se hallaba protegido contra las rozaduras, presiones ó choques inevitables durante el transporte.

BULTOS EN QUE SE NOTAN OBJETOS ROTOS.

22. Cuando se presente un bulto en el que se note contener objetos rotos, debe exigirse el que se abra para examinar la avería interior, y no deberá aceptarse si el remitente no firma antes el correspondiente boletín de garantía.

Si á petición y con el consentimiento del remitente no se verifica la apertura del bulto, debe consignarse testualmente en el boletín de garantía que la expedición se efectúa por cuenta y riesgo de dicho remitente, sin que la compañía contraiga responsabilidad alguna por las averías ó por las faltas que resulten á la llegada.

Segun las circunstancias, es prudente el no aceptar esta clase de envíos sino despues de que se haya pagado el porte.

Cuando el remitente se niegue á consignar en el boletin de garantía la declaracion esplicita que se le exige sobre el estado en que se halla el bulto, ó que se niegue á pagar á la salida, no debe aceptarse el transporte.

DAÑO CAUSADO POR LOS GANCHOS DE CARCAR (*).

25. Las roturas ó agujeros producidos por los ganchos da cargar, en el interior de los fardos, se advierten con dificultad en el exámen esterior; pero todo fardo que por su peso y volúmen no puede cargarse sino por medio de los ganchos, conserva la marca de ellos. No por eso debe negarse la acep-

(*) N. del A. En España no se halla aun muy introducido el uso de los ganchos para cargar, á causa de que se emplea poco el embalage doble para la fardería del Reino. Sin embargo, se emplean en las aduanas y aun en algunos transportes marítimos. En el estrangero se usan para remover los fardos pesados dos especies de ganchos, los unos sencillos y los otros dobles formando pie de pato; estos son los que mas se emplean para la fardería, y como es posible se introduzcan tambien en nuestro pais, he creido prudente el tratar de esta clase de averia.

tacion, pero siempre es prudente el consignarlo en los documentos de transporte.

Para evitar esta clase de averias convendria adoptar el embalage doble para todo fardo que contuviese tegidos de cualquiera especie; de este modo los ganchos que deben tener dos puntas, atraviesan la primera cubierta y no llegan mas que á la paja sin tocar á la cubierta interior.

Antes de aceptar uno de estos fardos deben examinarse los agujeros que han hecho los ganchos sobre la cubierta, abrirlos bien y observar, en presencia del remitente, si los ganchos han penetrado hasta el género. Si no hay conformidad entre las partes, debe abrirse el fardo, y si los géneros se hallasen agujereados, debe exigirse boletin de garantía, con cuyo requisito se expedirá el fardo, despues de arreglado el embalage.

En las estaciones, extremos de linea, deben examinarse las averias en presencia del remitente y del agente comercial ó de un delegado de este: el importe de la averia se arreglará amigablemente entre ambas partes, y en caso de desidencia, se someterá al juicio de peritos nombrados por ambos (*).

(*) C. de C. Art. 218. Si ocurrieran dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen las mercancías al tiempo de ha-

MERCANCIAS DE POCO VALOR Ó SUSCEPTIBLES DE AVERIAS.

24. Toda mercancía que pueda averiarse ó perderse en un corto espacio de tiempo, no debe aceptarse sino despues de haber pagado el porte. Lo mismo debe efectuarse con los bultos que por su poco valor no puedan cubrir los gastos de transporte.

Deben, sin embargo, exceptuarse de estas reglas á las personas conocidas y que se hallen en relaciones mercantiles con la compañía y que hayan dado garantías generales por escrito para todas las mercancías que transporten por la línea.

RESERVAS.—GARANTIAS.

25. Entre las reservas y las garantías existe una diferencia que es necesario tener muy en cuenta.

Las reservas consisten en protestas ó condicionar la entrega, se reconocerá por peritos nombrados amigablemente por las partes, ó en su defecto por la autoridad judicial, haciendose constar por escrito sus resultados; y si en su vista no quedasen conformes los interesados en sus diferencias, se procederá al depósito de las mercancías en almacen seguro, y aquellos usarán de su derecho como corresponda.

nes verbales, para cuya validez deben ser aceptadas por la persona á quien se imponen; pero estos contratos verbales no pasan de ser un acto probado para cubrir una responsabilidad perentoria, y por el cual no puede presentar documento alguno que resuelva las dificultades que puedan sobrevenir. Por ejemplo: un remitente presenta un fardo mojado esteriormente, y el empleado que lo recibe, en vez de exigir boletín de garantía se conforma con aceptarlo bajo reserva, aceptada también por el remitente, de que la compañía no responde de las averías que puedan resultar á la llegada. Si el remitente obra de mala fé y niega haber aceptado la reserva, la compañía será responsable de la avería por no tener documento que pruebe lo contrario.

La garantía por el contrario, dá á conocer que ha mediado un contrato sobre el cual no puede haber discusión, y que hace recaer la responsabilidad sobre el que ha firmado la garantía. Tiene además un valor legal, del cual carece la reserva, y para el que acepte un transporte no debe serle indiferente el poner á cubierto su responsabilidad (*).

Cuando se presente una de estas dificultades, vale más resolverla en el acto exigiendo la garantía, que no el dejarlas pendientes conformándose con las reservas, que suelen dar motivo á intermi-

(*) C. de C. art. 235.

nables discusiones. Cuando esto no sea posible, pueden admitirse las reservas, procurando que sean estas bastante esplicitas y delante de testigos, para poder hacer recaer la responsabilidad sobre quien corresponda.

26. Las garantías deben ser por escrito y deben consignarse con claridad las causas que las motivan. Las reservas y las garantías generales no tienen valor sino cuando son las consecuencias de contratos celebrados anteriormente entre ambas partes (*).

27. Cuando se presente un bulto para ser expedido y cuyo estado exterior sea satisfactorio, pero cuyo peso no se halle conforme con el consignado en la carta de porte, debe aceptarse si el remitente que acepta las reservas es conocido y se halla en relaciones mercantiles con la compañía; pero cuando el bulto se halle en mal estado interior ó que se note que contiene objetos rotos ó averiados, debe exigirse su apertura, y si realmente existen averías, consignarlas en el boletín de garantía. No deben eximirse de este exámen sino aquellos bultos cuyos remitentes se conformen en firmar el boletín de garantía sin que preceda su apertura.

28. Cuando el remitente consiente en tomar por su cuenta y riesgo las averías que puedan so-

(*) Modelo núm.

brevener á sus mercancías con el objeto de obtener una disminucion en el precio del transporte. ó cuando se presenten bultos frágiles y cuyos embalages no sean suficientes para proteger la mercancía, debe exigirse boletín de garantía.

29. En el caso en que la compañía cediese á uno de sus corresponsales para ser trasportado fuera de la línea, un bulto en perfecto estado exterior; pero cuyo peso se reconozca inferior al consignado en su carta de porte, que el plazo marcado para su entrega no fuese suficiente, debe aceptarse bajo reserva; pero si el bulto en cuestion se hallase mal acondicionado exteriormente, fuese considerable la diferencia del peso ó se notasen objetos rotos en el interior, debe exijirse su apertura y no admitirse sin la correspondiente garantía. Si en los casos análogos, siendo porteador la compañía, se contentare solo con las reservas de su corresponsal, reasumiria la responsabilidad en que incurrió el que le entregó la mercancía, y esto debe evitarse siempre.

50. No puede obligarse á las empresas de ferrocarriles á aceptar objetos frágiles ó susceptibles de averiarse ó de perderse, ya sean á granel ó sin un embalage suficiente para preservarlos de las eventualidades. Si se presentasen para su expedicion objetos sin embalar, como por ejemplo, telares, piezas para maquinaria, fundicion moldeada, camas

de acero, cuyas materias frágiles ó torneadas que se hallan espuestas á romperse, á falsearse ó cualquiera otra avería durante el transporte y almacenaje, ó cuyo embalage se considere insuficiente, puede la compañía negarse á aceptarlo en tal estado, ó recibirlo solo en el caso de que conste en el boletín de garantía que la compañía no es responsable de las averías que puedan resultar á la entrega.

51. Cuando una compañía de ferro-carriles se encargue de un bulto que tenga que seguir á su destino fuera de su línea por medio de un corresponsal, debe entregar á este la garantía que recibió al aceptarlo, con el objeto de ponerlo á cubierto de toda responsabilidad hasta su entrega á domicilio.

52. En el caso de un accidente extraordinario, por ejemplo, un choque, un descarrilamiento, un incendio, etc.; puede acontecer que el remitente sostenga que la garantía que ha dado debe aplicarse exclusivamente á los accidentes naturales del transporte: la compañía no debe rehuir la responsabilidad, quedándole el recurso de hacer constar que la avería ha sido producida por caso fortuito inevitable, dejando el resultado á la apreciación de los tribunales (*).

53. Las estaciones que espiden no deben olvidar de consignar en las cartas de porte las reservas y

(*) C. de C. Art. 208.

las garantías que se hayan convenido, á pesar de que estos documentos deben siempre acompañar á las mercancías; pero en caso de extravío de alguno de ellos, pueden los demas poner á cubierto á la estacion que recibe.

54. Aun cuando la estacion que espide haya olvidado lo prevenido en el párrafo 21; es decir, que no haya exigido boletin de garantía por diferencia de peso, insuficiencia de embalage ó por cualquier otro motivo, no debe inferirse de eso que no tenga la compañía derecho para hacer constar las circunstancias que puedan servirle para poner á cubierto su responsabilidad. Si á la llegada se reconociesen averías sobre las cuales no se hubiesen estipulado garantías, debe averiguarse la causa, y si esta proviniese de un vicio propio de la naturaleza de la mercancía ó de la insuficiencia de su embalage, ó se pudiese hacer constar que la avería existia al entregar el bulto, no puede hacerse responsable á la compañía.

No mediando reservas ni garantías, reconoce tácitamente la compañía haber recibido el bulto en buen estado, y aparece ser responsable de las averías que resultasen á la entrega; pero le queda siempre el derecho de probar que las averías no han ocurrido desde que se hizo cargo de la mercancía.

DECLARACION FALSA.

35. Suele suceder algunas veces, que ciertos remitentes por disfrutar de un precio menos elevado que el que se halla establecido para la mercancía que espiden, dán á sus géneros distinta denominacion de la que le corresponde, y declaran, por ejemplo, como tejidos ordinarios, fósforos ó pólvora fulminante, sin considerar las desgracias que pueden ocasionar estas materias cuando son trasportadas por una empresa que, ignorando el contenido, no puede tomar las precauciones que se requieren.

Este fraude debe reprimirse por todos los medios posibles. Para conseguirlo, y á pesar de lo que establece el Código de Comercio en su art. 214, debe usarse de un ardid: dejar poner el fraude en ejecución, y no hacerlo constar sino á la llegada; porque si al recibir la mercancía se manifiesta francamente la duda, no dejará de disculparse el remitente, asegurando que se ha equivocado, con el objeto de evitar las consecuencias de su falsa declaracion, mientras que una vez consumada la expedicion, no podrá alegar disculpa alguna. En este caso, hé aqui la marcha que debe adoptarse.

Cuando la estacion que espide tiene fundados motivos para sospechar el fraude, debe exigir del remitente la nota de remision, sin darse por enten-

dida, y prevenir inmediatamente á la estacion de llegada manifestándole sus sospechas de que ha recibido declaracion falsa sobre tal bulto; y antes de expedirlo tomar para su transporte las precauciones que fuesen necesarias.

A la llegada de la mercancia á la estacion donde va destinada, y despues de haber tomado conocimiento de los documentos que la acompañan, debe examinarse el bulto, sin abrirlo; pero sirviéndose del olfato, del tacto, del peso ó de cualquier otro modo, para cerciorarse si el contenido corresponde á lo que se ha declarado.

Si son fundadas las sospechas, se invitará por escrito al consignatario para que pase á la estacion á presenciar la apertura del bulto que le viene dirigido, y en el caso en que se niegue á ello, se hará constar por medio de un escribano.

El Agente comercial procederá á la apertura del bulto en presencia del consignatario y de tres testigos, y se formará un acta en la que conste el contenido. En dicha acta debe consignarse el sitio y la fecha en que se ha verificado el exámen del bulto, el aviso dado al consignatario, su presencia ó su negativa á comparecer, la clase de mercancia declarada, el precio que ha pagado por el transporte, la clase de mercancia que se ha encontrado á la apertura, el precio que se le ha impuesto, los nombres de las personas que se hallaban presentes,

y la adhesión ó no conformidad del consignatario.

El acta debe hacerse en papel sellado, y no debe dejar de formarse, aun cuando el consignatario se conforme en pagar la tarifa que se le imponga; pero en este caso se le entregará un recibo motivado, reservándose la compañía el reclamar después, si le conviene, daños y perjuicios, según la gravedad del caso.

REGISTRO.

36. Verificado el reconocimiento de un bulto ó de una partida de mercancías, debe procederse á su peso, anotarse y darle un número de orden en el libro registro de equipajes ó de mercancías, entregando en el acto al remitente un boletín ó talon que justifique su entrega, que le servirá para reclamarlo á la llegada.

El registro es obligatorio, y hace constar que la compañía toma á su cargo la mercancía, y que contrae la responsabilidad de entregarla cuando llegue á su destino. Debe verificarse el registro con el mayor cuidado, consignando en él todas las indicaciones necesarias para efectuar el transporte y poder recurrir al remitente si ocurriere alguna dificultad (*).

(*) C. de C. Art. 255. Los comisionistas de trasportes

CONDICIONES PARA LOS TRASPORTES.

37. Las tarifas publicadas por las compañías de ferro-carriles, no pasando de los límites que se le hayan impuesto en sus correspondientes pliegos de condiciones, y hallándose aprobadas por el Gobierno, obtienen carácter legal y son obligatorias para todos los que verifiquen sus transportes por la línea á que correspondan.

Cuando las tarifas se han sometido al Gobierno y que éste ha estipulado lo que ha creído conveniente en favor de los intereses del público, adquieren la fuerza de verdaderos contratos sancionados en virtud de una ley, y todas las condiciones que contienen son obligatorias. Y lo son, con tanta más razón, cuanto á que generalmente son menores los precios que perciben que el que ha sido concedido en las tarifas legales. Estas concesiones pueden ha-

están obligados, fuera de las demás obligaciones impuestas por las leyes de este Código á todos los que ejercen el comercio en comision, á llevar un registro particular con las formalidades prescritas en el art. 40, en que se sentarán por órden progresivo de números y de fechas todos los efectos de cuyo transporte se encargan, con espresion de su calidad, persona que los carga, destino que llevan, nombres y apellidos, y domicilios del consignatario y del porteador, y precio del transporte.

cerlas las compañías según los beneficios que se proponen realizar con las personas que necesitan verificar los trasportes por sus líneas. De aquí resulta que las condiciones que imponen las compañías exigiendo garantías por el transporte de ciertos artículos que se le entregan son obligatorias para los remitentes. Por esta razón cuando las compañías estipulan en sus tarifas generales que no responden de las averías que puedan resultar á las mercancías frágiles ó en los líquidos que puedan mermar durante el transporte, no puede atacárseles; y mucho menos cuando los precios que perciben son mas reducidos que los concedidos en sus tarifas legales y en sus pliegos de condiciones.

De lo dicho resulta, que el remitente ó el consignatario que pretenda ser indemnizado, necesita probar que la avería que reclama ha sido producida por descuido ó por cualquiera otra falta por la cual deba ser responsable la compañía.

DIRECCION FALSA.

58. Todo bulto enviado equivocadamente á otro punto, debe devolverse inmediatamente á la estación de donde fué remitido, sirviéndose para el efecto del rótulo ó papeleta que llevase. Si no hubiese sobre el bulto señal alguna que indicase su destino, debe avisarse sin pérdida de tiempo á la estación

que lo espidió, dándole sus señas y pidiéndole las instrucciones necesarias.

Cuando llegue un bulto sin haber sido registrado, sin carta de porte y sin ningun documento que indique su procedencia, debe darse cuenta en el parte diario, consignando en él su peso, sus marcas, y la clase de mercancías que pueda contener, pidiendo instrucciones.

No debe descuidarse la devolucion inmediata de los embases vacíos, recibidos por equivocacion; de lo contrario, pueden ocasionarse perjuicios á los propietarios, impidiéndoles al propio tiempo de poder efectuar nuevas remesas.

BULTOS QUE FALTAN Á LA LLEGADA.

59. Cuando falte uno ó mas bultos de una partida, se reclamarán sin demora á la estacion que efectuó la expedicion. Si el consignatario necesitase retirar los que hubiesen llegado, debe antes pagar el transporte y consignar en la carta de porte el peso, marcas y números de los bultos que se le hayan entregado, así como los de los que le faltan, indicando la clase de mercancías que le restan que recibir de la misma partida. Si en la carta de porte no se halla indicado el peso parcial que le falta, se deducirá del total que arroje dicho documento.

40. Cuando á pesar de haber llegado completa

una partida se note en ella falta de peso, debe examinarse si viene acompañada de boletín de garantía, en cuyo caso se entregará al consignatario para que pueda reclamar á quien corresponda. Si el consignatario no consiente en retirar la mercancía sino mediante un descuento ó indemnización, se avisará al remitente previniéndole de la cantidad que reclama el consignatario y se esperarán sus instrucciones.

41. Es costumbre establecida entre el comercio y las empresas de transportes de admitir alguna tolerancia á la llegada de las mercancías, relativamente á su peso y volúmen, en cuanto á las mermas que puedan ocurrir durante el viaje tanto en los artículos sólidos cuanto en los líquidos, bien sea por causa de la propia naturaleza de los géneros ó por las influencias atmosféricas, y cuando se conoce que no han sido producidas estas mermas por fraude ni por descuido del porteador.

Como estas mermas no pueden considerarse como faltas, no dan derecho á reclamación, y solo dan lugar á establecer dos reglas; la primera, que procediendo la causa de uno de los principios que quedan explicados, no debe admitirse la reclamación: y la segunda, que en el caso de la pérdida parcial ó total de la mercancía, no debe incluirse en la indemnización que se conceda al interesado, el desperdicio ó merma, por hallarse ya comprendido en el valor del género que se le indemnize.

42. Cuando al hacer la entrega al consignatario se observe alguna diferencia en el peso ó en el volumen de la mercancía, siendo producido por la merma, no hay derecho para hacer responsable al porteador, aun cuando no se haya exigido al recibirla boletín de garantía. Por esta razón, antes de aceptar una reclamación, deben examinarse cuidadosamente las causas que pueden haberla producido.

Si la falta de peso fuese producida por los desperdicios causados por defectos del embalaje, por la mala calidad de los embases, por la temperatura elevada de la atmósfera que produzca la fermentación, ó por cualquiera otra causa inherente á la naturaleza de la mercancía, tampoco puede hacerse responsable al porteador. Cuando este entrega los bultos en buen estado exterior, y no se note en ellos que puede haber ocurrido ninguna sustracción, no debe atribuirse la falta de peso sino á un error cometido al consignarlo en la carta de porte, ó á alguna de las causas producidas por la naturaleza de la mercancía, y esto pone también á cubierto al corresponsal.

43. Queda establecido que la avería ó la merma producida por la propia naturaleza de la mercancía, no da derecho á indemnización; pero si el caso mereciese el hacer alguna concesión, podrá reducirse el precio de transporte al peso real que se entregue.

No mediando garantías ni reservas, ni ninguna

de las causas que quedan espresadas, no debe reusar el porteador su responsabilidad en cuanto á las averías, pérdidas ó mermas de las mercancías que se le hayan confiado, á menos que no hayan sido producidas por caso fortuito inevitable ó por violencia insuperable (*).

CONSIGNATARIO AUSENTE.

44. Cuando un consignatario se hallare ausente, ó cuando en su domicilio se nieguen á pagar lo que marque la carta de porte del bulto ó partida que se le dirija; bien sea por que no haya dejado dinero ni orden para recibirlo; debe exigirse el que se escriba al dorso de la carta de porte una declaración por la que conste el motivo de no haberlo recibido, y volver el bulto á la estacion.

Si el bulto se hallare dirigido á un comerciante conocido ó representado por personas respetables y que solo se negasen á pagar por falta de instrucciones al efecto, podrá dejársele, exigiendo un recibo

(*) C. de C. Art. 213. Igualmente responde el porteador de las averías que procedan de caso fortuito, ó de la naturaleza misma de los efectos que se trasportan si se probase que ocurrieron por negligencia suya, ó por que hubiese dejado de tomar aquellas precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes.

en el que conste que el bulto se hallaba en buen estado exteriormente. Si se negasen á consignar esta cláusula, ó si el bulto se hallare en un estado exterior que pudiese dar lugar á discusiones, queda á la discrecion del agente encargado de la entrega el decidir si en consideracion á las relaciones que puedan existir entre el consignatario y su principal, debe dejar el bulto ó volverlo á la administracion.

Las mercancías dirigidas á personas que habitan en fondas ó casas de huéspedes, ó que no presenten suficientes garantías de solvabilidad, no deben entregarse sino despues de haber satisfecho el transporte (*).

CONSIGNATARIO DESCONOCIDO.

45. Cuando un consignatario sea desconocido en el domicilio que se haya indicado ó que el rótulo que haya en el bulto no pueda leerse, debe avisarse á la estacion ó á la administracion que lo dirige para que pida instrucciones á la persona que

(*) C. de C. Art. 222. No hallandose en el domicilio indicado en la carta de portes el consignatario de los efectos que conduce el porteador, ó rehusando recibirlos, se proveerá su depósito por el juez local á disposicion del cargador ó remitente de ellos, sin perjuicio de tercero de mejor derecho.

lo haya entregado: pero sin perjuicio de esto, deben tomarse noticias, bien sea por medio de los Factores ó por otras personas, á fin de conseguir saber el paradero del sujeto á quien venga dirigido.

En el caso en que debiese verificarse la entrega en un plazo convenido anticipadamente, ó que sea alguna remesa de importancia, por ejemplo, una cantidad con la cual deba efectuarse un pago en una época determinada, debe el porteador para cubrir su responsabilidad, hacer constar por medio de un escribano, las diligencias que haya practicado para encontrar al consignatario y la imposibilidad en que se ha hallado para verificar la entrega.

En los casos ordinarios es suficiente el consignar el hecho en el registro de la factoria ó en el dorso de la carta de porte por el portero ó por alguna de las personas que habiten la casa, haciendo constar que el consignatario es desconocido ó que ha mudado de domicilio sin indicar su nueva residencia.

CONSIGNATARIO QUE SE HALLA IMPOSIBILITADO PARA

EL PAGO DEL TRASPORTE.

46. Cuando un consignatario se halle en la imposibilidad de pagar el transporte, debe conservarse en la administracion la mercancia que le haya sido dirigida, y avisar sin tardanza al remitente. Mien-

tras llegan las instrucciones de este, deben seguir haciéndose diligencias para conseguir el cobro.

El porteador tiene interés en hacer saber al remitente la acogida que ha tenido su envío, por que si este debiera ser seguido de otros y dejase de prevenirse con tiempo al remitente de la imposibilidad en que se halla su consignatario para efectuar los pagos, podria el primero hacer cargos al porteador por el compromiso en que pudiere ponerlo su silencio, y aun hacerle responsable de lo que pudiere acontecer á los demas envios verificados despues de haberse negado á pagar los gastos del primero.

EXÁMEN PRÉVIO DE LOS BULTOS POR EL CONSIGNATARIO.

47. Las empresas de trasportes permiten, generalmente, á los consignatarios el abrir y examinar los bultos ó fardos que les sean destinados aates de pagar las cartas de portes, cuando dichos consignatarios lo solicitan. En París, especialmente, acostumbran los comerciantes de tegidos y cintas de sedas, á no recibir sus fardos sino despues de examinarlos, y cuando esto no puede verificarse en el acto de la entrega, se consigna en la carta de porte el haberlos recibido, pero *sin previo reconocimiento*.

En este caso, se verifica el reconocimiento sin

que se halle presente el porteador; pero si se observase esteriormente algun indicio de averia, no debe abrirlo el consignatario, y dejándolo en tal estado, debe solicitar del tribunal de comercio que nombre un perito para examinarlo, dando aviso al porteador del dia en que debe verificarse dicho exámen.

Si la averia se notare dentro de las dependencias de la empresa, y el agente que verifica la entrega se hallare autorizado, puede oponerse á la salida del fardo, si antes no ha satisfecho su porte; pero si el fardo fuese conducido á domicilio por un simple dependiente que no fuese competente para discutir el negocio, deberá exigir que conste el recibo del fardo al dorso del documento de transporte que le corresponda.

Para atenuar en lo posible estos inconvenientes, debe obtenerse del consignatario que haga constar, *que ha recibido el fardo sin reconocerlo, pero que esteriormente se hallaba en buen estado.* Esto suele conseguirse con dificultad aun cuando el embalage se halle en perfecto estado esterior, y como en muchos puntos se verifica en las puertas ó entradas de las poblaciones el reconocimiento de las mercancías por los dependientes de la Hacienda, podria el consignatario aprovecharse de este pretesto para no firmar la declaracion. Por esta razon, cuando el consignatario no sea una persona conocida, ó se

dude de su solvabilidad, debe elegirse para la entrega un empleado capaz de defender los intereses del porteador, y que en el caso de negarse al pago bajo el pretexto de que no han verificado el exámen, le proponga efectuarlo en el acto. Si el consignatario se negase á ello, ó digese que no tenia tiempo, debe el empleado hacerlo consignar al dorso de su documento y no efectuar la entrega. Ante esta demostracion el consignatario se decidirá probablemente á verificar su exámen y á pagar el porte antes que esponerse á las consecuencias de su negativa; pero si se negase á examinarlo en el acto, como igualmente á consignarlo por escrito, es necesario hacer constar ante testigos, que se le han dado las facilidades necesarias para que lo examine, y que habiéndose negado á ello, no se le ha entregado el fardo.

Con este documento se le pone en el caso de venir á buscar su fardo á la administracion y de pagar todos los gastos, incluso el almacenaje, sin cuya precaucion no podria probarse su negativa; y conviene tener á la mano este documento para hacer constar que no ha querido verificar el exámen.

48. El exámen previo, puede hacerse amistosa ó judicialmente.

Quando se verifica amistosamente, la compañía por su propio interés debe hacer reconocer, ante todo, el estado del embalaje, el peso y demas con-

diciones exteriores, para hacer constar que ha cumplido su cometido, y si á la apertura del bulto resultasen averias, es necesario en el acto que sean reconocidas por peritos, con el objeto de justipreciarlas y de consignar las causas que puedan haberlas producido.

Cuando el exámen se verifica judicialmente, deben hallarse presentes las partes interesadas; si una de ellas se hallase ausente, debe el tribunal de comercio autorizar á un juez para vijilar la operacion del perito.

Los peritos deben hacer constar por medio de un acta: el estado exterior del bulto; su peso, marcas y números; la clase y el número de las mercancías que contiene; si se halla mojado, debe indicar el tiempo en que puede haber ocurrido; la causa aparente de la averia y evaluar el daño ocurrido en las mercancías.

Los gastos periciales siguen naturalmente la suerte del pleito: si el pleito no tiene efecto, debe pagar dichos gastos el que haya llamado al perito, si antes no se han convenido otras condiciones.

49. Cuando á consecuencia de un exámen verificado amistosamente no resultase averia alguna, que solo se notase diferencia en la calidad ó cantidad de las mercancías, y que esta fuese la razon por la cual se negase á recibirlas el consignatario, deben volverse á empaquetar, y consignarse al dorso de la

carta de porte que: *despues de haber examinado anteriormente el bulto se niega á admitirlo por no hallarse conforme con el pedido que ha hecho.* En este estado quedan las mercancías en depósito y el negocio sigue su curso.

Si reconociendo el consignatario que la mercancía que se le presenta es la misma que esperaba, pero que por causa de la calidad ó cantidad pretendiese hacer un descuento, no debe permitirlo la compañía, sin consultar al remitente que debe ser el único responsable de la falta, puesto que la compañía lo ha entregado en buen estado exterior y sin que se note avería ó sustracción.

La compañía por su interés y seguridad, debe exigir del consignatario una declaración por escrito, en la que conste, que ha recibido los bultos en buen estado, que su peso era exacto, pero que se niega á recibirlos á causa de la calidad ó cantidad. Después de esta, el negocio sigue su curso.

NEGATIVA DE RECIBIR UN BULTO.

50. Cuando un consignatario que no ha pedido la mercancía que se le dirige, se negase á hacerse entrega de ella, debe invitársele á que consigne su negativa al dorso de la carta de porte ó factura de trasporte, y conservar la mercancía en la estación,

avisándose inmediatamente al remitente para que disponga de ella ó le dé nuevo destino.

51. Aun cuando el consignatario no se negase á recibir la mercancia, podria hacer presente que debe recibirla franca; en este caso se avisará al remitente, quien generalmente suele tomar el transporte por su cuenta.

Con el objeto de evitar un doble transporte de la administracion al domicilio, puede dejársele en su casa la mercancia, si el consignatario es conocido y salvable, pero deberá exijirsele que haga constar en la carta de porte que no ha pagado el transporte por deber recibirlo franco.

52. Cuando el consignatario se negase á recibir la mercancia bajo pretesto de que el precio de transporte es muy elevado, aun cuando este sea el establecido en la tarifa, debe hacérsele presente esta circunstancia; y si persiste en su negativa se le hará firmar y explicar al dorso de la carta de porte el motivo de su negativa. Al propio tiempo se le prevendrá que se le va á dirigir una citacion judicial y que tendrá que pagar ademas del transporte el almacenaje y gastos judiciales. Despues de esta explicacion se detendrán las mercancías en la administracion.

53. Si el consignatario se niega á pagar el transporte de la administracion hasta su domicilio haciendo observar que debia recibir la mercancia en

dicha administracion, no debe admitirse su pretension, á menos que venga así consignado en la carta de porte. A falta de esta indicacion, deben trasportarse las mercancías á domicilio, y solo deben pedirse instrucciones al consignatario antes de remitirselas, en el caso en que tengan que pagar derechos de aduana ó de arbitrios municipales (*).

54. En el caso en que la negativa sea solo por el precio elevado de la mercancía, debe avisarse al remitente, el que generalmente consiente en hacer una reduccion.

DESCUENTOS.—INDEMNIZACIONES.

55. El consignatario tiene derecho á pedir un descuento sobre el precio de transporte ó una indemnizacion, por los motivos siguientes:

Por retardo en la entrega, si el porteador acep-

(*) C. de C. Art. 220. El porteador es responsable de todas las resultas á que pueda dar lugar su omision en cumplir con las formalidades prescritas por las leyes fiscales en todo el curso del viaje, y á su entrada en el punto á donde van destinadas. Pero si el porteador hubiera procedido en ello en virtud de órden formal del cargador ó consignatario de las mercancías, quedará exento de aquella responsabilidad, sin perjuicio de las penas corporales ó pecuniarias en que ambos hayan incurrido con arreglo á derecho.

tó la expedición á pesar de haberse pasado el tiempo estipulado para la entrega, mediante un boletín de garantía, debe cobrarse la cantidad marcada en la carta de porte sin descuento alguno; pero se entregará al consignatario el boletín de garantía para que haga el uso que le convenga. Si no admitiese, debe avisarse al remitente diciéndole el descuento que se reclama y esperar sus instrucciones. A la llegada de estas, puede admitirse en la caja como metálico, el recibo firmado por el consignatario en el mismo boletín de garantía entregado por el remitente, á quien el porteador reclamará el descuento que se haya efectuado (*).

Si no se halla explicado en la carta de porte el descuento que debe hacerse por el retardo en la entrega de la mercancía, no puede reclamarse descuento alguno, aun cuando la entrega se verificase pasado el tiempo marcado para la clase de transporte.

(*) C. de C. Art. 226. Estando prefijado el plazo para la entrega de mercaderías, se habrá de verificar esta dentro de él, y en su defecto, pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho á otra cosa.

Mas cuando la tardanza escede un doble del tiempo prefijado en la carta de porte, además de pagar la indemnización, queda responsable el porteador de los perjuicios que hayan podido seguirse al propietario.

en que tenga lugar la conduccion, cuya causa no puede consistir sino en circunstancias escepcionales. No habiéndose estipulado un término fijo para el trasporte, no puede hacerse responsable al porteador, á no ser que pueda probarsele que ha habido descuido ó negligencia por su parte, ó que habiéndosele prevenido con anticipacion no haya hecho atencion alguna.

56. Cuando se marca un término fijo en la carta de porte, se marca igualmente en ella el descuento que debe efectuarse, en el caso que la mercancia no se entregase en el término estipulado. Este descuento consiste en la tercera parte del precio del trasporte; y en este caso el descuento es un cargo que toma el porteador, siempre y cuando no entregase la mercancia en el tiempo convenido; y puede hacerse este convenio consignándolo en la carta de porte para el caso indicado, sin consultarlo con el remitente. Asi es, que si en la carta de porte no se fija el descuento que debe hacerse por no verificarse á tiempo la entrega, puede muy bien ofrecerse la tercera parte del precio del trasporte como costumbre establecida.

Quando una expedicion se compone de varios bultos, y que no haya ocurrido retardo sino en la entrega de algunos de ellos, no debe comprenderse en el descuento el precio de la totalidad de la expedicion, sino solamente el precio de conduccion

de los bultos llegados con retardo, á menos que no se haya estipulado así, por formar partes de una partida cuyo retardo haya impedido el emplearla en un tiempo dado, como por ejemplo: las piezas de una máquina, ó el envío al extranjero de un número incompleto de bultos que no pueden llegar á tiempo para embarcarse.

57. El descuento de la tercera parte del precio de transporte es un cargo que se impone al porteador por no entregar á tiempo las mercancías que se le confían, lo cual se consigna en las cartas de porte. También puede emplearse en los casos en que no se efectúe la entrega en el término de costumbre, según la clase de transporte; pero esto no debe considerarse como una indemnización por los perjuicios que puedan resultar por efecto del retardo. Sin embargo, los tribunales pueden decidir si debe ó no pagarse como indemnización un retardo extraordinario que pueda haber causado perjuicios de consideración al consignatario. En este caso, puede evitarse una sentencia judicial, ofreciendo al interesado de admitir su reclamación si se halla fundada.

58. Si el prolongado retraso de la entrega de una pieza de maquinaria impide su uso ó detiene los trabajos, ó si la entrega de una mercancía que debe venderse en día fijo no se verifica, el descuento de la tercera parte del precio del transporte es

insignificante y debe consentirse en dar una indemnización con arreglo al perjuicio causado; pero tratándose de mercancías ordinarias, como provisiones que pida un comerciante para completar su surtido y cuyo retardo, aun cuando sea extraordinario, no ha podido causarle perjuicio de consideración, puede transigirse ofreciendo la tercera parte; si no cediese, la mitad, y en último caso la totalidad del precio de transporte, según las circunstancias ó la clase de mercancías.

Si se tratase de telas de moda, las cuales pasada la estación pierden su valor, puede añadirse al precio del transporte una indemnización de un 40 ó 45 por 100, y aun de 20 por 100 si se tratase de cintas de seda.

59. Los corresponsales á quienes el porteador haya dado garantías ó aceptado las reservas por retrasos de entrega á tiempo determinado, deben justificar los descuentos que tengan derecho de exigirles los consignatarios para ser reembolsados.

En las expediciones en que faltan bultos á peso, si en la entrega faltase uno ó muchos de los bultos que deben componer una expedición, no debe omitirse nunca consignar el peso, las marcas y los números de los bultos que deben entregarse, así como los de los que faltan á fin de limitar la responsabilidad del porteador: después de esto deben hacerse las diligencias necesarias para encontrarlos;

si no se consigue, debe pagarse la factura certificada y conforme con los libros del vendedor. Si hay falta de peso en un bulto ó en una barrica de espíritu de vino, de aguardiente ó aceite, derrame ó merma en una de vino, vinagre ó cualquiera otro líquido es preciso examinar las causas que han producido esta falta, ó si ha sido ocasionada por la naturaleza del género ó por el mal estado de los embalajes ó embases, para poder aceptar ó reclamar la responsabilidad ó transigir segun las circunstancias.

60. Por averias : para esto es necesario seguir la misma marcha, si se ha hecho constar la averia, á la entrega de la mercancia y por ella se ha exijido boletin de garantia ó aceptado reservas, no debe transigirse sin consultar antes al remitente y la administracion que espide. Si por el contrario la mercancia no vá acompañada de reserva ni garantia, se tratará de saber si la averia consiste en la insuficiencia ó mal estado del embalaje ó si proviene de la naturaleza de la mercancia. En caso necesario deben nombrarse peritos que evaluen la averia y no transigir mientras el porteador tenga medios para defenderse.

61. Debiendo el embalaje tener por objeto proteger la mercancia, no puede pretenderse hacer un descuento por su mal estado, á no ser en el caso previsto por el párrafo 14: y aun entonces no debe

hacerse mérito de las reclamaciones del consignatario si solo consisten en el mal estado del embalaje.

62. Cuando un bulto sea destinado á seguir fuera de la línea y que el embalaje se halle en mal estado, debe antes de ser entregado al corresponsal, examinarse bien su interior para que quede establecida francamente la posicion del porteador. Si el bulto se halla dirigido á un intermediario encargado de hacerlo seguir, y que prestando este la obligacion que tiene de remitirlo en buen estado, pretendiese una indemnizacion por el mal estado del embalaje, no se le debe conceder. La composura debe ser por su cuenta, cargandola despues á quien corresponda y para esto debe apoyarse en las razones siguientes.

El porteador no reconoce como consignatario sino al que le indica la carta de porte, y que haya aceptado las reservas que se le han exijido, ó la garantía que haya dado: estas tienen valor hasta que la mercancía se entrega á la persona que indica la carta de porte, la cual representa su contrato.

El embalaje está destinado á proteger la mercancía contra los choques y contacto con otra materia, y es natural que se roze y llegue en mal estado; pero la compañía no es responsable de estos desperfectos del embalaje, si la mercancía llega en buen estado.

Si el consignatario que indique la carta de por-

te no es mas que un intermediario encargado de hacer seguir el bulto á su destino, debe hacer la recomposicion del embalaje, á fin de que pueda seguir su viaje y reclamar su importe á quien corresponde; pero el porteador ha cumplido su contrato al hacer la entrega y no tiene que intervenir en lo que pueda ocurrir durante el viaje que tenga que hacer fuera de la línea.

63. Cuando se entregue por un intermediario una mercancía dirigida á otro intermediario, debe obrarse del mismo modo que si fuese el consignatario, relativamente á los retrasos, faltas ó averías.

OBJETOS ESTRAVIADOS Ó PERDIDOS.

64. Cuando un objeto se pierde en poder de la compañía, debe ésta abonar su valor. Si se trata de metálico ó valores, sometidos á una tasacion proporcionada á su valor, debe reembolsarse lo que represente el valor declarado.

65. Tratándose de equipajes, las tarifas aprobadas por el Gobierno esplican la indemnizacion concedida por cada bulto.

Como sucede á menudo que los bultos de equipajes se extravían momentaneamente, y que en algunas ocasiones no es fácil conseguir de los interesados que esperen se practiquen las diligencias

necesarias para encontrarlos, debe abonárseles lo estipulado, exigiéndoles al propio tiempo que declaren por escrito que se obligan á tomar el bulto, si se encuentra en un término determinado; por que los efectos que contenga deben tener para ellos cierto interes, y no deben prevalerse de esa circunstancia para hacer una especulacion.

Cuando se halla un bulto á cuyo dueño se le ha abonado la cantidad estipulada y no quiere recibirlo se le avisará para que presencie el exámen de los efectos que haya declarado. En caso de fraude, se le reclamará la cantidad que haya percibido injustamente, y si necesario fuera se dará parte á la autoridad local previniéndole de la mala fé del interesado.

66. Si fuesen mercancías ordinarias las que se hubiesen estraviado, seria preciso exigir las facturas originales ó copias certificadas conformes con los libros de compra y venta, y debe efectuarse el reembolso, examinando antes si la mercancía es susceptible de algun descuento, que pueda disminuir su importe.

67. Suele suceder que los consignatarios, abusando de la posicion, exigen ademas del reembolso una indemnizacion para compensar el beneficio que hubiesen podido tener. Las mas de las veces no debe admitirse esta reclamacion. Si la mercancía perdida ha podido reemplazarse fácilmente es claro que de-

be haber causado trastorno; pero no una pérdida sensible; para no admitir la pretension del pago de daños y perjuicios, puede hallarse un argumento en la misma reclamacion de los consignatarios.

En efecto; cuando estos no reciben una mercancia en un plazo fijo, suelen dejarla por cuenta del porteador al mismo precio que les ha costado.

Si la mercancia no ha podido reemplazarse en tiempo útil, como por ejemplo, si fuese destinada para una feria y no hubiese llegado á tiempo, y que el consignatario haya hecho gastos de los cuales no ha podido resarcirse, es evidente que se le debe cierta indemnizacion que puede calcularse en un 10 ó 15 por 100 del precio que le haya costado al tiempo de comprarla; calculando un beneficio que le proporcione cubrir sus gastos.

TASACION PERICIAL.

Aunque con motivo del prévio exámen de los bultos en el acto de la recepcion se ha tratado de la tasacion pericial que en algunos casos es necesaria, nos ocuparemos de la redaccion de las actas, lo cual es de la mayor importancia para el porteador.

68. Cuando á consecuencia de una negativa para recibir una mercancia, se nombre un perito para proceder á su apreciacion, es necesario que asista á la operacion un agente del porteador que observe y

consignatario los daños que se le hayan ocasionado por su retardo; pero no negociar con las mercancías.

De esta jurisprudencia que se halla generalmente establecida, resulta que aun cuando el retardo haya sido extraordinario, puede negarse el porteador á tomar por su cuenta la mercancía; pero es preciso examinar antes las consecuencias que puede tener esta negativa. (*)

Pudiendo los tribunales sentenciar al porteador al pago de daños y perjuicios, debe calcularse antes la importancia que podria tener esta sentencia: si de ella pudiera resultar mayor pérdida, debe aceptarse la mercancía averiada pagándole al precio de factura, y vendiendola despues sacando de ella el mejor partido posible.

A menos de circunstancias particulares como por ejemplo, la entrega de la mercancía destinada á una feria despues de hallarse concluida; la llegada de una expedicion á un puerto despues de la marcha de un buque etc; es muy dificil que los gastos del pleito y la sentencia asciendan al valor de dichas mercancías y mucho menos que los expresados gastos sean superiores á dicho valor. Sucede tambien que estas reclamaciones versan sobre primeras materias, ó sobre artículos destinados á aumentar las provisiones, y en estos casos los daños

(*) C. de C. Art. 226.

son poco considerables. Si se trata de efectos fabricados, como telas de verano para ser vendidas en invierno y que no se haya aun pasado la estacion de la venta, el daño no es tan importante: cuando se ha pasado la estacion, es evidente que el dueño ha perdido una ocasion favorable para obtener un beneficio, y puede transigirse mediante una prudente indemnizacion.

Si la averia consiste en granos, café, azucar, espiritu de vino etc, es posible que la cotizacion haya variado y que el consignatario se vea obligado á reemplazarlos á precios superiores á los que habia comprado pero en este caso puede calcularse la pérdida, y no debe aceptarse el que quede la mercancia por cuenta del porteador. (*)

En resúmen, cuando un retardo dé lugar á que

(*) C. de C. Art. 215. Si por efecto de las averias quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso no estará el consignatario obligado á recibirlos, y podrá dejarlos por cuenta del porteador exigiéndole su valor, al precio corriente en aquel dia.

Cuando entre los géneros averiados se hallan algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, tendrá lugar la disposicion anterior con respecto á los deteriorados, y el consignatario, recibirá los que esten ilesos haciéndose esta segregacion por piezas distintas y sueltas y sin que para ello se divida en partes un mismo objeto.

el consignatario se niegue á recibir la mercancia, debe examinarse bien la causa y no quedarsela por cuenta sino en los casos escepcionales en que puede convenirle á la empresa.

Si la compañía se decide por la negativa, es necesario hacer el justiprecio y ofrecerselo amigablemente al consignatario, si no lo acepta, se le ofrece por medio de un agente de la autoridad invitándole á que retire su mercancia, y haciéndole responsable de las consecuencias de su negativa. Los tribunales declararán tal vez insuficiente la cantidad ofrecida, pero no impondrán que la mercancia quede á cargo del porteador sino en los casos marcados por la ley.

Lo propio acontece con las averías: el daño causado, puede dar lugar á que se pague una indemnizacion, á menos que la mercancia esté enteramente perdida y no tenga valor alguno.

70. Cuando se acepte la mercancia y esta deba quedar por cuenta del porteador, y que se consienta en pagar su factura, debe examinarse si no se le ha concedido algun documento por el pago contante ó si la factura es pagadera á 90 dias, en cuyo caso no debe verificarse el pago hasta el plazo indicado ó cobrarse el descuento.

TRANSACCIONES.

71. Cuando ocurra alguna dificultad á la entrega de la mercancía, por ejemplo, que el consignatario se negase á pagar la carta de porte, y que la estacion que debe efectuar el cobro conociese que la reclamacion es justa y que debe ser satisfecha por el porteador, debe transigir no saliendo de los límites que se le hayan concedido ó segun el reglamento, dando parte de los motivos que justifiquen la transaccion.

Si la cantidad que se le exige es superior á la que le conceden sus atribuciones, debe consultar la estacion al Gefe del servicio comercial y pedirle sus instrucciones.

Todo descuento é indemnizacion por falta ó averia, debe constar en un recibo firmado por el consignatario, sacado de un libro talonario.

Este documento será entregado como crédito de la estacion encargada de la entrega y debe ir acompañado de una nota explicativa.

Si el resultado de la transaccion recayese á cargo del remitente no debe efectuarse sino despues de haberlo puesto en su conocimiento, y recibido su autorizacion.

PRIVILEGIO DE QUE DISFRUTAN LAS EMPRESAS
DE TRASPORTES.

72. Las empresas de transporte tienen derecho de recurrir contra el consignatario, cuando este se niega á recibir la mercancia que se le dirige, y sobre la cual no ha tenido que hacer reclamacion alguna; la empresa debe percibir el transporte y demas gastos que devenguen, y si el consignatario se niega á satisfacerlos, tiene tambien el derecho de recurrir contra el remitente ó el que haya hecho la carta de porte.

En el caso de negarse á pagar el porte, tiene la empresa derecho de pedir á los tribunales la venta á pública subasta de las mercancías, de la cual percibirán preferentemente lo que les corresponda. Si el producto liquido de la venta no fuese suficiente para satisfacer los gastos ocasionados á la empresa, le queda á esta el derecho de recurrir contra el remitente.

73. Aun cuando no se satisfaga la carta de porte en el momento de la entrega de las mercancías y que estas se hallen ya en poder del consignatario, la empresa conserva los mismos privilegios que si las tuviese en su poder; pero conviene no dejar pasar quince dias sin presentar el recurso, á fin de evitar dificultades. Este privilegio subsiste aun

cuando la persona que las haya recibido se presente en quiebra (*).

MERCANCIAS EN DEPÓSITO.—ALMACENAJE.

74. Mientras que no se efectue la entrega de un bulto por cualquier causa que sea, el bulto se conservará en la estación bajo el título de: *En depósito*.

Los bultos conservados en depósito deben visitarse á menudo, ventilarlos y cambiarlos de sitio si hay humedad, procurando conservarlos cuidadosamente, porque es un depósito del cual debe responder el porteador.

Quando estas mercancías exijan cuidados particulares y que el porteador no pueda dárselos, debe informarse de ello el Gefe del servicio comercial, el cual hará lo que sea necesario para que sean transportadas á uno de los almacenes públicos ó particulares designados por los tribunales, ó dispondrán que se vendan en provecho de quien corresponda,

(*) C. de C. Art. 231. El derecho del porteador al pago de lo que se le debe por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpe por la quiebra de este, siempre que lo reclame dentro del mes siguiente al día de la entrega.

en el caso en que los géneros puedan corromperse ó perderse.

Siendo las estaciones de los ferro-carriles sitios de tránsito y no almacenes ni depósitos, se han calculado los derechos de almacenaje á un precio bastante elevado como medio cocreitivo empleado por la compañía, para obtener el que se retiren pronto las mercancías que por una prolongada permanencia en la estacion concluirían por embarazar los muelles y por hacer muy difícil el servicio de la manutencion.

Si los bultos debiesen quedar mucho tiempo en depósito, debe procurarse, en obsequio de los mismos interesados, el depositarlos en un almacen público donde ocasionen menos gastos.

A fin de evitar la aglomeracion de las mercancías y de disminuir los gastos de las que quedan en depósito, debe aprovecharse de las ventajas que proporcionan los almacenes ó depósitos públicos, solicitando previamente el consentimiento de los interesados, y si para ello no hubiese ningun inconveniente.

En los puntos donde no existe depósito, pero si tribunal de comercio, debe pedir á este el que designe un depositario.

La compañía debe reembolsarse de todos los gastos que resulten de esta operacion, presentando para ello los documentos necesarios.

75. Cuando se deposita una mercancía fuera de las dependencias de la compañía debe avisarse con ocho días de anticipación al consignatario, y si este es desconocido, al remitente, previniéndole que por no haber retirado su mercancía se ha trasladado á tal depósito por disposición de tal tribunal, y que quedará por su cuenta y riesgo verificado el depósito; debe darse aviso á quien corresponda, indicando el punto donde se ha efectuado. En caso de pleito deben reemplazarse las cartas de porte por escrituras estrajudiciales.

76. Debe hacerse uso de los depósitos públicos ó los depósitos particulares en los casos siguientes:

1.º Para las mercancías cuya conservación exige otros cuidados que los que pueden darse en una estación de ferro-carriles, particularmente para los granos, harinas, semillas, líquidos, papeles, cueros, pieles y badanas, lanas y tejidos de lana.

2.º Para las mercancías que quedan mencionadas y que van consignadas á personas á quienes se ha dado aviso y no se han presentado á retirarlas en el término de ocho días, ó que debiéndose entregar á domicilio no han querido recibirlas, y que habiendo dado parte al remitente no ha dado ningunas instrucciones al efecto.

3.º Cuando á la entrega de una mercancía ocurren disensiones entre el remitente y el consignatario, y que estas duren más de lo regular.

4.º Cuando el consignatario á quien se dirigen tarde en reclamarlas mas de tres semanas.

5.º Cuando las mercancías ocupan mucho espacio por su volúmen ó pueden averiarse ó perderse.

77. No deben verificarse los depósitos fuera de las estaciones en cuanto á las mercancías que se hallen de tránsito sin haber recibido para ello las instrucciones necesarias, y muy particularmente cuando la compañía está interesada en el litigio.

PRESCRIPCION EN FAVOR DE LAS COMPAÑIAS DE
TRASPORTES.

78. Todo recurso motivado por pérdida ó avería de la mercancía, prescribe á los seis meses, cuando no se ha continuado el recurso, siendo para el interior del reino; y al año si es para el extranjero. En las pérdidas debe contarse desde el dia en que debió verificarse el transporte, y en cuanto á las averías ó retardos desde el dia en que debió efectuarse la entrega, á menos que la pérdida haya sido ocasionada por fraude ó por infidelidad.

Puede también aplicarse la prescripcion en los casos de reclamacion de indemnizacion por causa de retardo, avería, de falsa direccion ó que habiéndose entregado indebidamente á otra persona hubiese hecho mal uso de ella.

79. La recepcion de las mercancías trasportadas

y el pago de su transporte, impiden todo derecho de reclamacion ulterior.

30. Cuando se hayan entregado las mercancías sin que se haya satisfecho la carta de porte, no tiene derecho el consignatario á reclamar una avería, á no ser que lo haya hecho constar al recibir el bulto: para esto es necesario que no haya trascurrido el tiempo establecido por la prescripcion.

31. El consignatario que quiera conservar su derecho contra la compañía en caso de falta de peso, debe hacerlo constar antes de hacerse entrega de la mercancía y de pagar la carta de porte. Si recibe la mercancía sin exámen y sin pagar el porte, debe hacer su reclamacion en el término marcado por la ley (*).

(*) C. de C. Art. 219. Dentro de las veinte y cuatro horas siguientes al recibo de las mercancías tendrá lugar la reclamacion contra el porteador por daño ó avería que se encontrase en ellas al abrir los bultos, con tal que no se reconocieran en la parte exterior de estos las señales del daño ó avería que se reclame.

Despues de haber trascurrido el espresado término de veinte y cuatro horas, ó que se hubiesen pagado los portes, es inadmisibile toda repeticion contra el porteador sobre el estado en que haga la entrega de los géneros que condujo.

CAPÍTULO III.

DE LAS RELACIONES QUE EXISTEN ENTRE LOS FERRO-CARRILES Y LAS ADUANAS, LOS DERECHOS MUNICIPALES Y LA ADMINISTRACION DE CORREOS.

De la obligacion que se impone una compañía de trasportar un bulto hasta su destino, resulta naturalmente para ella la necesidad de cumplir con todas las formalidades prescritas mientras el bulto se halla en su poder, y por lo tanto es responsable de todas las faltas de omision que puedan resultar.

Por esta razon no debe aceptar ninguna mercancía sin que se hayan llenado antes todas las formalidades establecidas, á fin de que la mercancía vaya acompañada de los documentos necesarios durante el transporte obedeciendo rigurosamente lo que se halle prevenido y negándose á recibir artículos prohibidos (*).

82. Todas las mercancías sólidas y líquidas deben ir acompañadas de una declaracion firmada por el remitente.

(*) C. de C. Art. 220.

Los géneros extranjeros deben ir acompañados de su correspondiente guía, la que será presentada en la aduana á donde vayan destinados. También debe presentarse durante el transporte, á los empleados de la hacienda, cuando estos la reclamen.

Si durante el transporte fuese necesario cambiar ó componer los embases de géneros que necesiten llevar guía, y que con este motivo hubiese que dejar en el tránsito parte de los bultos de que se compone una expedición, deberá verificarse esta operación con la intervención de los empleados de la hacienda ó de las autoridades locales, las cuales harán constar la parte de la expedición que queda separada del envío general consignado en la guía.

La misma operación se practicará cuando con motivo de un descarrilamiento ú otro accidente cualquiera fuese necesario dejar en el tránsito una parte del cargamento.

Cuando los empleados de hacienda quieran examinar algún bulto, debe hacérseles consignar al respaldo de la carta de porte, que hallaron en buen estado los tapones ó los embalajes, á fin de evitar las reclamaciones que por este hecho pudiesen dirigir á la compañía.

83. No debe admitirse el transporte de caza en tiempo de veda.

Cuando haya duda de que un bulto contenga

caza mientras esta se halle prohibida, debe exigirse la apertura del bulto antes de recibirlo.

84. El tabaco, la sal y la pólvora, no deben trasportarse sin que vayan acompañados de su correspondiente guia, que debe ser entregada por el remitente á la estacion que espide.

ADUANAS.

85. La institucion de las aduanas, al propio tiempo que procura aumentar las rentas del Estado, protege la fabricacion nacional contra la competencia de la del extranjero, y proporciona al comercio exterior los medios de conseguir un beneficio razonable para sus productos. Por esta razon, aunque los géneros extranjeros tienen que ser presentados en la aduana antes de espedirse, se le concede al consignatario el derecho de venderlos dentro del depósito, con solo una simple cesion.

86. Las leyes de aduanas son rigorosas y castigan á la empresa que trasporte objetos prohibidos como cómplice del remitente, aun cuando ella obre de buena fé, si no hace intervenir como debe hacerlo, á los empleados de la hacienda. La inobservancia de las formalidades de aduana son castigadas con las mismas penas que el fraude, escepto en el caso en que el que trasporta haya sido engañado por una

falsa declaracion, en cuyo caso le queda siempre el derecho de recurrir contra el remitente (*)

Los gefes de estacion no deben recibir ningun objeto que deba someterse á las formalidades de la aduana, sin que este vaya acompañado de todos los documentos necesarios. Estos documentos asi como los precintos deben ir consignados en la carta de porte, á fin de que el consignatario pueda convenirse de que todo está en debida forma.

87. Verificada la aceptacion por el consignatario, se le entregarán todos los documentos de aduana que deben acompañar la mercancía.

88. Las mercancías procedentes del estrangero que no hayan satisfecho los derechos, deben trasportarse á la aduana para que queden en depósito ó precintarse si han de continuar su viaje para el interior.

89. Cuando las mercancías no hayan pagado los derechos de aduana y que sean precintadas para seguir su marcha para el interior, deben ir acompañadas de su correspondiente guia, la que debe entregarse al propio tiempo que la mercancía.

En los ferro-carriles que conducen á paises estrangeros ó á puertos de mar, pueden precintarse los wagones completos, observando las reglas establecidas por los reglamentos de aduanas.

(*) C. de C. Art. 214.

90. Los wagones precintados deben estar perfectamente cerrados, y si el transporte se verifica en material abierto, debe cubrirse con lonas bien atadas y que imposibiliten las sustracciones. Los bultos que pesen menos de 25 kilogramos y vayan precintados pueden ir en wagones donde haya otras mercancías, y en el caso en que se rompan las cuerdas del precinto debe declararse á los agentes de aduanas ó á los de la autoridad local.

A la llegada de estas mercancías se descargarán y quedarán bajo la vijilancia de los empleados de la hacienda.

Cuando deban remitirse á la aduana, se mandarán bajo la custodia de uno de dichos empleados, el cual será portador de los documentos necesarios.

91. Para el transporte de las mercancías de tránsito para el extranjero, por el ferro-carril, se observarán las mismas formalidades y deberán hacerse tantas declaraciones de tránsito internacionales, cuantos países extranjeros tengan que atravesar las mercancías.

92. Las estaciones remitentes no deben aceptar las cartas de porte cuyos precios y términos de llegada no estén perfectamente explicados; tampoco debe encargarse del pago adelantado de los gastos de aduana, por ser estos muy complicados y variables.

95. Las mercancías que deban salir del reino

deben ir acompañadas de una declaración en la cual se indique: el nombre y señas de la habitación del remitente, el nombre y dirección del consignatario, el peso bruto y en limpio, su clase, contenido y valor, sus marcas y sus números así como los documentos de aduana que acompañan los bultos. El remitente debe consignar en su declaración que se reconoce responsable de la exactitud y de las consecuencias que resulten por error ó falsedad.

La declaración del valor del género sirve para el pago de los derechos de aduana.

94. Cuando la mercancía tiene derecho á una prima por su estracción, debe el remitente hacer legalizar sus facturas por la autoridad local y unir las á su declaración.

95. No deben aceptarse las mercancías que no vayan acompañadas de los documentos necesarios para hacer las declaraciones de aduana.

Cuando la mercancía se entrega en las estaciones despues de cumplimentadas las formalidades de aduana, debe examinarse si el precinto y los plomos estan bien fijados.

Las cartas de porte deben indicar estas particularidades, así como la existencia de los plomos.

96. Cuando se trasporten bultos que hayan sido precintados y que en la carta de porte se halle indicado su consignatario, debe dársele aviso para saber si se han de remitir á la aduana ó quiere recibirlas

en la estacion, y encargarse de llenar las formalidades de costumbre.

Hay diferencia entre los bultos precintados y los wagones completos precintados igualmente: en cuanto á los primeros puede designar el remitente la persona que debe llenar las formalidades de la aduana, mientras que para los segundos debe hacerlo la compañía por haberse encargado de ello.

97. Las guías deben quedar en poder de los consignatarios, y en el caso en donde tengan que remitir parte de la partida contenida en dicha guía fuera del punto donde haya pagado los derechos, podrán acompañarlas de una tornaguía que les facilitarán los empleados de la hacienda.

Sobre la sal por agua ó por tierra (Véase Sal, capítulo 6.º)

FIELATOS.

98. Los fielatos ó derechos municipales á cuya intervencion se hallan sometidos los líquidos y demas artículos de consumo, segun las decisiones del Gobierno y de las autoridades municipales, deberán pagar el impuesto que les corresponda antes de entrar en la poblacion.

Ningun artículo de los que se hallen sometidos á este impuesto, podrá entrar en la poblacion sin prévia declaracion y despues de haber recibido del

fielato la correspondiente papeleta de entrada.

Hallándose autorizados los carabineros y empleados del fielato para registrar los baules, cajas y demas bultos, no debe encargarse la estacion de la llegada de los que deban llevarse á domicilio, sin haber recibido antes las llaves de dichos bultos.

Si el remitente se niega á entregarlas ó se halla en la imposibilidad de hacerlo, se le prevendrá que será preciso forzar las cerraduras ó candados y exigirle por escrito una declaracion en la que conste que su baul ó maleta ha sido entregada sin llave al ferro-carril.

Cuando á la llegada de un tren se observe que faltan los documentos necesarios para la entrada de un bulto en la poblacion, deben pedirse al remitente antes de presentarlo en el fielato.

99. Los gefes de la estacion deben cuidar de que se entreguen á los mozos ó factores encargados de trasportar á domicilio, las llaves y los documentos necesarios para la entrada, si la compañía está encargada de dicha entrega á domicilio.

ADMINISTRACION DE CORREOS.

100. El transporte de cartas, periódicos, obras periódicas, paquetes y papeles hasta el peso de un kilogramo, corresponde esclusivamente á la administracion de correos. Los empresarios de transporte

pueden, sin embargo, entregar á sus agentes las cartas y papeles de su servicio.

Los gefes de estacion deben vigilar escrupulosamente que ninguno de los empleados que se hallen bajo sus órdenes, se encargue de trasportar papeles ó impresos que no sean de su servicio. En caso de contravencion los tribunales pueden multar la empresa, sin perjuicio de castigar despues á quien corresponda.

OBJETOS ABANDONADOS.

101. Los fardos, cajas, baules, paquetes y otros objetos confiados á una empresa ó mensageria, para ser trasportados por tierra ó por agua, que no sean reclamados en el término de seis meses, contados desde el dia de la llegada á su destino, serán vendidos á pública subasta á beneficio del empresario.

Los objetos olvidados en los coches por los viajeros ó en las salas de descanso, como igualmente los sombreros y gorras que caigan sobre la via durante la marcha de los trenes, en una palabra, todos los objetos de los cuales no se conocen su dueño ni su remitente ni su consignatario, deben ponerse en depósito anotando en un libro-registro el dia de su llegada y el sitio donde se ha encontrado. Si despues de los seis meses de depósito no han sido re-

clamados por sus dueños, la compañía puede venderlos á pública subasta.

La falta de entrega de un bulto no consiste siempre en que no haya llegado á la estacion á donde se le destina, sino que muchas veces sucede que se entrega á un viajero un baul que no es el suyo y se niega á recibirlo, mientras que otro se apodera del que no le pertenece y no lo devuelve. En semejante caso, este objeto no puede considerarse como abandonado sino como cambiado, y como la compañía se ha visto obligada á pagar el baul ú objeto que ha faltado, puede vender el que le queda para indemnizarse de su desembolso.

La misma razon puede aplicarse á los fardos, cajas, barriles y demas mercancías que por error ó por falta de buenas indicaciones ó de direccion han sido cambiados, pero que á pesar de eso la compañía se ha visto en la necesidad de pagar. Si este objeto parece despues, es indudable que pertenece á la compañía, que ya lo tiene abonado y puede venderlo y aprovechar su importe.

Cuando un consignatario se niega á retirar un bulto, pero que se sabe quien es el remitente, puede reclamar de este los gastos que deba á la compañía ó venderlo para cubrirse de ellos: para esto no hay plazo determinado y puede llevarlo á efecto cuando mejor le parezca. Si el remitente es desconocido, la compañía tiene el mismo derecho

pero en el caso de reclamacion ulterior, debe entregar el interesado el restante del importe que resulte despues de haberse cobrado el porte, almacenaje etc.

TRÁMITES JUDICIALES.

402. No puede oponerse una compañía de ferro-carriles á que, por consecuencia de sentencia judicial, se practiquen embargos en sus dependencias. En este caso, las mercancías embargadas por la justicia no pueden espedirse ni entregarse al remitente ni al consignatario: los objetos embargados quedan bajo la custodia del Gefe de estacion ó de cualquier otro agente de la compañía, hasta que la justicia lo deje en libertad ó que haya operado la venta legalmente.

Si se ordenase la venta judicialmente, no puede oponerse la compañía á la estraccion de los objetos verificada por medio de un agente de la autoridad; pero tiene derecho á reclamar los gastos de transportes de almacenaje, etc.

Como estas cuestiones son delicadas y difíciles, los Gefes de estacion deben dirigirse al Gefe de servicio á quien corresponda, remitiéndole copias de todos los documentos y hacer al propio tiempo mencion de lo que ocurra en el parte comercial.

CAPITULO IV.

Grande velocidad.

EQUIPAJES.

Registro.—Cargamentos.

103. Los viajeros que se presentan en el ferrocarril antes de la distribución de los billetes, suelen dejar sus equipajes en el vestibulo sin la debida custodia. Los factores de salida deben cuidar de que estos efectos no queden así abandonados, y cuando existe un depósito en la estacion, deben colocarlos en él y dar á los propietarios números de orden, para que puedan reclamarlos en el momento oportuno. Debe tambien prevenirse á los viajeros que el depósito provisional de sus equipajes, no les exime de registrarlos, despues que hayan tomado sus billetes.

104. En el momento de registrar los equipajes, deben presentarse los billetes para que sean marcados, con el objeto de que no puedan presentarse por segunda vez á disfrutar del privilegio concedi-

do en las tarifas relativo al peso que gratuitamente puede trasportar cada viajero.

105. Antes de tomar los bultos para colocarlos sobre la báscula, debe preguntarse al viajero cuántos bultos tiene y cuáles son estos, á fin de no registrar con su número de orden los objetos que no son de su pertenencia.

Aunque el peso total del equipaje no llegue á los 50 kilogramos concedidos, y aun cuando nada tengan que pagar por el registro, debe anotarse el peso que tiene, pues en caso de error de direccion esto podria disminuir dificultades en el acto de la reclamacion.

El factor de equipajes, encargado del registro, debe entregar al viajero un boletin que contiene el número de orden que le corresponde, su destino y su peso, para que pueda presentarlo y retirar sus efectos á la llegada.

Antes de colocar en el bulto el rótulo que indica su número y su destino, es necesario hacer desaparecer los rótulos que puedan tener de los antiguos números. La colocacion de los rótulos y números debe hacerse con el mayor cuidado, por que cualquiera error puede ocasionar una falsa direccion y la entrega del bulto á otro viajero que no sea su dueño.

106. Debe preguntarse al viajero al tiempo de recibir sus efectos para registrarlos, si estos contienen metálico ó valores, en caso afirmativo debe in-

vitarsele á que haga su declaracion , y aplicarle el precio de la tarifa de metálico y valores.

Si un baul contiene alhajas de poco valor ó alguna corta cantidad de dinero , debe considerarse como equipaje del viajero y no exigirsele retribucion , pero si se declara que contiene servicio de plata , alhajas de precio , billetes de banco ú oro en cantidad que esceda á las necesidades de un viaje , ó acciones industriales , ó papeles importantes , debe hacerse el registro segun la suma total que presente , sea de su valor real ó del que convenga darle al interesado.

107. La entrega de equipajes debe hacerse por números de registro , de modo que los bultos de un viajero se hallen reunidos en un solo grupo , y no se mezclen con los de otras personas.

El cargamento en el furgon debe hacerse con precaucion colocando los baules sobre su base , las sombrereras y objetos lijeros encima , y de modo que no sufran ninguna presion.

La colocacion de los equipajes debe hacerse de modo que los que sean destinados á las estaciones mas próximas se encuentren antes que los dirigidos á mayor distancia.

ENTREGA DE LOS EQUIPAJES.

108. A la llegada del tren deben sacarse los

equipajes de los wagones, colocarlos en tierra segun su procedencia, número de orden y de registro.

Debe preguntarse al viajero que lo reclame: de donde viene, cuantos bultos tiene y pedirle el boletín que recibió á la salida, para ver si es exacta su reclamacion.

Quando se ha verificado el reconocimiento de los bultos de equipajes en tierra, se colocarán sobre el mostrador y se despacharán con la brevedad posible, para que los agentes municipales verifiquen su inspeccion.

Quando se ponen desde luego los equipajes sobre el mostrador á la salida de los wagones, es muy difícil el clasificarlos segun sus números y su procedencia, y suele suceder que algun viajero tome un bulto que no le pertenezca mientras que el factor está vuelto de espalda ocupado con los demas equipajes. Es, pues, muy conveniente el hacer el reconocimiento de los equipajes en tierra antes de verificar su entrega sobre el mostrador.

109. Quando falte uno ó mas bultos de los que componen el equipaje de un viajero, deben pesarse los que se le entreguen, y consignar en el talon el peso y el número de los que falten; el interesado dará un recibo de los que se le hayan entregado y formulará su reclamacion por escrito. Si faltase al viajero la totalidad de su equipaje, se dejará en su poder el boletín, que le servirá para

justificar su reclamacion. Los bultos que faltan deben reclamarse inmediatamente por telégrafo á las estaciones remitentes, y en cuanto se hayan encontrado se remitirán sin retardo alguno al interesado, al que se le exigirá que devuelva el talon que quedó en su poder.

Cuando los bultos no se hayan encontrado con brevedad debe hacerse una reclamacion en regla.

110. Deben depositarse en el almacen de objetos extraviados todos los bultos que no sean reclamados por sus dueños en el momento de la entrega de los equipajes.

ENCARGOS.

Acceptacion.—Espedicion.

111. Habiendo algunas localidades que tienen el mismo nombre, debe examinarse con detencion las señas puestas en los bultos de los encargos: si el remitente no se halla presente deben pedirse las indicaciones necesarias, á fin de no dar al bulto una falsa direccion. Debe cuidarse mucho de que los sobres estén bien puestos; si no son legibles, debe exigirse del remitente que lo ponga con claridad. Cuando los encargos fuesen dirigidos fuera de la linea del ferro-carril, se exigirá de los remitentes que indiquen el pueblo, el distrito y la provincia á

donde van dirigidos , así como la profesion del consignatario.

No debe nunca olvidarse el enterarse del nombre, la profesion y el domicilio del remitente, á fin de poder recurrir á él en caso de necesidad , haciéndole consignar al tiempo de recibir el bulto si debe verificarse la entrega á domicilio , en la estacion ó en el despacho central.

Si el envio á la estacion se hace por medio de una simple nota y que esta sea incompleta , no debe aceptarse el envio ni admitirlo hasta que se haya rectificado debidamente la nota.

Los bultos de encargo deben pesarse y examinarse detenidamente los embalajes ó embases.

112. Algunos remitentes se contentan con poner bajo un simple papel sin consistencia alguna, mantones, encages y otros objetos de valor , ó flores artificiales en una caja de carton delgado : de esto resulta que el menor frote ó presion rompe ó comprime la envoltura y deteriora el contenido.

Es necesario precaverse con estos accidentes , y si los embalajes son insuficientes, exigir del remitente un boletin de garantía que consigne la poca consistencia del embalaje , y no aceptar en ningun caso envios sin estas circunstancias , á fin de poner á cubierto la responsabilidad de la compañía.

Los objetos sin embalaje que puedan romperse

ó averiarse, no deben recibirse sin el correspondiente boletín de garantía.

413. Los embalajes y embases vacíos deben registrarse á la vuelta con el mismo cuidado que los demás encargos. Si á consecuencia de convenio particular debiesen trasportarse francos los embases de retorno, la estación que los reciba llenos debe dar al consignatario un bono indicando su número, para que puedan remitirse después vacíos y francos. De este modo se evitará el transporte gratis de embalajes que pueden haber llegado por otra vía.

Estas expediciones se hacen generalmente en las estaciones, á menos que el remitente prefiera hacer la entrega á domicilio pagando el porte adelantado.

414. Debe exigirse de los remitentes que acostumbra á expedir comestibles, aves, manteca, huevos, frutas, carnes frescas, etc., que todos sus embases tengan una etiqueta de madera que indique por un lado el nombre del remitente y la estación de salida, y por el otro el nombre del consignatario y estación de llegada.

Los artículos destinados á los mercados deben registrarse en cartas de porte especiales, y observarse estrictamente las condiciones particulares concernientes á este transporte.

415. Las provisiones, frutas, caza, carne y pescado fresco no deben remitirse sino por grande velocidad y deben declararse según la clase á que cor-

responden para mayor facilidad en el cumplimiento de las formalidades de los derechos municipales.

Igual declaracion debe hacerse para todos los demas encargos que deban reespedirse fuera de la linea.

CARGAMENTO.

146. A la llegada á su destino deben colocarse en tierra los encargos por su correspondiente número de registro. Con presencia de la carta de porte debe procederse al reconocimiento y hacer constar por el conductor del tren los bultos que resulten de mas ó de menos, asi como los que se encuentren averiados, para consignarlo en su parte y avisarlo á la estacion remitente. Si han ocurrido averías es necesario averiguar las causas y hacerlas constar en el parte, y en el caso en que puedan provenir del wagon, avisar al empleado encargado de hacer las reparaciones y formar un acta en union con él de las causas que han causado la avería.

147. Los artículos de metálico y valores, los objetos preciosos, los bultos que puedan llevarse á la mano, deben sacarse del cofre destinado á este uso, reconocerlos uno por uno y ponerlos bajo llave por el empleado encargado de recibirlos, el que entregará recibo de ellos al conductor de tren.

ENTREGA.

418. Despues de haber examinado los precios del transporte , deben entregarse sin retardo los articulos que sean reclamados , recogiendo los talones : al propio tiempo deben entregarse al factor encargado de anotarlos en el registro y depositar los bultos que no hayan sido reclamados.

419. No debe entregarse ningun articulo sin haberlo marginado y notado su descargo. Si se reconociese una averia , y que por carecer de boletin de garantia deba abonarla la compania , debe transigirla el gefe de estacion , si se halla autorizado para ello , de lo contrario debe dar conocimiento de lo ocurrido al agente comercial de su seccion para que este se encargue de continuar el negocio.

420. Si al remitirlo se ha obtenido el boletin de garantia , debe exigirse el precio del transporte , y entregar el boletin al consignatario para que pueda hacer el uso que le convenga. En el caso en que el consignatario se niegue á recibir la mercancia si no se le hace descuento , debe darse aviso al remitente que dió la garantia pidiéndole sus instrucciones. Si debiese verificarse un reembolso sobre la mercancia , y consiente el remitente en que se le abone al consignatario , debe la estacion al dar el aviso , mencionar que se ha verificado el cobro con el descuen-

to de..... y remitir al mismo tiempo el bono firmado por el consignatario.

121. Los artículos dirigidos á las estaciones deben conservarse á disposicion de su consignatario. Los que solo vienen dirigidos á las estaciones debe prevenirse sin tardanza á los consignatarios, pero si este no los reclama en un cierto tiempo ó fuese desconocido, debe ponerse en conocimiento del remitente y pedirle sus instrucciones.

METÁLICO Y VALORES.

122. El transporte del metálico y valores debe aceptarse mediante una nota de remision que contenga la declaracion de la especie y el valor del envio, en la cual debe indicarse con claridad el nombre y las señas de la habitacion del consignatario. La nota de remision debe consignar el valor que representa el envio, como tambien si debe entregarse á domicilio ó quedarse en la estacion; en el primer caso no debe olvidarse el porte de la estacion al domicilio si no viene pagado. Cuando la nota de espedicion fija un término perentorio para la entrega, no debe aceptarse el envio, á menos que no se convenga un plazo suficiente, y en este caso debe darse un recibo al remitente, si este lo pide.

En el acto de la aceptacion deben pesarse los sacos y examinar los sellos, los cuales deben ser

iguales con el sello que haya manifestado el remitente. Cuando los sellos no se hallen intactos ó que estén hechos con monedas, dedales ó cualquiera otra cosa análoga no debe aceptarse el transporte.

El peso del metálico y las marcas de los sellos deben indicarse distintamente en registro y sobre las cartas de porte, las cuales tendrán un modelo especial para no confundirlas con las demas.

Antes de aceptar los envíos de metálico ó valores para los puntos que no se hallen servidos por el ferro-carril, debe examinarse el cuadro de las correspondencias para saber si hay medio de verificar el transporte. Si en el cuadro no existe correspondencia hasta el punto de destino, no debe admitirse el envío sino hasta el sitio de la línea mas inmediata á aquella localidad. En este caso debe consignarse por el remitente que acepta el envío hasta la estación mas próxima á la localidad que haya indicado.

425. Los empleados deben poner la mayor atención en los envíos de metálico y valores; cuando estos envíos deben quedar algun tiempo en su poder, procurarán depositarlos en un sitio seguro y cerrado con llave. En el acto de la entrega, deben cubrir su responsabilidad por medio de un recibo de la persona que se hace cargo.

Los envíos deben efectuarse con celeridad, y si vienen dirigidos á la estación se avisará sin perder tiempo al consignatario. Las remesas de dinero des-

tinadas á verificar pagos en plazos fijos, no debe dilatarse su entrega sin esponerse á reclamaciones que recaerian naturalmente sobre el empleado que haya ocasionado el retardo.

124. En el acto de la entrega debe hacerse constar al consignatario la exactitud del peso y que los sellos llegan intactos; esto debe mencionarse en el recibo que se le exige. Si despues de examinados los sellos pretende el consignatario abrir los sacos, antes de pagar el porte, no debe permitirsele; pues la compañía tampoco ha exijido el exámen del contenido antes de hacerse cargo del envío y solo lo ha tomado bajo declaracion. Si apesar de hacerle estas observaciones se obstina el consignatario en abrir los embalajes, debe hacérsele consignar por escrito y esperar su citacion si nó está conforme.

Cuando el consignatario es desconocido ó se halla ausente, debe darse aviso á la estacion remitente para que prevenga al remitente á fin de que le pida sus instrucciones. Si el envío es de importancia debe hacerse constar ante un escribano que la entrega no ha podido hacerse en el plazo fijado por haber ocurrido circunstancias independientes de la compañía que han impedido llevarlo á efecto.

LETRAS DE CAMBIO, PAGARÉS, FACTURAS Y OTROS
DOCUMENTOS DE COMERCIO.

125. El transporte de documentos de giro confiados á la compañía para efectuar su cobro, no debe aceptarse si no es para los puntos atravesados por la línea. Deben tomarse las medidas necesarias para cubrir los gastos en caso de protesta.

Todo documento de giro debe ir acompañado de una declaración por escrito en que conste el nombre, profesion y domicilio del remitente, así como el nombre y domicilio del acreedor, la fecha y la suma que se ha de cobrar. El transporte de estos documentos no debe aceptarse sino despues de haber pagado el porte.

Se tendrá el mismo cuidado con los documentos de giro que con el metálico y valores. Si el documento se estravía, es necesario dar conocimiento al acreedor y oponerse á su pago, á fin de evitar el fraude.

CABALLOS. CAERRUAGES. PERROS.

126. No habiendo impuesto los pliegos de condiciones un material especial para que las compañías de ferro-carriles trasporten los caballos, no puede el público exigir el que una estacion tenga

cuando se requiera wagones cuadras, y la compañía puede reusar el transporte si el remitente no se conforma con un wagon ordinario. Los gefes de estacion pueden emplear para el transporte de caballos wagones de ganado, cuando no tengan cuadras disponibles; pero debe tenerse presente, que si estos animales se lastiman durante el viaje, la responsabilidad será grande ante los tribunales, porque el interesado podrá atribuir el accidente á la falta de un material especial.

Por regla general deben trasportarse los caballos en cuadras, mayormente cuando el número de estos animales no es suficiente para llenar un wagon de ganado.

127. Frecuentemente sucede que el embarque y desembarque de los caballos de lujo es muy difícil; por consiguiente, deben tomarse todas las precauciones posibles para evitar los accidentes que no dejarán de exagerar los propietarios.

Para verificar el embarque deben examinarse los ronzales para ver si son bastante sólidos, aproximar la cuadra todo lo posible al muelle, poner bastante paja en el piso del wagon para que el ruido del tablado no asuste al animal y le impida resbalar.

La parte superior del wagon del lado opuesto á la entrada debe estar abierta para darle luz y respiracion. Un empleado debe tener el pestillo para que el animal no se lastime al entrar.

Si despues de repetidas tentativas no quiere entrar el caballo , debe cubrirsele la cabeza con una manta , darle varias vueltas para engañarlo y hacerlo entrar con resolucion : si aun se niega á entrar, deben empujarlo por detras algunos mozos sujetándole la cola para que no dé cozes. Cuando el caballo haya entrado debe cerrarse la puerta con precaucion y atar el ronzal sólidamente para que no se suelte durante la marcha.

— Cuando los animales son falsos ó espantadizos no debe aceptarse el trasporte sino mediante un boletín de garantía firmado por el dueño , descargando á la compañía de toda responsabilidad por los accidentes que puedan ocurrir en el embarque y desembarque y durante el trasporte.

Si durante el viaje se estropease el animal en términos de no poder continuar, se desenganchará el wagon del tren y se avisará al remitente si no hay persona que lo acompañe.

En el desembarque deben tomarse las mismas precauciones que al embarque , aproximar el wagon al muelle teniendo cuidado de calzar las ruedas y poner paja.

Si á la llegada se presentase alguna dificultad que se oponga á la entrega, debe ponerse el caballo á pupilo , y en caso de herida llamar á un veterinario con título , el que firmará una declaracion, la que se remitirá con el parte al Agente comercial ó

al Gefe de explotacion, segun los reglamentos del servicio.

Las compañías de ferro-carriles pueden imponer en sus tarifas las demas condiciones que juzguen convenientes sobre esta clase de trasportes.

128. Para el transporte de las sillas de posta ú otros carruajes, no debe aceptarse sino en las estaciones donde haya muelle y que lo haya tambien en la estacion á donde se le destina. Esta explicacion se hallará consignada en las tarifas. Deben establecerse hojas de ruta ó cartas de porte como las ordinarias. Los viajeros pueden ir dentro sujetándose á las reglas establecidas en las tarifas.

En cuanto á los carruajes de pompas fúnebres, deben someterse á tarifas especiales.

129. El transporte de los perros que van con los viajeros debe hacerse con las mismas condiciones que los equipajes, es decir pagando adelantado. Los perros deben ir con sus bozales y en sus perreras, y es conveniente escribir en ellas con tiza, *perro para tal parte*, á fin de encontrarlos mas fácilmente á la llegada. No debe tolerarse el que entren en las salas de descanso sino en el momento de subir á los coches.

130. A la llegada á su destino debe recogerse el boletin é invitar al dueño que se coloque al lado de la perrera para que no se escape.

131. No debe aceptarse el transporte de los per-

ros que no vayan acompañados sino en el caso en que el remitente firme un boletín de garantía descargando á la compañía de toda responsabilidad si el perro se perdiese, y de abonar los gastos que haga si no lo reclaman.

Debe indicarse en el registro el nombre al cual responde el animal para hacerse obedecer durante la ausencia del amo, y no olvidar de poner en la perrera: *perro para tal estación.*

152. En el caso en que el consignatario no quiera recibirlo, debe ponerse el perro bajo el cuidado de una persona, y si se escapa y no se puede encontrar debe formarse un acta en la que se consignará del modo que se ha escapado y las diligencias practicadas para encontrarlo, dando aviso al remitente de todas estas circunstancias.

TRASPORTE POR REQUISICION.—EMBARGO.

153. El cobro del precio del transporte de tropas, locos, indigentes, presos y demas, se efectua generalmente por boletines por cobrar, y esto ocasiona despues dificultades con los ministerios y demas administraciones encargados de pagar estos gastos. Por esta razon deben tenerse en las estaciones libros talonarios, lo cual facilita mucho para tomar datos y verificar los cobros: el talon queda en la estacion de salida y el boletín se entrega al

conductor para entregarlo en la estacion de llegada, la cual lo devuelve á la administracion central para su cobro.

154. Estos trasportes excepcionales no son regulares, á menos que no se hagan por requisicion de la autoridad competente. La requisicion puede hacerse por la autoridad administrativa y por los gefes de los cuerpos.

155. Cuando la requisicion se hace para el transporte de tropas, debe ir acompañada de un estado, por clases, de los hombres que hay que trasportar, firmada á la salida y confrontada á la llegada por el gefe que mande la fuerza y por un agente de la compañía. A falta de un estado hecho de antemano, debe consignarse sobre el boletin de transporte lo mismo á la salida que á la llegada.

156. El Erario no toma á su cargo mas que el efectivo de tropas y bagajes consignados en la órden de transporte, y no admite las reclamaciones para el pago de los carruajes, caballos y otros objetos que no vayan indicados. Los gefes de estacion deben exigir el pago inmediato de cuantos objetos no vayan comprendidos en la órden. Lo mismo debe verificarse para los embargos para transporte del material militar y demas objetos sueltos.

CAPITULO V.

Mercancías á pequeña velocidad.

ACEPTACION.—ESPEDICION.

Hallándose comprometida la responsabilidad de la compañía por la aceptacion de las mercancías debe hacerse esto con el mayor cuidado.

457. Debe examinarse con detencion el estado exterior de los bultos, y ver si sus marcas, números y peso, se hallan conformes con la nota de remision y con las cartas de porte; si los plomos ó sellos están bien, y si los taponés de los embases de liquidos están en buen estado.

Las cajas de cristalería, de espejos, de vinos y licores y de aguas minerales, así como las de porcelana y loza, deben moverse en diversos sentidos para ver si suenan á roto: los bombones vacíos deben tocarse con una llave para ver si no se hallan rajados.

458. Al propio tiempo debe examinarse si los embalajes se hallan en estado de proteger la mer-

cancia durante el viaje. Debe considerarse como insuficiente el simple embalaje en los fardos conteniendo tejidos, paños, telas, etc. El doble embalaje debe estar separado por una cantidad suficiente de paja, á fin de proteger la mercancía contra las rozaduras y agujeros de los ganchos.

El embalaje es tambien insuficiente cuando una cesta ó sera contiene objetos pequeños que se puedan salir ó demasiado pesados que puedan romperla; cuando las cajas son de tablas tan delgadas que no puedan proteger el contenido; cuando los sacos que contengan granos ó harinas se hallen agujereados, mal cosidos ó demasiado usados, en términos de no poder soportar el transporte y el almacenaje; cuando los barriles no tienen el número de cercos necesarios ó cuando se hallen flojos y desunidos.

139. Cuando se reconozca que el bulto puede averiarse ó derramarse durante el transporte por una de las causas mencionadas, y que á la entrega puede esponerse la compañía á un descuento, debe exigirse un boletín de garantía firmado por el remitente, no aceptando la expedición si se niega á firmarlo. El boletín debe acompañar la mercancía á fin de que con él pueda defenderse la estación donde vaya destinada.

140. Los barriles de aceite, aguardiente y demás espirituosos no deben aceptarse sino al peso y sin tener cuenta de los grados que indiquen la guía

y la factura; pues no habiéndolo examinado la compañía al recibirlo no puede hacerse responsable mas que del número de bultos en el estado exterior que se le entregaron.

Cuando los taponos no se hallen intactos, debe exigirse del remitente que consigne en el boletín de garantía que los barriles han sido destapados por él; cuyo billete se entregará al consignatario para hacer el uso que le convenga. Cuando los empleados del fiolato destapen los barriles para examinar el contenido, debe exigirse una declaración escrita en la que conste que los barriles han sido destapados y tapados por ellos, á fin de poner á cubierto la responsabilidad de la compañía, á menos que este reconocimiento se practique en presencia de los interesados, en cuyo caso debe suponerse que se ha verificado y aceptado la entrega por el consignatario. La compañía no es responsable mas que del peso que se le entrega teniendo en cuenta la evaporación natural de los líquidos durante el transporte.

141. Cuando los envíos van acompañados de cartas de porte, debe examinarse detenidamente si estos documentos se hallan en regla; si su peso, marcas y números son exactos; si los nombres y señas están bien claras; si los plazos son suficientes; si los gastos de transporte y demás condiciones se hallan aprobadas por el remitente; si las mues-

tras presentadas se hallan conformes y si los precios están bien clasificados.

Tampoco debe aceptarse el envío de los géneros cuyos documentos de aduanas ó consumos no se hallen en toda regla, ó que no se encuentren intactos los plomos ó prescritos de las muestras. Todos los documentos indicados deben acompañar á las facturas y cartas de porte.

142. Cuando los carreteros entreguen mercancías que deben ser trasportadas por la compañía, deben los empleados tener el mayor cuidado en examinarlas é informarse si los carreteros no ocultan fraudulentamente alguna avería que pueda obligar á la compañía al pago de alguna indemnizacion.

Se ha observado varias veces que algunos bultos mojados ó averiados, como atados de pieles, sacos de lana y de azúcar etc., habian estado mojados y se habian colocado en embalajes que se hallaban en un perfecto estado exterior: tambien se han notado dobles barriles de los cuales se habia sustraído el contenido substituyéndolo con agua. Es imposible el poder impedir este fraude, pero por lo mismo debe ejercerse la mayor vigilancia y cuidado á la aceptacion de las mercancías.

145. Debe tenerse tambien el mayor cuidado de consignarse en el libro-registro, así como en el talon y en las hojas de ruta y de cargamento, el destino, marcas, números y señas que indiquen las

facturas ó las cartas de porte, á fin de encontrar en caso necesario las noticias que convengan.

Las facturas de transporte deben confrontarse con atencion y escribirse con claridad, sin correcciones ni raspaduras, y deben ir firmadas por el empleado que las espida.

La aplicacion de los precios debe hacerse con arreglo á la tarifa, y cuando el mismo bulto contiene artículos de diferentes clases, debe facturarse con arreglo al artículo que pague el precio mas elevado.

CARTAS DE PORTE.—PLAZOS.

144. No deben aceptarse las cartas de porte si en ellas no se halla estipulado el plazo suficiente para poder responder que el transporte puede hacerse hasta su destino. A falta de carta de porte, la estacion remitente hará una factura de transporte hasta su destino.

En el plazo de una carta de porte no se comprende el dia en que se hace ni el en que debe verificarse la entrega; de este modo, la mercancia mencionada en una carta de porte fechada el 10 y que deba entregarse á los cinco dias, puede entregarse el 16, sin que haya derecho á reclamacion.

En la cuestion de plazos debe tenerse en cuenta los que adopte cada compañía de ferro-carriles para sus transportes.

En el caso que deba verificarse la reespedicion de la mercancia de un ferro-carril á otra empresa de transporte, no debe aceptarse la carta de porte á menos que la compañía no se halle en correspondencia con ella y les sean conocidos sus precios, y si los plazos que se exigen son suficientes para que la empresa que se encarga pueda hacer el transporte en el tiempo fijado: en cuyo caso debe examinarse antes de la aceptacion, si el precio y el plazo se hallan conformes. Si el plazo es suficiente, pero que el precio no lo fuere, debe exigirse al remitente la diferencia.

Si los plazos son insuficientes, ó no debe aceptarse la espedicion, ó debe exigirse de quien corresponda el que se prolonguen los plazos, no aceptando la mercancia sino por cuenta y riesgo del remitente, al que se exigirá si es persona de responsabilidad, un boletin de garantia. Las estaciones deben mencionar en sus hojas de ruta las garantias otorgadas y unir el boletin á los demas documentos, á fin de facilitar la entrega.

Cuando la carta de porte no mencione ningun plazo y la mercancia no viniese acompañada de carta de porte, debe verificarse el transporte en los plazos ordinarios.

No debe permitirse á nadie el sobrecargar las cartas de porte; esto solo puede verificarlo el que firma la carta de porte.

Tampoco deben aceptarse las cartas de porte pagaderas al retorno ni cartas de consignacion sin hallarse para ello previamente autorizado. Si se dirijen á un gefe de estacion cartas de porte ó cuentas de consignacion, que dicho empleado no pueda aceptar, debe inmediatamente dar aviso de su negativa al remitente; pues su silencio podria interpretarse como si hubiese aceptado y esto podria ser causa de graves consecuencias.

145 En cuanto á los bultos destinados á ser reespedidos, si la estacion remitente, por error ó por cualquiera otra causa, ha aceptado una carta de porte que no conceda el plazo suficiente para llegar á su destino, debe la estacion que recibe, dar al corresponsal un boletin de garantia, por hallarse este en su derecho de exigirlo. Tambien es posible que hallandose garantida la estacion de salida, haya olvidado de hacerselo saber á la de llegada, y como no tenga tiempo para remediar este olvido, se halle comprometida la responsabilidad de la compañía. En este caso, debe dar parte la estacion de llegada al Agente comercial de la falta de la estacion de salida y de la garantia que se ha visto obligada á dar, con el objeto de hacer recaer la responsabilidad sobre quien corresponda.

146 Si la compañía no tiene correspondencia en el punto extremo donde fuese destinada la mercancía, no debe aceptarse esta sino para la estacion

próxima, reclamando en el acto una nota de remision, en la que se indique el nombre y la direccion del consignatario; á menos que el remitente no consienta que el gefe de la estacion de llegada dirija la mercancia al punto de su destino sin fijar plazo y sin pagar el porte adelantado.

147 No deben aceptarse las mercancías que no indiquen claramente su destinatario en las cartas de porte ó que indiquen un almacen ó depósito, sin haber pagado adelantado la conduccion y demas gastos de la estacion de llegada hasta su destino. Sin embargo, para conciliar los intereses del comercio, puede hacerse una escepcion con los fabricantes ó negociantes que se hallen en buenas relaciones con la compañía.

Peso.

148 El peso de los bultos debe verificarse á la salida. Las mercancías procedentes de comisionistas carreteros, diligencias ó embarcaciones, deben pesarse al aceptarlas.

Si el envio se compone de varios bultos y que la carta de porte no indique mas que el peso total puede pesarse todo junto, en el caso que la partida pertenezca á la misma clase. Cuando la nota de remision ó la carta de porte indiquen el peso por bulto, ó aun cuando indicando un peso total haya entre ellos

alguno averiado, deben pesarse separadamente cada uno de ellos en el caso en que resulte averia.

Las operaciones que se practiquen en la estacion de salida deben estar conformes con las que se empleen en la estacion de llegada, es decir, que la segunda debe basarse siempre sobre lo que se ha practicado en la primera, relativamente á los pesos y medidas, en caso de reclamacion.

149 Los barriles ó corambres de aceite deben pesarse, sin ocuparse de la calidad del contenido: igualmente deben pesarse los toneles de vino, haciendo constar que están vacios; lo mismo debe hacerse cuando por no pesarlos todos, se tome el término medio, á fin de que esto pueda servir de base para poner á cubierto la responsabilidad de la compañía. En cuanto á los toneles de aguardiente y bebidas espirituosas deben siempre pesarse separadamente cuando esten llenos, pues el volumen del liquido varia segun la temperatura, aumentando con el calor y disminuyendo con el frio; por esta razon debe hacerse constar su peso parcial.

150 Si hay alguna mercancia que no se pueda pesar, debe indicarse en la factura, que el peso que se consigna, es el que ha sido declarado, y esto debe ponerse en conocimiento del remitente para que sepa que no se ha pesado.

Los fardos de algodón hilado, la mercancia, las cajas de cintas, las sacas de lana y las demás mer-

cancias en las que pueda haber sustraccion, deben pesarse siempre, y muy particularmente si se han abierto los embalajes en las aduanas ó fielatos.

Los sacos de dinero cuyos sellos no se hallen intactos, y cuyas cubiertas no se hallen en perfecto estado, deben pesarse, y si faltase peso, debe exigirse un boletin de garantia.

En algunas ocasiones es dificil examinar el peso de una gran partida de granos, harinas, combustibles, azúcar terciada, café en sacos, etc. y puede admitirse el peso declarado, como indicacion, para aplicarle el precio de transporte; pero en este caso debe indicarse: *Tantos sacos cuya declaracion dice pesar tantos kilogramos.* Si la partida fuese entregada con una carta de porte, debe pesarse, ó acompañarla con una declaracion del remitente en que conste, *que la partida se ha aceptado sin examinar su peso, y solamente por número de sacos,* con el objeto que, á la entrega, no pueda reclamarse á la compañía mas peso que el que se le haya declarado. Por qué, si se aceptasen, por ejemplo, sacos de trigo, cuyo peso parcial fuese de 120 kilogramos y que en el momento de la entrega contase el consignatario todos al mismo peso, podria tal vez reclamar la diferencia que pudiese resultar del peso total de la partida á razon de 120 kilogramos por cada saco.

Por regla general, debe pesarse todo, pero cuando haya una escepcion, y la estacion de salida

haya hecho su factura por una nota de remision, es necesario indicar el número de bultos, sus marcas y números con esta mencion: *Declarado pesar tantos kilógramos*: exigiendo que conste esto mismo en la nota de remision, con la aprobacion del remitente.

Si se hallase hecha con anticipacion la carta de porte, cuyo peso no pudiese examinarse á causa de la importancia del envio ó de la naturaleza de los objetos, debe hacerse constar al dorso de la carta de porte. Cuando no haya una imposibilidad absoluta, conviene pesar, y cuando falte peso, exigir del remitente un boletin de garantia.

CARGAMENTO Á GRANEL.

151 Las mercancías que no esten embaladas ó que puedan averiarse ó perderse, no deben aceptarse si no media un boletin de garantia. El peso que resulte á la entrega sirve para la aplicacion de la tarifa, pero la compañía no es responsable de la falta de peso á la llegada.

Los envios de hierros en barras y planchas, los aceros y paquetes de metal y, en general, toda partida que se componga de un gran número de bultos aislados ó de diversas formas, deben ser marcados cuidadosamente.

Debe hacerse con el mayor cuidado el reconoci-

miento del número de barras que contienen las cartas de porte y marcarlas con color al óleo. Estas marcas deben diferenciarse para cada consignatario, indicándose en la hoja de ruta el color que se ha aplicado á cada partida. Si alguna barra cayese en el camino ó faltase á la llegada, sería muy fácil saber su pertenencia por el peso y por el color de la marca.

Cuando en un mismo wagon se cargan diferentes partidas, deben separarse lo posible, y á la llegada, se descargará una partida antes de principiar otra. La misma operacion debe verificarse con los demás objetos de hierro, como sartenes, calderas etc. Si deben efectuarse al mismo tiempo diferentes cargamentos de estos mismos artículos, es necesario marcarlos al óleo y separar las partidas; de otro modo habría confusión en el descargue y el primer consignatario que las reciba hará su elección, con detrimento de los demás. De aquí resultan reclamaciones y dificultades que se terminan con indemnizaciones que tiene que pagar la compañía y que deben evitarse.

En cuanto á las piezas de fundición, por grandes partidas deben recibirse y entregarse por número de ellas, dejando al remitente que se entienda con el consignatario para el reconocimiento del peso á la llegada. Deben hacerse montones separados, según sus partidas, y fijar su precio según el

peso declarado á la aceptacion, confrontandolo con el que resulte á la entrega.

Los minerales deben amontonarse y medirse por metros cúbicos, en cuya operacion estarán de acuerdo el remitente y el empleado de la compañía. Lo mismo debe verificarse con los abonos para las tierras, arenas, guijos, ladrillos, pizarras etc. teniendo cuidado de no principiar un monton antes de haber concluido otro. De este modo se completa la carga que corresponda á cada wagon.

CARGAMENTO.

152 Antes de principiar á cargar un wagon debe examinarse cuidadosamente el interior y hacerlo limpiar; porque de otro modo, si el wagon ha trasportado aceites, alquitran ó cualquiera otra materia crasa, ó ha servido á trasportar ganados, se manchan los bultos que se coloquen en aquella humedad, y resultan averías que hay que indemnizar.

Los toneles de clavos, de tornillos, de quinca-lleria, etc. no deben colocarse de pie en los wago-nes, para evitar que su peso rompa el fondo ó la descarga. Los bombones, damajuanas y cestones pesados, no deben cojerse por las asas por temor de que cedan y se rompan.

Comunmente sucede que las averías durante el viaje, son el resultado de un cargamento defec-

tuoso y es muy esencial el elegir los objetos que puedan ir juntos, y cuando se crea necesario, guarnecer con paja los wagones á fin de evitar las rozaduras; calzar bien los toneles y tubos y en una palabra, tomar todas aquellas precauciones y cuidados que dicte la prudencia y el sentido comun, para la condicion en los cargamentos. No deben jamas ponerse en contacto los aceites, sebos, alquitran y demas materias crasas, con el azúcar, farderia y saqueria; los ácidos con las telas, tegidos y demas articulos que puedan averiarse. Los espejos, cristales, vidrios, cuadros, la cristaleria, porcelana, loza y demas cajas en las que se halla indicado el alto (*haut*) deben colocarse siempre de pie y no de plano ni de costado: deben ademas colocarse en los wagones de modo que el canto de la caja vaya en el sentido de la via y no la parte plana: de este modo podrán soportar mejor los choques que yendo en otro sentido.

Los cueros ó pieles en bruto que esten aun frescos, deben cargarse á parte y no ponerlos nunca sobre las placas de hierro, de cobre ó de acero que puedan mojar. Los bultos pesados deben cargarse en el fondo del wagon y colocar encima los mas ligeros. No debe nunca hacerse uso de los sacos conteniendo trigo, harina, arroz, simientes, azúcar, pimienta etc., para acuñar los toneles y barriles, pues el movimiento de trepidacion del tren

puede ocasionar rozaduras que rompan los sacos durante la marcha.

En cuanto á los tubos, ruedas, volantes y demas piezas de fundicion frágiles y voluminosas que se cargan en carruajes descubiertos, deben sujetarse bien y no contentarse con atarlas con cuerdas ó sostenerlas con cuñas de piedra ó de madera, porque las cuerdas se rompen y las cuñas se separan, y suelen las piezas caerse sobre la vía y romperse. De este mal cargamento pueden resultar averias mas graves, y para hacerlos bien debe recurrirse á un empleado del material para que dirija este cargamento especial con la debida solidez.

Cuando se trate de hacer cargamentos extraordinarios por su peso ó volúmen, deben pedirse instrucciones.

153 La colocacion de las mercancías en los wagoes, es una operacion importante. No deben ponerse en un mismo wagon mercancías dirigidas á diferentes líneas.

En cuanto á las mercancías destinadas á las estaciones intermedias, deben cargarse por su orden, es decir, colocar primero las que deben descargarse las últimas, y delante de ellas las que deban irse entregando las primeras.

Cuando los conductores entregan algun bulto durante la marcha, deben cuidar de que los restantes vayan en buen orden y de colocar bien los bultos.

ligeros y pequeños, de modo que no caigan entre los otros y se estropeen.

Terminado el cargamento de un wagon, deben cerrarse cuidadosamente las puertas ó atar sólidamente las lonas si son descubiertos, escribiendo con tiza sobre la cubierta el punto para donde se le destina y el lado por donde se debe abrir.

Cuando los remitentes se encarguen ellos mismos de efectuar los cargamentos sobre plataformas ó wagones de bordes bajos, debe examinarse antes de ponerlos en circulacion, de que el cargamento tiene todas las condiciones necesarias de seguridad. Debe cuidarse de que los que se carguen de guijo, minerales y arena, no pasen de los bordes á fin de impedir que se derramen sobre la via.

RECONOCIMIENTO Á LA LLEGADA.

154. La primera operacion que debe hacerse á la llegada de un tren, es la de examinar si las puertas estan bien cerradas, las lonas están bien atadas y si el cargamento se halla en buen orden; tomando la nota en el acto de los wagones que no esten bien cerrados y de los que no se hallen bien cargados, dando parte de ello á quien corresponda.

Cuando á la apertura de un wagon se observe alguna mojadura, debe indagarse la causa de ella, y comunicarla al empleado encargado del recorrido,

á fin de que reconozca la averia y que la consigne en el parte.

Si con motivo de las mojaduras se reclamasen descuentos ó indemnizacion, debe consignarse en la cuenta lo que haya ocurrido, á fin de que se aplique el pago á quien corresponda.

A medida que se verifica la descarga de los bultos, deben marcarse en la hoja de cargamento, consultando al mismo tiempo la hoja de ruta, pero no deben entregarse estos documentos al empleado encargado de hacer este reconocimiento, sino despues de estar conformes, á fin de evitar la confusion.

Los bultos que falten, y los que sobren, deben consignarse en el parte diario de las estaciones para dar aviso inmediatamente á la estacion remitente. Los que se reciban con falsa direccion, deben remitirse sin retardo. En cuanto á los que lleguen sin hoja de ruta, sin carta de porte ó factura de transporte, debe avisarse á la estacion remitente para que corrija la falta.

Debe pesarse á la llegada todo bulto que llegue averiado ó en mal estado de embalaje, como asi mismo los que no hayan sido pesados á la salida ó que se sospeche que el peso marcado no es exacto. Cuando se note diferencia de peso, debe examinarse con atencion el estado exterior de los embalajes, para ver si hay falta en el contenido.

ENTREGA.

155 A medida que se verifica la descarga y el reconocimiento, deben colocarse las mercancías por grupos, separando los de cada consignatario; y después de haber examinado las facturas de transporte y cartas de porte, debe verificarse la entrega á los interesados, remitir á los corresponsales los que les vengán destinados, conservar en la estación los que no deban conducirse á domicilio, y entregar á los carreteros los que deban llevarse á las casas ó almacenes.

Cuando la carta de porte no indique que la mercancía debe ser conducida á domicilio, se avisará al consignatario de la llegada de sus géneros. Al verificar la entrega deben examinarse bien los bultos, y pesar los que se hallen en mal estado de embalaje ó averiados. Los boletines de garantía deben ser entregados á los consignatarios; en el caso en que no exista boletín de garantía deben examinarse las averías y consignarse en las hojas como garantía.

Cuando se haga la entrega á los carreteros, deben examinarse y pesarse los bultos que infundan alguna sospecha de avería por su estado interior, previniendo al conductor que, en caso de dificultad, vuelva las mercancías á la estación para entenderse con el consignatario.

Si se ha dado boletín de garantía á la salida, debe cobrarse el porte y entregar el boletín al consignatario para que pueda recurrir contra el remitente. Cuando este y el consignatario se hallen de acuerdo, y haya que verificarse algún reembolso sobre la mercancía, deberá este hacerse efectivo y dar á quien corresponda un recibo para los fines que le convengan. Si á la salida no va acompañada la mercancía de un boletín de garantía, debe examinarse hasta qué punto se halla comprometida la responsabilidad de la compañía y obrar en consecuencia.

Con respecto á los líquidos, cuando no se halle probado completamente que la avería ó derrame ha sido causada por falta de la compañía, no debe admitirse la reclamación. La falta puede también consistir en la evaporación del líquido, en la vetustez ó mal estado de los embases, y en este caso la compañía no puede ser responsable de los vicios propios á las mercancías que transporte.

Cuando la falta proviene de la vetustez ó de la mala calidad de los embases, debe exigirse el pago del transporte: el consignatario puede hacer constar, si gusta, por un perito, la causa que ha motivado la avería y el perjuicio que por ello se le causa, para poder reclamar del remitente, que es el solo responsable del mal estado de los embalajes:

Cuando la avería consiste en rotura visible se-

bre un embase en buen estado, ó que ha habido choque, averia ó sustraccion, debe examinarse el peso y transigirse con quien corresponda con arreglo á la falta que exista.

156 Debiendo la compañía quedar libre de toda responsabilidad desde el momento de la entrega, es importante el que los consignatarios que se hacen llevar sus géneros á domicilio, firmen al márgen del libro de registro de trasportes á domicilio, el recibo de ellas, y en el caso de hallar dificultades, deben tomarse las precauciones necesarias para no entablar debates judiciales.

Si el consignatario de una mercancía quiere, en vez de retirarla darle otra nueva direccion, debe exigírsele el pago de la factura ó carta de porte, si la mercancía se halla sujeta al pago de algun reembolso ó descuento: en el caso contrario, pueden hacerse seguir los gastos del primer transporte, pero en uno y en otro caso debe hacerse firmar los registros al consignatario como si fuese una nueva expedición.

No es posible preveer todos los casos que pueden presentarse á la entrega de las mercancías, pero en el capítulo 2.º se hallarán las instrucciones que deben observarse segun las circunstancias. Las únicas reglas generales que en caso de haber dificultades pueden presentarse son las siguientes:

1.º Examinar contradictoriamente con el recla-

mante el estado exterior del bulto así como su peso.

2.^a Obtener, por escrito, la conformidad de fecha en que el bulto fué presentado, á fin de evitar las consecuencias del retardo en la entrega.

3.^a Cuando la compañía se halla responsable, hacer constar ante escribano la indemnización que se crea justa ofrecer al reclamante, cuando este se niegue á recibirla amigablemente.

4.^a Invitar por medio de escribano al consignatario para que retire su mercancía, protestando en nombre de la compañía de los daños que puedan ocurrir al género por no haberlo retirado oportunamente.

CAPÍTULO VI.

TRASPORTES ESPECIALES.

Transporte de abejas.

157 Pudiendo ocasionar graves accidentes el transporte de las abejas antes que estas hayan llegado á su destino, no puede aceptarse sin que esto sea el objeto de una tarifa especial en la cual debe estipularse lo siguiente:

Que para el transporte de las abejas debe alquilarse un wagon completo y que la compañía no es responsable de la pérdida total ó parcial de ellas.

El consignatario deberá retirar las colmenas á la llegada, sin cuyo requisito la compañía podrá descargarlas en el sitio que mejor le convenga, por cuenta y riesgo del interesado.

Si no existiere mas tarifa especial, debe imponer las condiciones que crea convenientes el gefe de la estacion, aceptándolas por escrito el remitente.

Las abejas deben ir acompañadas por el intere-

sado ó por un encargado suyo, y no deben viajar sino de noche y en trenes de mercancías.

En el caso en que las colmenas tengan que colocarse en tierra, al tiempo de descargarlas debe elegirse un sitio en donde no incomoden al público ni al personal de la estación.

GANADOS.

158. El cobro de los trasportes de ganados debe hacerse en los mismos términos que las demas mercancías.

Las facturas de transporte deben hacerse por pjaras ó rebaños separados, no facturando juntos los de diferentes dueños: en ellas deben indicarse el número de bueyes, carneros, cerdos etc. que pertenezcan á cada interesado.

Los remitentes deben hacer saber con anticipación á la estación el número de cabezas que desean trasportar, y al propio tiempo se informarán de la hora en que deben presentarlo en la estación.

No debe aceptarse ninguna nota de remision si no se indica en ella, en letra, el dia y la hora en que debe verificarse.

Cuando la estación se haya hecho entrega de ganado, debe darse al remitente un recibo para su resguardo.

No debe darse ningun recibo de las reses que

no hayan sido presentadas en el momento del embarque.

159 Cuando se presente el ganado despues de la hora marcada en la nota de remision, no debe aceptarse el transporte sin un boletin de garantia firmado por el remitente, en el que se exima á la compañía de toda responsabilidad. Este boletin debe acompañar á la hoja de ruta como las demas mercancías.

160 Cuando por efecto de causa mayor no llegue el ganado en el tiempo marcado, el gefe de la estacion debe dar una certificacion al consignatario, indicando las causas del retardo.

161 En los cargamentos y formaciones de los trenes debe procurarse que los animales lleguen con la cabeza de frente al sitio del muelle donde deban desembarcar. Cuando el cargamento se componga de carneros ó cerdos, debe procurarse que el piso superior de las jaulas no contenga sino la mitad del peso que lleve el fondo ó piso inferior.

162 El ganado será acompañado durante el viaje por sus dueños ó por encargados de estos, los cuales deberán atar los bueyes, levantarlos cuando vayan echados, y ayudar á su carga y descarga.

163 Aun cuando en los permisos que se conceden á los conductores debe mencionarse que representan á los propietarios para cuanto pueda ocurrir á los animales durante la marcha, es pru-

dente el exigir á los dueños una declaracion por escrito en la que se haga costar esta condicion.

164 Cuando en las paradas de los trenes se observe que algun animal no puede llegar á la estacion de destino, y pida el conductor que se descargue, debe consentirse, si es posible. Cuando muera algun animal durante la marcha, no debe permitirse al conductor que lo venda á un carnicero, y únicamente se le debe consentir que se aproveche de la piel y del sebo: el producto de la venta debe remitirse á la Administracion Central para que dé cuenta al propietario; debiendo entregarse al que practique la operacion: 20 reales por una res mayor, 4 reales por un ternero y 2 reales por un carnero.

Esta regla no debe observarse cuando el animal llega muerto á la estacion de destino, porque en este caso queda á disposicion del consignatario.

En la descarga debe tenerse mucho cuidado en sujetar bien los puentes que unen los wagones al muelle y deben tomarse las precauciones necesarias para que los animales no se lastimen al salir de los wagones.

165 Cuando algun animal caiga sobre la via, debe recojerse y dar parte á la estacion mas inmediata, la que pedirá instrucciones al gefe de servicio. Tambien deben mencionarse en el parte diario, en el que se indicará la clase y marca de la res.

TRASPORTE DE PAJA EN WAGONES DESCUBIERTOS.

166 Puede trasportarse la paja sin temor de accidente alguno hasta 5120 kilogramos sobre una plataforma de 6 metros de largo sobre 2^m,80 de ancho, tomando las precauciones siguientes:

Las sarrias ó sacos deben colocarse la primera capa paralela al largo del vehículo, la segunda perpendicular á la primera y así sucesivamente, apretándolas todo lo posible desde los lados á la superficie del cargamento. En la parte superior debe colocarse una prolonga ó travesaño de madera donde deben confluir las cuerdas que sujetan la carga, las que deberán apretarse siempre que la ocasion lo permita. Tambien será prudente el cubrir la carga con lonas, para impedir que las chispas que suele arrojar la chimenea de la máquina, puedan caer sobre la paja.

REGLAS que se observan en Francia para el transporte de tropas, y particularmente para la artillería, que se recomiendan por la prudencia con que se hallan dictadas.

Prescripciones generales.

ARTICULO PRIMERO.

Los transportes verificados por los ferro-carriles exigen gran celeridad en las operaciones que preceden y siguen al movimiento, en razon á su importancia y al tiempo que se fija para dichas operaciones. Estas condiciones no pueden llenarse cual corresponde sino se observan las reglas que se hallan establecidas para el servicio de la explotacion.

El transporte de las piezas y carruajes de la artillería necesitan muy particularmente las mayores precauciones, en razon de la variedad y de la importancia del material. así como de la clase de una parte de su cargamento, compuesto de proyectiles cargados é inflamables.

Ademas, las tropas que viajan por los ferro-carriles se hallan en situacion análoga á la de los cuerpos que viajan por mar, en cuyo caso, reasumen una parte de la autoridad los comandantes de los buques. Por esta razon, todo gefe de cuerpo ó

de destacamento , debe seguir estrictamente las indicaciones que le comunique el empleado encargado de dirigir el tren , sobre el cual recae toda la responsabilidad del movimiento.

Por el mismo motivo los oficiales , sargentos y soldados , deben conformarse durante el viaje con las instrucciones y las recomendaciones que les den los agentes del ferro-carril.

ARTÍCULO 2.º

La tropa deberá proveerse , antes de su marcha , de los viveres que necesite para el viaje , tanto para los hombres cuanto para los caballos. Conviene que se deje pasar un intervalo suficiente entre el último pienso de los caballos y el momento de su embarque , pues la experiencia ha demostrado que de este modo se hallan con mas docilidad para entrar en los wagoes.

ARTÍCULO 3.º

Cuando se haya dado la orden para verificar el embarque , deberán concertarse los gefes de los destacamentos con los encargados del servicio del ferro-carril , para reconocer el punto destinado para el embarque , y dar de comun acuerdo las disposiciones que deben tomarse y preparar el material

necesario: igualmente se pondrán de acuerdo sobre la hora de la marcha y del itinerario que convenga establecer, del cual se facilitarán dos copias al jefe del destacamento. El jefe del servicio deberá poner en relación al jefe de la tropa con el empleado encargado del tren.

ARTÍCULO 4.º

Los wagones destinados á este servicio deberán colocarse á lo largo del muelle, sobre una vía que tenga suficiente espacio libre á derecha é izquierda.

Las maniobras que deban verificarse para colocar convenientemente los wagones, tanto al embarque como al desembarque, serán ejecutadas por los empleados del ferro-carril, los que en caso necesario podrán ser ayudados por los soldados que se designen.

ARTÍCULO 5.º

Los convoyes de tropas de infantería se componen: de 2 furgones para el equipaje y los carruajes de 3.ª clase que á juicio del jefe de servicio puedan componer los trenes, con sus correspondientes frenos.

Los jefes y oficiales ocuparán carruajes de 1.ª ó de 2.ª clase, en el centro del tren.

:

Las banderas ó estandartes se colocarán en el wagon del comandante y en el inmediato se colocará la escolta, la cual será tambien destinada al orden y policia á la llegada del tren á las estaciones intermedias y á la de destino.

ARTÍCULO 6.º

Un convoy ordinario de artilleria se compone de media bateria montada, del modo siguiente:

Un wagon cerrado para el equipaje de la tropa.

Dos idem para los caballos de tiro de los armones y fraguas.

Dos trucks para las fraguas.

Dos idem para las piezas y asi sucesivamente.

Los wagones para la tropa deben ocupar el centro del tren.

El wagon para las sillas debe procurarse que quede á la cabeza del tren á la llegada á su destino.

Cada wagon se numerará por los dos lados con tiza, y el oficial encargado de la colocacion debe marcar del mismo modo el número que corresponde á la pieza en los wagones de los caballos y artilleros.

A escepcion del número de wagones para caballos, se observarán las mismas disposiciones para las baterias de artilleria á caballo y para la caballeria.

Siempre que lo permitan las circunstancias debe procurarse que los caballos vayan de frente al lado exterior de la vía.

También debe recomendarse á los oficiales, sargentos y soldados que se informen del número que corresponde á los wagones que ocupen, para encontrarlos con mayor facilidad, cuando bajen en las estaciones del tránsito.

ARTÍCULO 7.º

Cuando deba efectuarse el transporte de tropas con los equipajes de los cuerpos, deben llegar estos á las estaciones treinta minutos antes que la tropa.

La tropa debe llegar al punto designado para su embarque dos horas antes de la marcha.

ARTÍCULO 8.º

Las baterías ó fracciones de batería que deban embarcarse llegarán á la estación ó á sus inmediaciones: cada una de ellas se colocará de modo que ocupe el menor terreno posible, observándose las disposiciones siguientes:

Los oficiales reconocerán los wagones destinados para el material y para los caballos: se pondrá paja en estos últimos tanto para amortiguar el ruido

cuanto para impedir el que resbalen durante el viaje y al embarque y desembarque.

Los artilleros á pie dejarán sus armas y mochilas, y bajo la direccion de sus oficiales, se distribuirán en pelotones para cargar ó descargar, segun la importancia del material.

Se desenganchan los caballos de tiro y se colocan en un sitio próximo al en que debe verificarse el embarque bajo la vigilancia de un oficial.

Los carruajes se conducen al muelle de embarque y los caballos se dividen en las fracciones que deba contener cada wagon, procurando si es posible que vayan reunidos los de cada tiro.

Colocadas las fracciones delante del wagon que deban ocupar, se procede al embarque del modo siguiente:

ARTICULO 9.º

Carruajes. Los dos trenes de cada carruaje deberán desmontarse y cargarse sobre los trucks ó plataformas.

Las condiciones esenciales para el cargamento son las siguientes:

- 1.ª Repartir el peso sobre toda la superficie del truck ocupando el menor espacio que sea posible.
- 2.ª Procurar que la punta de la lanza y las rue-

das de respeto no pasen de los topes del truck en que van cargadas.

5.^a Asegurar el cargamento por medio de calzos y amarras, afianzarlo uno con otro hasta conseguir su inmovilidad.

En cuanto á los detalles véase el apéndice A.

Caballos. Se quitarán las sillas á los caballos, pero se les dejarán las bridas.

Si lo exigiesen las circunstancias atmosféricas, se les pondrán las mantas sujetándolas con cinchas.

Se llevarán las sillas al wagon que debe conducir las colocandolas unas encima de otras, la maleta del lado longitudinal del wagon, segun el orden de las piezas ó de los carruajes á que correspondan. (Apéndice C) Se dejarán los arneses á los caballos de tiro, colocándolos en las colleras, sujetos con sus correas.

Terminados estos diferentes preparativos, se dá la señal de embarque por medio de un toque de clarin.

Principian á entrar los caballos de la derecha introducidos por sus conductores, haciéndoles bajar las cabezas, colocándolos desde el lado derecho del wagon frente á la parte opuesta á la entrada, colocándose los demás caballos á la izquierda de los primeros. Los tres conductores quedarán en el wagon á la cabeza de sus seis caballos.

Conviene hacer entrar los caballos con prontitud

y no permitir que los que primero se embarquen queden atravesados: si algun caballo se resistiese, debe hacerse avanzar al que le sigue y este arrastrará al primero. En caanto sea posible debe principiarse á hacer entrar los caballos mas dóciles; no teniendo los demas sitio para desviarse á un lado ó á otro, opondrán menos esfuerzos, procurando siempre emplear con preferencia las caricias al castigo. En caso necesario se les cubrirá la cabeza con una manta si se resistiesen á entrar y de este modo se les conduce con facilidad.

Los sirvientes que queden en la parte exterior, retirarán los puentes y cerrarán los wagones. Deberán distribuirse dos banquillos por cada wagon para que los conductores puedan sentarse alternativamente.

Los caballos se atarán con los ronzales á la barra del wagon, despues de lo cual se les quitarán las bridas, las que se reunirán y colgarán en un ángulo del wagon.

Las puertas superiores del wagon, si las hubiese, quedarán abiertas si lo permitiese el estado de la atmósfera. Si el wagon fuese un wagon ordinario de mercancías, deben dejarse abiertas las puertas laterales colocando una ó dos barras al través, ó retirar dos tablas á la altura de las cabezas de los caballos para que pueda circular el aire.

Si el viaje debiera prolongarse, el oficial que

mande la fuerza podrá mandar relevar á los conductores de los caballos y á los que vayan en los trucks con el material.

Tropa. Los sirvientes tomarán sus armas y sus mochilas: dos de ellos se colocarán en cada truke de material; los demas se colocarán en wagones de viajeros.

Las mochilas se colocarán debajo de las banquetas y cada uno tendrá sus armas entre las piernas ó á su lado. Debe prohibirse el colocar las armas en los ángulos de los wagones ó sobre las banquetas. En los wagones de caballos se cuidará de que las armas no vayan cerca de los pies de los caballos.

Se nombrará jefe de cada wagon de hombres ó de caballos al soldado mas antiguo, en el caso en que no vaya en él algun cabo ó sargento. Dicho jefe de wagon estará encargado de mantener el orden y de vigilar el cumplimiento de las instrucciones que se hayan dado.

Oficiales. Los oficiales subirán á los carruajes que se les hayan destinado, cuando haya concluido el embarque del material y de la tropa.

ARTICULO 10.

Durante la formacion del convoy, el comandante de la tropa y el jefe del tren, revisarán cada

wagon para reconocer si todo se halla en regla, rectificando en el acto lo que hallasen defectuoso.

ARTÍCULO 11.

Despues de embarcada la tropa, debe prohibirse rigurosamente:

- 1.º El fumar.
- 2.º El sacar la cabeza ó los brazos fuera de las ventanillas de los carruajes.
- 3.º El pasar de un wagon á otro.

Los conductores deben impedir que sus caballos saquen la cabeza fuera de los testeros del wagon. A cada silbido de la locomotora deben cojer las riendas ó ronzales, para prepararse en los choques ú oscilaciones del tren.

Los artilleros colocados en los trucks del material deben apretar las amarras cuando se aflojen. Cuando ocurra alguna descomposicion que no puedan remediar, colocarán su chacó en la boca de su arma y la levantarán en el aire, cuya señal repetida por sus demas compañeros, llegará á conocimiento de los guarda-frenos y será la señal de alto; pero en ningun caso deben darse voces.

Cuando vayan municiones en los cajones de los furgones, deberá procurarse que los encargados de ellos lleven preparados algunos cubos con agua para precaver cualquier chispa ó incendio.

ARTÍCULO 12.

Cuando con arreglo al itinerario del tren ó según las órdenes que tuviese el empleado de dirigir el movimiento, se hiciese alto en alguna estacion y que juzgue conveniente el comandante de la tropa que esta baje de los carruajes, deberá dar la orden á los oficiales para que wagon por wagon, vayan comunicándola y previniendo el tiempo que debe durar la parada.

La guardia de prevencion bajará inmediatamente para colocar centinelas donde convenga, y con el objeto de que los soldados no se paren sobre la via, ni abran las portezuelas de los carruajes.

A una señal del clarin bajará la tropa, con orden y llevando cada uno sus armas. La bajada será siempre por el lado exterior de la via.

Los encargados de los caballos y del material podrán bajar igualmente, si para ello no hay algun impedimento.

Cinco minutos antes de la marcha se anuunciará el embarque con un toque de llamada, y se subirá á los carruajes con orden y celeridad.

ARTICULO 13.

El comandante de la tropa designa las horas de las comidas.

Si en el itinerario del tren se halla un alto de una hora, debe escogerse con preferencia esta estación para las comidas.

Durante el tiempo de la comida se nombrará un vigilante para cada dos wagoes de caballos, ó uno para cada wagon si se distribuye al mismo tiempo el pienso. El pienso deberá darse en los sacos.

Regularmente no se da de beber á los caballos á no ser que el viaje dure mas de doce horas: en este caso un cubo de agua de dimensiones ordinarias es suficiente para dos caballos.

ARTICULO 14.

Desembarque. A la llegada del tren á la estación de destino ó al punto designado para el desembarque, deben los oficiales bajar los primeros.

El comandante reconoce el terreno sobre el cual debe formar la tropa y lo indica á los oficiales.

Un toque de llamada es la señal para el desembarque. Los oficiales reúnen la tropa libre y forman pelotones para practicar el desembarque del material.

ARTÍCULO 15.

El material se coloca en los muelles por los medios inversos empleados para el embarque: durante este tiempo se sacan las sillas y los caballos. Cuando los dos caballos de lanza están disponibles, se engancha el carruaje, y colocado en el muelle se concluye de enganchar el tiro, colocándose cada carruaje segun la órden dada por el comandante.

ARTÍCULO 16.

Los equipajes de la tropa se descargarán y entregarán á quien corresponda por los empleados del ferro-carril.

APÉNDICE

de este reglamento.

A.

Sobre los wagones que son mas propios para el transporte de los caballos y del material de la artilleria.

CARRUAJES DE ARTILLERÍA.

Los trucks ó plataformas son los vehiculos que mejor conviene emplear para el transporte de los

carruajes de la artillería. Deben preferirse los trucks que se carguen por delante ó por detras y aquellos cuyos bordes tengan poca elevacion.

En los trucks cuya longitud sea de 5,^m50 pueden colocarse dos carruajes. Si se emplean los que no tienen mas que 4,^m55 no pueden destinarse mas que dos trucks para tres carruajes, pero si los trucks tubiesen menores dimensiones, cada carruaje compondria el cargamento de un truck. Las dimensiones del tren posterior de las fraguas y cureñas de batería, no permiten el poner en el mismo truck mas que un tren delantero en cada truck de 4,^m55: por esta razon se embarcan solos estos carruajes.

El cargamento se verifica del modo siguiente:

TRUCK DE 4,^m55 EL CUAL SE CARGA POR UN BORDE ESTRECHO.

1.^{er} Truck. Se introduce el juego posterior hasta que toquen las ruedas en el borde opuesto del truck, dejando el mástil de la cureña sobre el tablado; despues de lo cual se introduce el juego delantero con la lanza adelante, levantándole hasta que toquen las ruedas con las del juego posterior. En seguida se carga otro juego posterior con el mástil delante, procurando que los cajones de este último no toquen con el primero.

2.º Truck. Se repite con los tres juegos restantes la misma operacion que con los primeros, quedando cargados de este modo tres carruajes sobre dos trucks.

2.º TRUCK DE 5,^m30.

Se embarca el primer carruaje del modo que queda explicado, por juegos separados. Se introduce despues un juego delantero, con la lanza atras y levantada y se completa con el juego posterior con el mástil adelante, puesto sobre el tablado.

Cuando la construccion de los muelles de embarque impidiese el poder cargar los carruajes por los bordes estrechos y solo pudiese efectuarse por los laterales, se colocarán dos juegos posteriores con los mástiles atras, procurando que quede nivelado el peso sobre el truck.

Las ruedas de respeto deberán colocarse de plano sobre el truck ó sobre uno de los juegos. Las lanzas deben sujetarse con cuerdas.

Cuando se haya concluido el cargamento de un truck se atarán fuertemente las ruedas unas á otras y se sujetarán con cuerdas á los bordes y anillas del truck, y para concluir de consolidarlo se calzarán las ruedas procurando dar á dicho cargamento la posible inmovilidad. Convendrá igualmente impedir todo roce de unas piezas con otras, por medio de

almohadillas hechas con paja ó con cualquiera otro medio.

CABALLOS.

Los caballos deberán embarcarse en wagoes para ganados ó en los de mercancías que puedan servir para dicho objeto: en este último caso deberán ser por cuenta de la Administracion militar las variaciones que tengan que hacerse en ellos. Los wagoes para ganados cuya puerta tenga una elevacion de 4^m,80, pueden recibir los caballos ensillados: los que solo tengan 4^m,70, no pueden admitir sino caballos sin sillas.

Con el objeto de precaver cualquier accidente, conviene cerrar el wagon con una barra de madera, despues que haya entrado el último caballo. Dicha barra deberá ser redonda y se sujetará con cuerdas en las anillas del wagon.

Los wagoes que tengan 4^m,55 de largo, pueden contener seis caballos con sillas y arneses: siete caballos si los arrees se colocan encima de la silla, y siete caballos sin sillas, aun cuando tengan los arneses, siempre que los tengan recogidos sobre la collera.

Cuando para verificar un transporte se necesite efectuarlo en diferentes trenes, debe calcularse el número efectivo de caballos que pueden contener el

completo de los wagones. Si el número de caballos no pudiese dividirse exactamente por el de los wagones, se disminuirá un caballo por wagon para completar el último.

B.

De los puentes que se necesitan para el embarque y desembarque de caballos y del material de artillería.

Cuando los trucks en que debe cargarse el material, y los wagones que sirvan para el transporte de caballos no se hallen provistos de puentes ó tablados que unan dichos carruajes con el muelle, deberá construirse el número suficiente para poder efectuar este servicio.

Si tubiese que desembarcarse el material en un punto en donde no hubiese muelles, podría, en caso necesario, formarse un plano inclinado con los mismos carriles de la vía, con la autorizacion de los agentes de la compañía; pero esto no podrá verificarse sino en los casos absolutamente indispensables; volviéndose á colocar despues dichos carriles en la vía bajo la direccion de los mismos empleados.

Con el objeto de precaver cualquier accidente que pueda ocurrir durante el viaje, conviene tomar con anticipacion las precauciones necesarias para

el desembarque de los caballos. Para este caso deberán llevarse uno ó varios puentes volantes, según la importancia del convoy, cuyas piezas podrán colocarse en los trucks que trasportan el material.

Las dimensiones de dichos puentes serán las siguientes :

5 metros de largo: 20 centímetros mas que el ancho de las puertas del wagon.

Los puentes deben guarnecerse con barandillas que se pongan y quiten al armarlos, y en su extremo superior deben tener un caballete á la altura de las puertas del wagon.

El desembarque de los caballos se efectua haciendo pasar sucesivamente los wagones por donde se halle colocado el puente.

En algunos casos podrá reemplazarse el caballete por fuertes bridas de hierro, que adaptadas á la parte superior del puente descansan sobre el tablado del wagon: de este modo podrá colocarse el puente sucesivamente en todos los wagones.

C.

Modo de colocar las sillas en los wagones de equipajes.

Las sillas se cargan generalmente en wagones cerrados y con frenos, y deben colocarse de modo

que las grupas se apoyen contra el testero longitudinal del wagon, una sobre otra formando pilas, procurando que vayan por el orden que les corresponde á los caballos en formacion.

Cada wagon puede contener unas sesenta sillas, lo que es suficiente para media bateria montada.

El sargento encargado del wagon debe colocar los objetos que contenga, de modo que se hallen reunidos en distintos grupos los arneses y sillas de cada tiro ó seccion, para que puedan desembarcarse por su orden y sin confusion.

D.

Modo de arreglar las monturas cuando se embarquen los caballos ensillados.

Se sacan las dos correas capoteras de los lados y se deja la correa del centro sujetando el capote: se colocan las dos estremidades de este en el centro de la silla, poniendo encima los extremos del chabrac y el saco de provisiones, todo lo cual se empaqueta y se sujeta con las correas que se retiraron del arzon.

TRASPORTES DE PÓLVORA.

167 Hé aquí las reglas adoptadas en Francia

:

para el transporte de pólvora por los ferro-carriles, las cuales se recomiendan por su prudencia y por la experiencia adquirida.

1.^a Las pólvoras de guerra, de mina y de caza, no deberán trasportarse nunca en trenes de viajeros ni en trenes de mercancías que remolque dos ó mas coches de viajeros.

2.^a La pólvora de guerra deberá entregarse á los ferro-carriles en dobles barriles; las de mina y caza en sacos de lienzo ó en cartuchos de papel puestos en barriles ó en cajas de madera. Las municiones de guerra confeccionadas, en cajas ó barriles, segun convenga. Estas conducciones serán acompañadas por empleados civiles ó militares, dependientes del Ministerio de la Guerra, los cuales no perderán de vista dicho cargamento en los momentos en que se detengan los trenes en la estación ó que se pongan en los muelles.

3.^a Los barriles y cajas de pólvora se cargarán en wagones con tope de resorte, enganchados á tope, y en cajas cubiertas con chapas de hierro.

4.^a Los wagones destinados al transporte de pólvora deberán tener cubierto el suelo con lonas impermeables, de modo que impidan el que la pólvora se derrame y caiga sobre la vía.

5.^a La superficie de las piezas de hierro que haya en el interior del wagon, deben cubrirse con trapos ó con pedazos de madera.

6.ª Debe prohibirse el cargar pólvora en los wagones-frenos que vayan funcionando durante la marcha.

7.ª Las personas que vayan encargadas de la pólvora deberán colocarse en el furgon del conductor del tren. A estos agentes y á los empleados de la compañía se les prohibirá absolutamente el que durante la marcha suban á los wagones cargados de pólvora.

8.ª La carga de un wagon no pasará de 3,000 kilogramos de pólvora, comprendidos los embases. El peso bruto de cada envío no deberá nunca ser superior á la carga de 4 wagones.

9.ª Deberá avisarse á la compañía veinticuatro horas antes de verificar la remesa, y esta no podrá permanecer en las estaciones, tanto á la llegada como á la salida, sino el tiempo estrictamente necesario para la carga y descarga. En el caso de que este transporte se verificase en wagones pertenecientes á la administracion militar, no deberán estos permanecer cargados mas de dos horas en las dependencias de la compañía.

10 Los wagones cargados de pólvora, deberán colocarse en el tren en la parte opuesta á donde vaya la máquina; pero deberán ir seguidos de tres wagones ordinarios que formarán la cola del tren.

En las maniobras que se hacen en las estaciones para la formacion de los trenes, no deberán mover-

se por una máquina locomotora los wagones cargados de pólvora.

TRENES ESPECIALES DE VIAJEROS.

168 El pedido de un tren especial debe hacerse á lo menos tres horas antes de la hora fijada. No puede aceptarse el pedido de un tren especial sino en los puntos donde haya depósito de máquinas, á no añadir á las tres horas señaladas para hacer el pedido del tren, el tiempo necesario para hacer venir una máquina del depósito mas cercano.

El tren especial se compone: de un coche de 1.^a clase: 1 furgon para equipajes, 1 wagon de mercancías ó un truck para coches.

Las demas condiciones se hallan indicadas en las tarifas de cada compañía.

TRASPORTES FÚNEBRES

169 Estos trasportes no se efectúan sino en vista de documentos de la autoridad concediendo permiso para hacerlos.

Las tarifas especiales de cada compañía deben indicar las demas condiciones que se exigen para verificar esta clase de trasportes.

CAPITULO VI.

USOS Y COSTUMBRES COMERCIALES.

170. Es muy conveniente que los gefes de estacion conozcan los usos y costumbres comerciales, pues de no ser así pueden resultar continuas reclamaciones á las compañías. Con este motivo conviene estén al corriente de lo que sobre este particular se practica en los ferro-carriles españoles y extranjeros.

Se ha introducido el uso de las básculas para el peso de las mercancías, sea por partidas sueltas ó por wagoes completos, como mas cómodo y mas rápido que el peso de romana: sin embargo, es indudable que solo teniendo el mayor cuidado, puede impedirse que el mecanismo se entorpezca alguna vez, tanto por la influencia atmosférica cuanto por el polvo y la humedad. Esta consideracion ha introducido el uso comercial llamado tolerancia. Esta costumbre consiste en conceder el comercio á las empresas de trasportes una diferencia, cuya importancia consignamos á continuacion, entre el peso que recibe y el que entrega, como consecuencia de

las influencias atmosféricas, la evaporacion ó el desperdicio que resulta naturalmente de la locomocion y de la carga y descarga de las mercancías, y que son independientes de la voluntad del porteador.

Cuando un gefe de estacion recibe mercancías pesadas en romana, debe exigir boletin de garantía por la diferencia que pueda resultar en la báscula. En el caso en que la estacion de salida no haya tomado esta precaucion, debe la estacion de llegada servirse tambien de la romana para comprobar el peso.

Las mercancías procedentes de las aduanas no se pesan generalmente con rigorosa exactitud, y por esta razon quedan á beneficio del comercio ciertas fracciones conocidas con el nombre de *caidas*.

En varias plazas de Europa se calcula esta tolerancia del modo siguiente:

1 kilógramo por cada 100 kilógramos y 100 kilómetros recorridos, los aceros, cobres, estaños, hierro, fundicion, plomos, zinc y metales ordinarios, en barras ó en planchas, por peso de romana de 500 kilógramos.

1 kilógramo por los cueros y pieles en bruto por peso de 50 cueros ó pieles.

1 kilógramo por las pieles frescas ó saladas por peso de 25 cueros.

2 kilogramos por el peso de 5 cajas de jabon.

1 kilogramo por 500 kilogramos de sacos de azúcar terciada.

2 kilogramos por el cardenillo, sal en bruto, etc.

MEDIDA CÚBICA PARA LA MADERA.

171. En el comercio de maderas es la costumbre hacer el cálculo cúbico de un árbol, midiéndolo por enmedio y no á un metro de la tierra.

Las partes interesadas podrán convenirse en hacer el cálculo por el sistema métrico ó por el antiguo de piés y pulgadas.

MERMAS Y PÉRDIDAS.

172. La merma, el cernido, la evaporacion y desecacion de las mercancías que están espuestas á ello por su propia indole, se consideran como vicios de su propia naturaleza, y no es posible que dejen de participar de ellos en mayor ó menor proporcion.

Las diferentes especies de pérdidas que experimentan las mercancías durante su trasporte y almacenaje tanto en la calidad como en la cantidad, se llaman generalmente desperdicios, pero el término legal los reconoce como averías.

Sin embargo, la merma de un líquido cuya im-

portancia puede consistir en la duracion del viaje ó del almacenaje , de su propia indole , del estado de la atmósfera ó de otras varias causas dificiles de averiguar, no debe considerarse como una averia de la que debe hacerse responsable al porteador. Por esta razon acostumbra el comercio á conceder cierta tolerancia cuando no puede atribuirse la falta al fraude , ni á el descuido del que verifica el transporte ó tiene á su cargo el almacenaje.

Desgraciadamente no existe regla fija que establezca esta tolerancia , y hay que atenerse á los limites que imponga cada negociante con arreglo á su conciencia.

De todos modos está experimentado que la merma de los vinos es mas considerable que la de las bebidas espirituosas , lo cual consiste sin duda en la inferioridad de los embases. Por lo tanto se calcula en 1 por 100 la merma del vino y de las bebidas espirituosas por un trayecto de 120 á 250 kilómetros , segun la calidad del liquido.

El vacio que produce la merma debe calcularse de 4 á 7 centimetros segun la calidad del embase.

En cuanto á los géneros , que no son liquidos, hé aqui la costumbre tradicional que se observa en las pérdidas que provienen de la locomocion :

	<u>Por 100.</u>
Campeche.	Pérdida. 8
Cacao.	id. 5

		Por 100.
Café.	id.	5
Canela.	id.	2
Cochinilla.	id.	4 ⁷ / ₁₀
Cuernos.	id.	6
Algodones.	id.	6 á 7.
Crin.	id.	5
Hierros y aceros embalados.	id.	2
Clavillo (especias).	id.	2 ¹ / ₂
Lúpulo.	id.	6
Indigo.	id.	2
Lanas.	id.	4
Nitrato de sosa.	id.	4
Corcho.	id.	6
Nácar en perlas y en bruto.	id.	3
Raiz de regaliz.	id.	6 á 7.
Arroz.	id.	3
Salitre.	id.	4
Azúcar morena.	id.	4 á 5.
Idem blanca.	id.	2
Sebo en barricas.	id.	4

por un trayecto de 400 á 500 kilómetros. Los demás granos y géneros del país en una distancia media de 200 kilómetros, debe calcularse la merma de 1 á 2 por 100.

Los almacenajes pueden calcularse en una merma de un 5 á un 10 por 100 segun la clase de la mercancía y el tiempo que permanezcan.

SAL.

173. A los que toman sal en los sitios destinados para su fabricacion se les concede el beneficio de un 5 á un 5 por 100 por la merma, y este derecho se consigna en la guía, sobre la totalidad de la partida. La costumbre es de conceder el 5 por 100 para la sal en bruto procedente de las salinas del Océano y 3 por 100 para la que proviene del Mediterráneo.

No debe considerarse como averia sino lo que pase del 5 por 100 mencionado.

TABACOS.

174. La administracion de tabacos concede 5 por 100 de merma durante el viaje.

TRASPORTES POR MAR.

175. La merma generalmente admitida en los grandes viajes marítimos se calcula en un 12 á 15 por 100 para los líquidos y bebidas espirituosas, y un 13 á 14 por 100 para los azúcares, etc.

En cuanto á los viajes de cabotaje, debe contarse un 3 á 4 por 100.

Reglas comerciales que deben observarse.

EMBALAJES.

176. Una de las principales condiciones del transporte consiste en que el embalaje pueda proteger la mercancía en la carga y descarga, durante el viaje y el almacenaje. En los países extranjeros se ha comprendido la importancia de que los embalajes sean sólidamente colocados, y las empresas de transportes y las compañías de ferro-carriles no responden de las mercancías si no se hallan convenientemente condicionadas.

En España no se ha comprendido aun esta necesidad y vemos continuamente fardos de paños, telas, sederías y otros géneros de valor, embalados con una simple arpillera, que se deshace al menor roce del vehículo en que se transporta; quincalla, ferretería, maquinaria y minerales en cajas ó barriles tan delgadas y endebles que se rompen en la sola carga ó descarga; las frutas, en seras de esparto que no pueden protegerla contra los choques y la presión; el azúcar en simples sacos de arpillera ó lona y los granos, harinas y semillas en sacos mal cosidos y usados.

Estos defectos de embalaje tienen el inconveniente para el porteador de tener que tomar precauciones extraordinarias para la carga y transporte de las mercancías, y para los remitentes, los de esponerse á perder un tiempo en reclamaciones que, aunque sean justas, causan siempre un perjuicio al interesado por el tiempo y los pasos que tiene que dar hasta conseguir la correspondiente indemnización. Con este motivo he creído importante el consignar lo que conviene hacer sobre el particular, con las principales mercancías que circulan.

Todos los géneros delicados, como tejidos de seda, hilo, lana y algodón, deben ponerse con doble embalaje separado por una capa de paja de tres á cuatro pulgadas de espesor: de este modo se consigue el preservar los géneros de toda rozadura; en el caso de haberla, no hay discusión posible, y la responsabilidad es del porteador, á menos que exista boletín de garantía suscrito por el remitente.

La loza, porcelana, cristalería, lunas para espejos, juguetes y demás artículos que se embalan en cajas, debe procurarse que estas sean suficientemente sólidas y bien clavadas para que impidan que con el peso del contenido, los choques y trepidación del tren, no se deterioren ni rompan los fondos de la caja.

La quincallería, droguería, cemento, minerales,

grasas y demas artículos sólidos, se embalan por lo general en barriles con cercos de madera: estos embases son regularmente dificiles y poco consistentes, de lo cual resulta que se deshacen con grande facilidad en la carga y descarga. Como estos barriles suelen emplearse en diversas expediciones, es necesario cuidar de que se remitan lo mejor condicionados que sea posible.

Los bombones ó damajuanas conteniendo líquidos de drogueria, deben ponerse en cestones con una buena capa de paja de modo que impida el contacto del vidrio con las paredes del ceston.

A las seras de esparto que se usan en España para trasportar la fruta, seria preferible el sustituirlas con cestones de mimbres rellenos de paja. De este modo se impediria el que la presion de unas seras con otras y la falta de circulacion del aire, produjese las averias que se notan frecuentemente.

El azúcar que no sea de pilon debe trasportarse en dobles sacos de lienzo tupido y bien cosido. Para los granos, harinas y semillas puede emplearse el simple saco de lona, pero debe tenerse el mayor cuidado en examinar y recoser las costuras, á fin de evitar el que revienten con la presion y derramen su contenido.

La maquinaria y la fundicion labrada, suele colocarse en cajas de claraboya, pero debe cuidar-

se rellenarlas de paja ó yerba seca, para impedir el que se rompan al mas leve golpe ó que se oxiden con la humedad.

En cuanto á los toneles ó barriles conteniendo vino, aguardiente y bebidas espirituosas, deben examinarse detenidamente para saber si existe alguna filtracion, siendo muy conveniente el que los tapones vayan sujetos con una chapa de hoja de lata, con el objeto de evitar la sustraccion.

Las corambres no se consideran en los ferro-carriles como embases suficientemente sólidos y solo se trasportan sin garantía por parte de la compañía, excepto en el caso en que pueda probarse que la avería ó rotura de la corambre ha sido por descuido ó por cualquiera otra falta de los agentes del porteador.

Debe tenerse el mayor cuidado en que las marcas, los números y aun las señas puestas sobre los fardos, cajas, cestas ó demas bultos, sean suficientemente claros, á fin de evitar errores y contestaciones.

177. En los bultos de equipajes, como baules, maletas, sombrereras, sacos de noche etc. conviene el hacer desaparecer los antiguos números ó etiquetas de otras ó de la misma empresa de transportes, antes de entregarlos en la factoria de equipajes, con el objeto de que pueda verse á la llegada con toda claridad y sin confusion la etiqueta que indica

el número de expedición, la procedencia y destino de cada bulto.

178. Con respecto á los envíos de dinero, es la costumbre el entregar en moneda suelta hasta la cantidad de mil rs.: si pasa de este número debe remitirse en sacos cuyas costuras vayan por la parte interior: estos sacos irán perfectamente atados y marcados con lacre en el cual irá impreso el sello ó las iniciales del remitente, pero esta marca no será admisible si se hace con una moneda ó cualquier otro objeto que pueda imitarse ó falsificarse.

El sello que se marque sobre el saco, debe ponerse también en la nota de expedición para que pueda confrontarse.

ENTREGA.

179. La entrega de las mercancías en las estaciones es una de las operaciones que exige más atención por parte del remitente; por lo mismo es conveniente explicar lo que se practica tanto por el remitente, cuanto por los agentes encargados de la expedición.

El remitente debe acompañar su mercancía de la carta de porte (*) que haya recibido, si es un intermediario, ó de una nota de expedición firmada

(*) Modelo núm. 1.

por él, en la que conste el número y la naturaleza de los bultos, sus marcas y números y el nombre y las señas de la persona á quien vayan dirigidos. (*)

Esta nota de expedición, queda en poder de la empresa como testimonio de la declaración que se le ha hecho, y cubre su responsabilidad en el caso en que contenga la partida objetos de ilícito comercio, ó de otra clase de la que se halle consignado.

El remitente tiene derecho á presenciar el peso de su mercancía; verificado este acto, examinado por los empleados de la empresa el estado exterior del embalaje y exigido ó no el boletín de garantía (**) el porteador entrega al remitente un talon (***) de la hoja de ruta, en el que conste el recibo de la mercancía y si ha pagado ó no el transporte, y desde este momento queda la compañía responsable de la mercancía. El talon debe ser remitido por la persona que hizo la entrega á aquella á quien va dirigida, la que presentandolo en la estación de llegada, retira su mercancía.

La Administración, con el objeto de establecer su contabilidad, hace una hoja de cargamento de las mercancías contenidas en el wagon (****) en la que

- (*) Modelo núm. 2.
- (**) Modelo núm. 3.
- (***) Modelo núm. 4.
- (****) Modelo núm. 5.

se consigna la partida y su archivo en la estación de llegada y una hoja de ruta (*) de la misma partida que se remite á la Intervencion acompañada de su correspondiente talon, devuelto por el interesado al recibir su mercancía.

Si los géneros que se embarquen se hallan sujetos á pagar derechos de aduanas ó municipales, deberá entregarse la Guia para que acompañe la mercancía.

Los consignatarios tienen derecho á verificar el repeso de las mercancías que reciben, conformándose para ello en pagar los gastos de manutencion establecidos por la compañía.

RECLAMACIONES.

180. Las reclamaciones por averías, retardos, pérdidas, exceso de peso ó cualquiera otra causa deben dirigirse verbalmente al Gefe de la estación antes de sacar de ella la mercancía, á fin de que sea examinada por dicho empleado. Si el arreglo no pudiera hacerse verbalmente entre el Gefe de la estación y el consignatario, deberá éste dirigirse por escrito al Gefe de explotacion ó al Agente comercial que haga sus veces, manifestándole la causa de su reclamacion, consignando en su carta el número del registro de la partida por la que re-

(*) Modelo núm. 6.

clama, así como la fecha de la llegada y el número del tren, y manifestando al propio tiempo el valor de su reclamación (*).

Examinada la falta por el Agente comercial ó por el Gefe de la estación, deberá este consignarla en su parte diario y anotarla en la hoja de cargamento de la partida á que corresponda, y después de llenadas estas formalidades, puede el consignatario retirar su mercancía si le parece conveniente ó dejarla bajo la responsabilidad de la compañía hasta el arreglo definitivo. Este arreglo se hace por lo regular amistosamente.

En este caso el consignatario facilita al Agente comercial la factura original que establece los precios ó una copia firmada por él, para en su vista formalizar su cuenta. En apoyo de ella se une al expediente la hoja de cargamento, el parte de la estación de llegada, la declaración del conductor del tren y del Gefe de la estación de salida, todo lo cual lo remite con su informe el Agente comercial al Gefe de la explotación y este al Director general pidiéndole su aprobación para verificar la indemnización.

Los trámites porque debe pasar el expediente obligan algunas veces á demorar su terminación; pero una vez de acuerdo ambas partes no debe dudarse del resultado.

(*) Modelo núm. 7.

Cuando el arreglo no puede hacerse amistosamente, el consignatario tiene el derecho de recurrir ante los tribunales, en cuyo caso el expediente pasa del servicio comercial al contencioso.

En cualquiera caso y para ser válida la reclamación, tiene que hacerse antes que salgan de las dependencias de la compañía las mercancías que hayan dado motivo á ella, pues de lo contrario la compañía está en su derecho negándose á admitir dicha reclamación.

ALMACENAJE.

181. Los consignatarios tienen derecho á que se conserven en los muelles ó almacenes de la compañía las mercancías que no puedan ó no les convenga retirar á la llegada, conformándose con pagar los gastos de manutención consignados en las tarifas. La compañía es responsable de dichas mercancías, de sus pérdidas ó averías, siempre que los artículos de que se componen no sean susceptibles de averiarse por su propia índole ó naturaleza.

MERCANCIAS NO RECLAMADAS.

182. Si estas mercancías son susceptibles de averiarse después de su llegada y que no sean reclamadas por sus destinatarios, puede venderlas la

compañía, y despues de haberse reembolsado de los gastos que hayan ocasionado, dejar el restante de su importe á disposicion del reclamante.

En los paises extranjeros está admitido el conservar en sus almacenes seis meses y un dia las mercancías no reclamadas: pasado este tiempo, practica su venta la compañía en presencia de un agente de la autoridad local, y despues de reembolsarse de los gastos que hayan devengado, dejar el restante de la venta á disposicion de los interesados.

TRASPORTE DE LOS CABALLOS DEL EJÉRCITO.

183. Los Gefes, Oficiales é individuos de tropa que estan considerados como plazas montadas en el ejército, y que pueden disfrutar de las tarifas especiales para los militares para el transporte de sus caballos, son los siguientes:

El Ministro de la Guerra.

El Subsecretario de id.

Los Capitanes generales de ejército.

Los id. id. de distritos.

El Comandante general de Alabarderos.

Los Directores generales de las armas é institutos y el

Inspector general del cuerpo de Guardias Civiles.

Los Generales segundos cabos de los distritos.

El Comandante general del Campo de Gibraltar y el de Maestranzas.

Los Gobernadores militares [de provincia, el de Menorca y los de las plazas de Ciudad-Rodrigo y Gijón.

Los Gefes y oficiales del cuerpo de Estado Mayor.

Los Ayudantes de S. M. el Rey.

Los id. de los Sres. Ministros de la Guerra y de Marina, de los Capitanes generales de ejército y de distrito, y de los segundos cabos, y del General Gefe del cuarto militar del Rey.

Los Intendentes militares durante la revista de inspección á los servicios administrativos, su secretario y el oficial auxiliar.

Los Gefes, oficiales é individuos de tropa de los regimientos, escuadrones y establecimiento del arma de Caballería, los de las baterías montadas, de á caballo y de Montaña, y los del cuerpo de Guardias civiles de dicha arma.

Los Coroneles, Tenientes-coroneles, primeros y segundos Comandantes de los regimientos de Infantería, Artillería é Ingenieros, los primeros y segundos Gefes de los batallones de Cazadores y los de las Milicias provinciales, cuando estos últimos estén sobre las armas.

SEGUNDA PARTE.

Breve reseña ó esplicacion del sistema decimal.

BASE DE ESTE SISTEMA Y UNIDAD FUNDAMENTAL.

La unidad que sirve de base al sistema de pesos y medidas sancionada por la ley publicada en 19 de julio de 1849, es el metro.

Todas las pesas y medidas legales de longitud, superficie, capacidad ó arqueos y ponderales se derivan del metro: por esta razon se ha dado á este sistema el nombre de métrico-decimal.

La unidad *metro* se dedujo de la estension del globo por la medicion del arco del Meridiano, siendo el metro igual á la diezmillonésima parte de un cuadrante del Meridiano desde el Polo Norte al Ecuador.

Los trabajos para la medicion del Meridiano se hicieron á fines del siglo último, y la Geometría y la Física suministraron los datos que dieron por resultado la exacta medicion del Meridiano.

Contribuyeron á esta importante obra los sabios de ocho naciones reunidos en Francia, siendo comisionados por España por el Rey D. Felipe IV los distinguidos SS. D. Gabriel Ciscar y D. Agustin Pezdrayes.

Las ventajas que el sistema métrico ofrece respecto al interior de España, considerado económicamente son muchísimas y entre ellas la de facilitar extraordinariamente las transacciones comerciales, en razon á que sujetándose á un mismo principio todos los dominios españoles se derivan de él consecuencias iguales á todos.

El sistema métrico ademas de ser el mas exacto que se conoce, facilita el desarrollo del comercio activo estrechando el de España con el de las demas naciones en donde se halla establecido.

FRACCION DECIMAL Y SU VALOR RELATIVO.

Llámase fraccion decimal á todo quebrado que tiene por denominador la unidad seguida de uno ó mas ceros.

Así como multiplicando sucesivamente la unidad se forman nuevas unidades á las cuales se ha llama-

do *decenas*, *centenas* etc., de la misma manera se ha concebido la unidad dividida en diez partes iguales llamadas *décimas*, cada *décima* en otras diez partes iguales llamadas *centésimas*, cada *centésima* en otras diez llamadas *milésimas*, y así se prosigue sucesivamente esta subdivision que da por su orden correlativo *diezmilésimas*, *cienmilésimas*, *millonésimas*, *diezmillonésimas* etc.; deduciéndose de todo esto que la unidad principal contiene diez veces mas que la inmediata en su orden correlativo y contando de izquierda á derecha.

Para escribir decimales se empieza poniendo la parte de forma entera, colocando una coma á su derecha, y despues partiendo de ella se escriben sucesivamente las cifras que representen las *décimas*, *centésimas* etc., colocando un cero en el lugar en que falten unidades ó fracciones; por ejemplo: para escribir 7 enteros y 8 centésimas se pondrá 7,08; de la misma manera se colocará un cero en el lugar de los enteros, cuando la cantidad que se escriba sea solo de fracciones ó partes de la unidad: v. gr. 25 centésimas se escribirán 0,25.

Cuando en una fraccion decimal se adelanta la coma uno ó mas lugares hácia la derecha, queda multiplicado el número por *diez*, *ciento* etc., y por el contrario atrasándola de la misma manera hácia la izquierda, el número se divide en *diez*, *ciento* etc.

Las operaciones de sumar, restar, multiplicar

y dividir decimales se efectúan lo mismo que en los números enteros, pues así como en estos se tiene cuidado de no confundir las *decenas* con las *centenas*, etc., en aquellos hay que cuidar igualmente de distinguir el valor relativo según el lugar que ocupan en su orden superior ó inferior.

**DEFINICION DE LAS UNIDADES MÉTRICAS, SUS MÚLTIPLOS
Y SUS DIVISORES.**

Los múltiplos de las unidades usuales se forman anteponiendo las palabras griegas, *Deca*, *Hecto*, *Kilo* y *Miria*, que significan por su orden: *diez*, *ciento*, *mil*, *diezmil*.

Los submúltiplos ó divisores, con las palabras derivadas del latín, *Deci*, *Centi*, *Mili*, que significan: *décimo*, *centésimo*, *milésimo*.

Medidas longitudinales.

La unidad usual es el *Metro*.

Sus múltiplos.	{	<i>Decámetro</i>	10 metros.
		<i>Hectómetro</i>	100 metros.
		<i>Kilómetro</i>	1.000 metros.
		<i>Miriámetro</i>	10.000 metros.

Sus divisores.	{	<i>Decímetro</i>	$\frac{1}{10}$ de metro=0,1
		<i>Centímetro</i>	$\frac{1}{100}$ de metro=0,01
		<i>Milímetro</i>	$\frac{1}{1.000}$ de metro=0,001

Medidas superficiales.

La unidad usual es el *Area*.

{ Igual á un cuadrado de diez metros de lado ó sean 100 metros cuadrados.

Su único múltiplo... *Hectárea* } 100 áreas, que es igual á diez mil me-
tros cuadrados.

Su divisor. *Centiárea*. } O el centésimo de área (0,01) que es igual
al metro cuadrado.

Ademas está permitida la circulación y uso de patrones del doble, la mitad y el cuarto de las unidades legales.

Medidas de capacidad y arqueo, para áridos y líquidos.

Las medidas de capacidad se destinan para los líquidos.
Las de arqueo para los áridos.

La unidad usual es el *Litro* Igual al volúmen de un decímetro cúbico.

Sus múltiplos. { *Decálitro* 40 litros.
Hectólitro. 400 litros.
Kilólitro. 4.000 litros.

Sus divisores.	}	Decilitro.	$\frac{1}{10}$ de litro.
		Centilitro.	$\frac{1}{100}$ de litro.
		Mililitro.	$\frac{1}{1,000}$ de litro.

Medidas cúbicas ó de solidez.

Estas se aplican á la medicion de los cuerpos sólidos, ó sean los que tienen longitud, latitud y profundidad.

La unidad usual es el *Metro cúbico*. { Es un cubo de forma de un dado, que tiene por lado un metro.

Sus multiples.	}	<i>Decámetro cúbico</i>	1,000 metros cúbicos.
		<i>Hectómetro cúbico</i>	1,000,000 metros.
		<i>Kilómetro cúbico</i>	1,000,000,000 metros.
		<i>Miriámetro cúbico</i>	1,000,000,000,000 metros.

Sus divisores. $\left\{ \begin{array}{l} \text{Decimetro cúbico. . .} \quad \frac{1}{1.000} \text{ de metro} = 0,0001. \\ \text{Centimetro cúbico. .} \quad \frac{1}{1.000.000} \text{ de metro} = 0,0000001. \end{array} \right.$

Como se ve, los múltiplos y divisores del metro cúbico se identifican á los del metro lineal, pero las diversas unidades en vez de crecer ó decrecer de diez en diez, como en las medidas de longitud, lo verifican de mil en mil.

Medidas ponderales.

La unidad usual en las medidas $\left\{ \begin{array}{l} \text{Es igual al peso en el vacío de un decimetro cúbico ó} \\ \text{sea un litro de agua destilada á la temperatura de} \\ \text{ponderales es el Kilogramo. .} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} \text{cuatro grados centígrados.} \end{array} \right.$

Sus múltiplos. $\left\{ \begin{array}{l} \text{Quintal métrico. .} \quad 100 \text{ kilogramos.} \\ \text{Tonelada de peso.} \quad \text{Igual al metro cúbico de agua.} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} 10 \text{ quintales métricos} \\ \text{ó } 1.000 \text{ kilogramos.} \end{array} \right.$

<i>Hectógramo</i> . . .	$\frac{1}{10}$	de kilogramo (0,1)
<i>Decágramo</i> . . .	$\frac{1}{100}$	de kilogramo (0,01)
<i>Gramo</i>	{ Igual al peso de un centímetro cúbico ó sea un mililitro de agua. } $\frac{1}{1.000}$ de kilogramo.	
<i>Decigramo</i>	$\frac{1}{10}$	de gramo = 0 ^s ,1
<i>Centigramo</i>	$\frac{1}{100}$	de gramo = 0,01
<i>Miligramo</i>	$\frac{1}{1.000}$	de gramo = 0,001

Sus divisores.

Como se observará por lo espuesto respecto á las medidas ponderales las palabras *Hecto* y *Deca* sirven de raíz á los dos divisores primeros así como en otras unidades lo

son de sus múltiplos. La razón de esto es que en otras unidades usuales los dos primeros divisores representan la décima y centésima parte de ellas, y como en las medidas ponderales es el *kilógramo* la unidad usual que equivale á mil gramos, claro es que su décima parte ha de ser un *hectógramo*, y la décima parte de esta ó sea la centésima de la unidad el *decágramo*.

ABREVIATURAS.

Medidas de longitud.

Unidad usual..	Metro.	m.
Múltiplos.	{	Decámetro. Dm.
		Hectómetro. Hm.
		Kilómetro. Km.
		Miriámetro. Mm.
Divisores.	{	Decímetro. dm.
		Centímetro. cm.
		Milímetro. mm.

Medidas superficiales.

Unidad usual..	Área.	A.
Múltiplos.	Hectárea.	H. ^a
Divisor.	Centiárea.	c. ^a

Medidas de capacidad y arqueo para áridos y líquidos.

Unidad usual..	Litro.	l.	
Múltiplos. . .	{	Decálitro.	DI.
		Hectólitro.. . . .	HI.
		Kilólitro.. . . .	Kl.
Divisores.. . .	{	Decilitro.	dl.
		Centilitro.	cl.
		Mililitro.,	ml.

Medidas cúbicas ó de solidez.

Unidad usual..	Metro cúbico.	mc.	
Múltiplos. . .	{	Decámetro cúbico.	Dmc.
		Hectómetro cúbico.	Hmc.
		Kilómetro cúbico.	Kmc.
		Miriámetro cúbico.	Mmc.
Divisores.. . .	{	Decímetro cúbico.	dmc.
		Centímetro cúbico.. . . .	cmc.

Medidas ponderales.

Unidad usual..	Kilógramo..	kg.	
Múltiplos. . .	{	Quintal métrico.	Qm.
		Tonelada de peso.	Tp.
Divisores.. . .	{	Hectógramo.	Hg.
		Decágramo.	Dg.
		Gramo.	g.
		Decígramo.	dg.
		Centígramo.	cg.
		Milígramo.	mg.

ADUANAS.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Ley de 17 de julio de 1849, y bases para la reforma de los aranceles del mismo año.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y de la Constitución de la Monarquía española, Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

ARTICULO 1.º El Gobierno reformará los actuales aranceles de importacion en el reino, de los géneros, frutos y efectos extranjeros y de nuestras provincias de Ultramar, con arreglo á las adjuntas bases, señaladas con el número primero.

ART. 2.º Quedan admitidas á comercio las manufacturas de algodón, espresadas en el arancel que acompaña con el número segundo; las cuales adeudarán á su entrada los derechos señalados en el mismo.

El Gobierno designará las aduanas por donde

únicamente hayan de verificarse las introducciones de dichas manufacturas.

NÚMERO PRIMERO.

BASES PARA LA REFORMA DE LOS ARANCELES DE IMPORTACION DE LOS GÉNEROS, FRUTOS Y EFECTOS ESTRANJEROS, Y DE NUESTRAS PROVINCIAS DE ULTRAMAR.

Base primera.

Las máquinas é instrumentos que se introduzcan con destino á las industrias agrícola, minera y fabril, pagarán de 1 á 14 por 100 sobre su valor.

Las materias primeras que no se produzcan abundantemente en España, y que sirvan para el trabajo de la industria nacional, sea cualquiera la forma ó el aumento de valor que adquirieran, pagarán de 1 á 14 por 100 sobre su valor.

La madera de arboladura de buques quedará comprendida en este artículo.

Las materias primeras, similares á las que se produzcan abundantemente en España; los agentes de produccion que se hallen en el mismo caso, como el carbon de piedra y el coke; y los artículos de manufactura extranjera que puedan hacer concurrencia á otros iguales de actual fabricacion nacional, pagarán de 25 á 50 por 100.

Los artículos extranjeros, que el consumo exige y la industria nacional no proporciona, pagarán hasta 15 por 100. Solo en caso muy excepcional podrá aumentarse este máximum hasta 20 por 100.

Se alzarán convenientemente los derechos establecidos en el día á los géneros coloniales, que sean producto de países extranjeros.

Los de posesiones españolas pagarán lo siguiente:

La azúcar de Cuba y Puerto-Rico pagará 8 reales en arroba.

La de Asia pagará 2 reales en arroba.

Café de Cuba y Puerto-Rico 8 reales en arroba.

Al azúcar de refino y medio refino elaborada en la Península, que se esporte para el extranjero, se bonificará con 8 rs. por arroba de azúcar refinada.

Los demas efectos procedentes de las posesiones españolas de Asia, adeudarán, por regla general, solo una quinta parte de los derechos señalados á los similares extranjeros.

El derecho diferencial de bandera será de 20 por 100. Esta proporcion será mayor en los artículos que contribuyen eficazmente á sostener nuestra navegacion.

Continuará prohibida en el reino la entrada de los artículos siguientes:

Armas de guerra, proyectiles y municiones, inclusa toda clase de pólvora.

Azogue.

Cartas hidrográficas publicadas por el Depósito de Marina y reproducidas en el extranjero. Mapas y planos de autores españoles, cuyo derecho de propiedad no hubiere caducado.

Cinabrio.

Embarcaciones de madera que midan menos de 400 toneladas, de 20 quintales cada una.

Granos, harinas, galleta, pan y pasta para la sopa, siempre que no esté permitida su entrada por la ley de cereales.

Libros é impresiones en castellano, de autores españoles; á no ser que se introduzcan por los mismos autores, que tengan el derecho de propiedad.

Misales, breviarios, diurnos y demas libros litúrgicos. No se entenderán incluidos en la prohibicion los diccionarios y vocabularios que no perjudicaren los derechos de propiedad, disfrutados por autores españoles, con arreglo á la legislacion vigente.

Insignias, divisas y prendas militares.

Pinturas, figuras y cualesquiera otros objetos que ofendan á la moral ó ridiculicen la religion católica.

Sal comun.

Tabaco.

Calzado y

Ropas hechas: esceptuándose las que traigan los viajeros, para su uso particular.

Preparaciones farmacéuticas, que estuviesen prohibidas por los reglamentos sanitarios.

Base segunda.

Satisfarán derechos módicos, á su exportacion del reino, únicamente los artículos siguientes :

Alcohol ó galena no argentífera.

Cobre negro, en estado de primera fundicion.

Litargirio de menos de una onza de plata por quintal.

Plomo en galápagos.

Seda en capullo.

Maderas para construccion de buques ; quedando el Gobierno autorizado para adoptar todas las disposiciones necesarias, á fin de que no sufra perjuicio la construccion de la marina de guerra y mercante, ni los intereses de los propietarios de montes.

Continuará prohibida la extraccion del reino de los siguientes productos :

Corcho en tablas, panas ó panes de la provincia de Gerona.

Litargirio que contenga una onza ó mas de plata por quintal.

Galena argentífera.

Plomo que contenga veinticuatro adarmes ó mas de plata por quintal.

Trapos de algodón, cáñamo y lino; y los efectos usados de estas materias.

Base tercera.

Los géneros extranjeros y de nuestras provincias de Ultramar, despues de haber pagado los derechos de introduccion, con arreglo al arancel, quedan nacionalizados y sujetos al pago de los mismos derechos de extraccion, consumos, arbitrios ú otros que, con cualquiera denominacion, se cobren á sus similares del reino.

Base cuarta.

Se establecerán aduanas y depósitos en los puntos de las costas y fronteras que el Gobierno estime mas conveniente, para satisfacer las necesidades de la agricultura, de la industria y del comercio, conciliándolas con los intereses del Tesoro público, y señalando á cada una la habilitacion que le corresponda. Los empleados que han de servir las, y sus sueldos y gastos, se someterán á la aprobacion de las Córtes en la ley de presupuestos.

Base quinta.

Se podrán establecer alguno ó algunos depósitos

generales, donde se admita toda clase de productos, géneros y efectos.

Base sexta.

No se concederá escepcion ni rebaja de derechos, á favor de industria, establecimiento público, sociedad ni persona, de cualquiera clase que sean.

Base sétima.

En la Instruccion de aduanas, que formará el Gobierno, se establecerán la documentacion, reglas y formalidades para el despacho de los buques y mercancías, así como los recargos ó penas en que se incurran por infraccion ó falta.

Las incidencias que ocurran sobre puntos de Instruccion, se resolverán gubernativamente, sin causar costas ni perjuicios á los interesados.

NÚMERO SEGUNDO.

Algodon hilado.

	Unidad.	Valor.	Tipo.
Del número 60 al 80.	Libra.	40	40
Del 80 en adelante.	Id.	45	55

	Unidad.	Valor.	Tipo.
Algodon torcido.			
Algodon torcido, á dos cabos, para coser y bordar, desde el número 60 en adelante.	Libra.	15	40
Idem de tres cabos, desde el número 60.	Id.	20	40
Tejidos de algodón.			
PRIMERA CLASE.			
Crudos ó blancos de 26 hilos en adelante, contados en el urdimbre, en cuarto de pulgada española.	Id.	16	55
Idem id. id. id. teñidos. . . .	Id.	18	55
Idem listados, labrados al telar ó estampados.	Id.	24	55
SEGUNDA CLASE.			
Muselinas y batistas de Escocia, lisas, blancas, listadas y estampadas, de 15 á 25 hilos, contados en el urdimbre, en cuarto de pulgada española.	Id.	40	26
Idem id. de 25 hilos en adelante.	Id.	60	35
TERCERA CLASE.			
Muselinas caladas y labradas al			

	Unidad.	Valor.	Tipo.
telar, hasta 15 hilos, contados en el urdimbre, en cuarto de pulgada española.	Libra.	28	35
Idem id. de 15 á 25.	Id.	38	35
Idem id. de 26 en adelante. .	Id.	50	35
CUARTA CLASE.			
Muselinas bordadas á mano, hasta 15 hilos, contados en el urdimbre, en cuarto de pulgada española.	Id.	60	35
Idem id. de 16 á 25.	Id.	100	35
Idem id. de 25 en adelante. .	Id.	160	35
QUINTA CLASE.			
Tejidos claros, como linones, organdies, muselinas, chaconadas, clarines, etc., lisos ó labrados, blancos ó estampados, hasta 15 hilos, contados en el urdimbre, en cuarto de pulgada española.	Id.	50	35
Idem id. de 16 á 25.	Id.	70	35
Idem id. de 26 en adelante. .	Id.	80	35
Los mismos bordados pagarán como las muselinas bordadas.			
SESTA CLASE			
Acolchados y piqué, blancos y de colores, de todas clases.	Id.	50	35

	Unidad.	Valor.	Tipo.
Dichos, bordados.	Libra.	100	35
SÉTIMA CLASE.			
Panas lisas y labradas.	Id.	20	40
Veludillos.	Id.	52	40
OCTAVA CLASE.			
Gasa lisa.	Id.	60	35
Idem labrada.	Id.	80	35
NOVENA CLASE.			
Tules lisos, estampados, ca- lados y labrados ó floreados al telar, en piezas, cortes, pañuelos, esclavinas, tiras, cuellos, ó cualquiera otra forma.	Id.	100	55
Dichos, bordados á mano. . .	Id.	Avalúo.	55
DÉCIMA CLASE.			
Encajes, entredoses y punti- llas, lisos y labrados al te- lar, bordados, etc.	Id.	125	55
Dichos, bordados á mano. . .	Id.	250	55
UNDÉCIMA CLASE.			
Percalinas, lustrinas, crista- linas y demas telas, que se			

	Undad.	Valor.	Tipo.
usan para la fabricacion de flores artificiales, de 20 hilos arriba.	Libra.	70	35
Dichas, cortadas y preparadas en hojas, semillas y otras formas, para hacer flores.	Id.	140	35
DUODÉCIMA CLASE.			
Pañuelos blancos, pintados ó estampados, de 20 hilos en adelante.	Id.	50	35
Idem blancos bordados.	Id.	Avalúo.	35

Los derechos establecidos en este arancel se cobrarán á los tejidos comprendidos en sus respectivas clases, ya vengan en piezas, cortes, tiras, cuellos, esclavinas ó cualquiera otra forma.

Las telas dobles, destinadas generalmente para pantalones, chaquetas y demas ropas de hombre, ó para otros usos, lisas, asargadas, rayadas á cuadros ó con otras labores, de solo algodón, quedan prohibidas.

Los tejidos de seda, lana, hilo y cáñamo que contengan mezcla de algodón en mas cantidad de la tercera parte, continuarán prohibidos, si no cuentan 20 hilos en cuarto de pulgada española.

Los que llegen ó escedan de este número, se admitirán pagando en su respectiva clase lo siguiente:

Tejidos lisos ó asargados á cuadros ó con otras labores, con mezcla de seda ó de lana ó con ambas materias, destinados generalmente para chalecos, llamados casimires, pelos de cabra ó de otro modo:

Si visiblemente domina la seda ó la lana, pagarán el derecho señalado á las telas de estas materias respectivamente:

Si dominase el algodón conteniendo visiblemente una parte mínima de seda ó de lana, vara cuadrada 14 reales, 55 por 100.

Tejidos lisos, asargados, rayados y labrados, con mezcla de hilo ó de cáñamo, destinados generalmente para pantalones y otras prendas de verano llamados driles, cuties ó de otro modo, libra 16 reales, 55 por 100.

Dichos con mezcla de lana, llamados casimires, patencures etc., vara cuadrada 30 reales, 55 por 100.

Tejidos sencillos, lisos ó asargados, pintados, llamados muselinas de lana, ó de otro modo;

Si dominase la lana, pagarán como los tejidos de esta materia; y si el algodón, vara cuadrada 8 reales, 55 por 100.

Si se presentase algun tejido de nueva invencion, que no pueda aplicarse, por analogia, á las

partidas precedentes, pagará sobre su avalúo 40 por 100.

Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demas Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de julio de mil ochocientos cuarenta y nueve.—Yo la Reina.—
El Ministro de Hacienda, Alejandro Mon.

Nota espresiva de las aduanas marítimas y terrestres de la Península é Islas Baleares, con indicación de la clase á que cada una corresponde, y la habilitación de que disfruta.

ADUANAS MARÍTIMAS.

PRIMERA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio universal de importacion, exportacion, cabotaje y admision de manufacturas de algodón.

Alicante.
Almeria.
Barcelona.
Bilbao.
Cádiz.
Cartagena.

Coruña.
Gijón.
Grao de Valencia.
Mahon.
Málaga.
Palma de Mallorca.

San Sebastian.
Santander.
Sevilla.
Tarragona.
Vigo.

SEGUNDA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio general de importacion, exportacion y cabotaje; pero exceptuando el despacho de manufacturas de algodón.

Carril.
Huelva. || Palamós.
Rivadeo.

TERCERA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio de cabotaje, exportacion al extranjero, y para importar determinados articulos de esta procedencia.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

HABILITACIONES.

ALICANTE. Denia. Para la importacion del carbon mineral y de las maderas que se empleen en la construccion de cajas para la pasa.

PROVINCIAS.	ADUANAS.	HABILITACIONES.
ALMERIA.	{ Adra. { La Garrucha.	{ Para carbon de piedra, ladrillos refractarios, { maquinaria y demas artículos necesarios á { las fabricas de fundicion de minerales.
BALEARES.	Ibiza.	Para alquitran, azúcar mascabado, brea, carbon de piedra, cueros al pelo secos ó salados, duelas y maderas de construccion.
BARCELONA.	{ Mataró. { Sitges. { Villanueva y Geltrú.	{ Arenys de Mar. { Mataró. { Sitges. { Villanueva y Geltrú. { Para carbon de piedra. { Para arboladura, percheria, anclas y cadenas de hierro, con destino á la construccion naval. { Para arcos de hierro con destino á piperia, carbon de piedra y duelas.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

HABILITACIONES.

Algeciras.

Para agarrar, aceite de pescado, sus botarras, humo de pez, cueros al pelo y pieles esquilgadas de todas clases, con destino á las fábricas de curtidos del país, no pudiendo extraerse los dos últimos artículos antes de ser beneficiados en aquellos establecimientos; para hilazas y para sebo, con destino las primeras á las fábricas de tejidos de cáñamo y lino, y el segundo á la de jabon de D. Emilio R. Bonnet.

CÁDIZ.

Queda prohibida la exportacion de cereales por Algeciras; y limitada la autorizacion de la aduana para expedir guias de referencia tan solo á las primeras materias que hayan de conducirse desde aquel punto á las fábricas enclavadas dentro de su radio. Para quincalla, tejidos y efectos destinados al consumo de la poblacion; pero con prohibicion de exportarlos.

Ceuta.

PROVINCIAS.	ADUANAS.	HABILITACIONES.
CÁDIZ.	San Lúcar de Barrameda.	Para duelas y flejes.
CASTELLON.	Benicarló.	} Para duelas, flejes y pipería vacía que se desembarque en el muelle ó playa, para llevarla de vino y exportarla en el mismo buque que la condujo.
	Vinaróz.	
	Burrriana.	
CORUÑA.	Ferrol.	Para alquitran, breá, cáñamo, carbon de piedra, comestibles para el consumo de la marinería y que no produzca el pais, cor- delerita, herraje, herramientas, hilazas con destino á las fábricas del Rojal y del Seijo; jarcia, maderas y tablazon, bien del estranjero ó bien directamente de la América española, y maquinaria.

PROVINCIAS.	ADUANAS.	HABILITACIONES.
GERONA	Blanes	Para madera, clavazon, lona, jarcia, brea y demas efectos necesarios para la construccion y habilitacion de buques, escepto el carbon de piedra.
	Lloret de Mar	Para brea, clavazon, maderas y demas articulos indispensables para la construccion de buques.
	Rosas	Para cáñamo, duelas, flejes, tablones de pino y trapos.
GRANADA	Almuñecar	Para carbon de piedra, maquinaria y demas efectos necesarios para la fabricacion del azúcar.
	Motril—Calahonda	Para arcos de madera para cedazos, carbon mineral, cribas u otros objetos semejantes, flejes de madera, guano, ladrillos, maquinaria y tierras refractarias.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

HABILITACIONES.

Deva. Para alquitran, alambre de todas clases, brea, carbon mineral, coke, corcho en tablas, drogas y ácidos para tintes, estopas de todas clases, humo de pez, ladrillos refractarios, lino, maquinaria, tablas, listones y maderas de construcción, palos y perchas para buques, pipas de tierra para fumar, tierra blanca para pintores y usos para hilar.

GUIPUZCOA.

Pasages. Para alambre de hierro, alquitran, brea, carbon de piedra, corcho, estopa, humo de pez, lino, maderas de construcción de edificios, ratafia, tierra blanca llamada de pintores, tierra para hacer loza y vinagre; hilazas, ladrillos refractarios y maquinaria con destino á la fábrica de tejidos de Rentería, y los efectos puramente necesarios para la construcción de buques.

PROVINCIAS.

ADEMAS.

HABILITACIONES.

<p>GUIPÚZCOA.</p>	<p>Zumaya.</p>	<p>Para carbon de piedra, con destino á la fábrica de chapa de hierro y hoja de lata de los Sres. Arambarri y compañía.</p>
<p>HUELVA.</p>	<p>{ Isla Cristina. Ayamonte.</p>	<p>Para pescados frescos. Para pescados frescos, y los géneros y efectos de Portugal.</p>
<p>LUGO.</p>	<p>{ Puebla de San Ciprian. Vivero.</p>	<p>Para efectos destinados á la fábrica de fundición y loza de Sargadelos, con sujecion á la aduana de Rivadeo. Para alquitran, brea, cáñamo, hilazas con destino á la fábrica de tejidos de Chavin, lino y maderas de construccion.</p>
<p>MÁLAGA.</p>	<p>Velez-Málaga.</p>	<p>Para carbon de piedra, maquinaria, efectos necesarios á la elavoracion y refino de azúcar, y las tablas de pino para envases de pasas.</p>

PROVINCIAS. ADEJAS. HABILITACIONES.

MURCIA. { Águilas. } Para arcilla, carbon de piedra, ladrillos re-
{ Mazarron. } fractarios y maquinaria.

OVIEDO. { Avilés. } Para brea, cañamo, lino y maderas de cons-
{ } trucción naval, los efectos destinados á la
{ } Real compañía minera asturiana, los gé-
{ } neros y producciones de las posesiones
{ } españolas de América, y para la exporta-
{ } cion á América.
{ Luarca. } Para brea, cañamo, lino y maderas de cons-
{ } trucción naval; para la importacion direc-
{ } ta de América de aguardiente, azúcar,
{ } bacalao, cacao, café, y para la exporta-
{ } cion á América.

SANTANDER. { Castroudiales. } Para alquitran, brea y raba.
{ Santoña. } Para alquitran, brea, maderas de construc-
{ } cion y arboladura y raba

PROVINCIAS.

ADUANAS.

HABILITACIONES.

TARRAGONA. }
 San Carlos de la Rápita. Para carbon, hojas de laurel, pipas vacías
 destinadas á la exportacion de caldos, y
 para los efectos destinados á la canaliza-
 cion del Ebro.
 Vendrell. Para aros y duelas.

VALENCIA. Gandia. Para guano.

VIZCAYA. Bermeo. Para albayalde, alquitran, brea, caolin, ce-
 dazos, cuarzo, estopa, ladrillos refracta-
 rios, lona, raba, remos, silex, telas de
 seda y metálicas para cedazos, tablazon,
 tierra refractaria y el yeso, moldes y mo-
 delos de lo mismo para la fábrica de loza
 de Busturia.

CUARTA CLASE.

Aduanas habilitadas para cabotaje, exportacion al extranjero, é importacion de las pipas nacionales devueltas vacias.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

ALICANTE. Altea.—Jávea.—Santa Pola.—San Pedro del Pinatar.—Torrevieja.—Villajoyosa.

BALEARES. Alcudia.—Andraix.—Ciudadela.—Porto-Colom.—Soller.

BARCELONA. Malgrat.

CÁDIZ. Puerto de Santa Maria.—San Fernando.—Tarifa.—Vejer de la Frontera.

CASTELLON. Castellon.

CORUÑA. Camariñas.—Coreubion.—Muros.—Noya.—Padron.—Puebla del Dean.

PROVINCIAS.

ADFXAS.

GERONA. . . . Cadaqués.—La Escala.—Palafurgell.—San Feliu de Guixols.—Selva de Mar.—Tossa.

GRANADA. . . . Albuñol.

GUIPUZCOA. . . . Fuenterrabia.

HUELVA. . . . Cartaya.—Moguer.—Sanlúcar de Guadiana.

MALAGA. . . . Estepona.—Marbella.—Nerja.

OVIEDO. . . . Castropol.—Llanes.—Rivadesella.—San Esteban de Pravia — Villaviciosa.

PONTEVEDRA. . Bayona.—Laguardia.—Marin.—Villagarcía.

SANTANDER. . . San Vicente de la Barquera.—Suances.

TARRAGONA. . . Cambrils.—Salou.—Tortosa.

VALENCIA. . . . Cullera.—Murviedro.

VIZCAYA. . . . Lekeitio.—Plencia.

ADUANAS TERRESTRES.

PRIMERA CLASE.

Aduanas habilitadas para la importacion del extranjero, incluso algodones; y para la exportacion al mismo.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

GUIPÚZCOA..... Irun.

HUESCA..... Canfranc.

SALAMANCA..... La Fregeneda.

SEGUNDA CLASE.

Aduanas habilitadas para la importacion del extranjero, excepto algodones; y para la exportacion al mismo.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

BADAJOS. . . . Alburquerque.—Badajoz.—Olivenza.—San Vicente.

CÁCERES. . . . Alcántara.

GERONA. . . . Junquera.—Puigcerdá.

HUELVA. . . . Palmogo.

HUESCA. . . . Benasque.—Plan.—Sailent.—Torla.

LÉRIDA. . . . Alós.—Pontant.

NAVARRA. . . . Daucharincá.—Roncesvalles.

ORENSE. . . . Cadabós.—Puente Varjas.—Verin.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

PONTEVEDRA. . . Salvatierra.—Tuy.

SALAMANCA. . . Albergueria.—Aldea del Obispo.—Barba de Puerto.

ZAMORA. Alcañices.—Calabor.—Fermoselle.

TERCERA CLASE.

Aduanas habilitadas para solo exportacion al extranjero.

PROVINCIAS.

ADUANAS.

BADAJOZ. Alconchel.—Villanueva del Fresno.

CÁCERES. Valencia de Alcántara.—Valverde del Fresno.—Zarza la Mayor.

GERONA. Camprodon.—San Lorenzo de la Muga.—Rivas.

PROVINCIA.	ADUANAS.
HUELVA	Rosal de Cristina.—Valencia de Mombuey.
LÉRIDA	Bellver.—Fraga de Molés.—Salardù.
NAVARRA	Echalar.
SALAMANCA . . .	Aldadávila.—Sancelle.

FIELATOS.

PROVINCIA.	FIELATOS.	HABILITACIONES.
ALICANTE	(Benidormè	Para importar, por cabotaje, caldos del Reino, cereales y pescado salado cogido en las almadrabas.
	{ Rada llamada de Moraira.	Para la exportacion de frutos del pais; y para recibir, por cabotaje, las maderas que necesitan los vecinos de dicho punto y de los limitrofes, para la construccion de casas.

PROVINCIAS.

FIELATOS.

HABILITACIONES.

Chipiona.
 Línea del Campo de Gibraltar.

Para exportación de vinos del país.
 Para el aduado de los derechos de arancel correspondientes á los artículos de la clase de comestibles que de dicha plaza se introduzcan, así como de los carruajes y caballerías que los particulares traigan consigo.

CADIZ.

Primera aguada.
 Puente Mayorga.
 Trocadero.

Para embarque y desembarque de frutos del reino, con dependencia directa é inmediata de la aduana principal.
 Para cabotaje.
 Para embarque y desembarque de efectos conducidos por el ferro-carril, con guías de bahía.

GERONA. Llausá.

Para importar y exportar, por cabotaje, los productos nacionales.

PROVINCIAS.

FIELATOS.

HABILITACIONES.

HUESCA. Hecho. Para la intervención de los ganados, en su movimiento de entrada y salida á pastar; y facilitar papeletas de contraseña para las caballerías de los pasajeros.

LUGO. Santiago de Foz. Para importar los géneros nacionales para el consumo de los vecinos de esta villa, y la piedra de construcción procedente de la Puebla de San Ciprian; y para el cabotaje de salida de frutos del país.

MALAGA. Rioverde. Para descargar el carbon vegetal, coke, y piezas de maquinaria, despachados por la aduana de Málaga, con destino á las ferrierías establecidas sobre el rio de este nombre; y para el embarque de hierro colado, producto de dichas ferrierías, de-

PROVINCIAS.

FIELATOS.

HABILITACIONES.

- MÁLAGA Torrón
 OVIEDO Luanco

biendo proveerse en Marbella los buques conductores del hierro, de la documentación correspondiente, antes de emprender su viaje para Málaga.
 Para cabotaje.

Para el embarque de piedra de construcción, maderas de pino con destino á las fábricas de Gijón y astilleros de Avilés; y tierra blanca para fabricación de cristales ú otros usos: como tambien para el desembarque de artículos de primera necesidad. Los buques deberán proveerse de documentación en Avilés, que es la aduana mas próxima; verificándose las operaciones de carga y descarga con intervención del cuerpo de Carabineros, cuyo jefe cuidará de estampar el *cumplido* en la espre-sada documentación.

PROVINCIAS.

FIELATOS.

HABILITACIONES.

SANTANDER. . . Ria de Tinamayor. . . . Para el embarque del mineral de *calamina*; habilitándose de documentación los buques conductores en San Vicente de la Barquera.

Aduanas habilitadas para la admision de obras francesas, literarias, cientificas y artisticas, segun el convenio celebrado entre Francia y España, en 15 de noviembre de 1855.

Barcelona.

Cádiz.

Coruña.

Irun.

Málaga.

Santander.

Reglas para la observancia del arancel.

1.^a Se considerará hecha en bandera extranjera toda importacion por tierra, cualesquiera que sean los que se ocupen en ella, ya nacionales, ya extranjeros, y los medios de transporte que se empleen.

2.^a Las mercancías de nueva invencion se despacharán imponiéndoles los derechos señalados á sus similares ó análogas, por la primera vez; remitiendo muestras de ellas á la Direccion general de aduadas, para que el Gobierno de S. M. señale los derechos que deban satisfacer en lo sucesivo, por regla general. Si no tuvieren analogía ó semejanza con ninguna del arancel, satisfarán por la primera vez el 15 por 100 sobre avalúo, en bandera nacional, y el 18 por 100 en bandera extranjera ó por tierra; dándose igualmente noticia á la Direccion general de la renta.

3.^a Todas las mercancías que se presenten en cortas cantidades y de pequeño valor, no comprendidas espresamente en el arancel, y las que lo estén por analogía con alguna de las exentas de derechos, cualquiera que sea su entidad, satisfarán por la primera vez el 15 por 100 sobre avalúo, en bandera nacional, y el 18 por 100 en bandera extranjera ó por tierra; dándose cuenta en cada caso á la superioridad, con remision de muestras.

4.^a Las mercancías que, sin tener las condiciones mencionadas en las dos reglas que preceden, carezcan de partida especial en el arancel, adeudarán los derechos señalados á sus análogas ó semejantes, según la bandera conductora. Cuando no tengan semejanza ni analogía, se procederá al despacho, á reserva de satisfacer los derechos que se señalaren por la superioridad.

Si se suscitare duda ó controversia entre los introductores y los empleados, se verificará también el despacho mediante obligación de sujetarse á lo que se resolviere, y con las consultas de los administradores de las aduanas se acompañarán á la superioridad muestras de los géneros que las promuevan.

5.^a Para el despacho de las mercancías por avalúo, deberán presentar los interesados á los administradores de aduanas las facturas originales de precios, las cuales servirán de base para el adeudo; ó manifestar de palabra ó consignar por escrito en las declaraciones los valores de las mercancías que presenten al despacho.

Si los empleados, no conformándose con los valores de las facturas, y en el caso de no presentarse estas, con los dados de palabra ó consignados por escrito en las declaraciones, creyeren deber señalar otros, por considerar los de los interesados inferiores á los verdaderos, no poniendo estos dificultad,

se pasará por los precios en que mutuamente se convenga.

Si los interesados no prestaren su conformidad se hará el adeudo con arreglo á los precios de factura, si ha sido presentada, ó á los que se hayan manifestado de palabra ó por escrito; á no ser que los empleados quieran adquirir la propiedad del género de que se trate, mediante el pago á sus dueños de la cantidad dada por ellos, y de un 10 por 100 mas. Será de cuenta de los empleados el pago de los derechos, segun el valor fijado por los vistas y no aceptado por el introductor, y las pérdidas ó ganancias en la venta; para lo cual la Hacienda pública les abonará la cantidad necesaria, en concepto de anticipo reintegrable.

En los despachos al avalúo referentes á mercancías de las que una ó mas especies tengan señalados en el arancel derechos fijos, se cuidará de que las mercancías que se despachen en esta forma nunca paguen menor derecho que el establecido, como cuota fija, á la especie de calidad inferior mas inmediata.

6.^a En el despacho de las mercancías procedentes de las posesiones españolas de América y de Oceanía, que adeuden por avalúo, la póliza contenida en el registro hará las veces de factura.

7.^a Las mercancías originarias de puntos extranjeros de Europa, Asia y África, que se con-

duzcan de las posesiones españolas de América, en union con otras de aquellos países, pagarán los derechos de entrada del extranjero, aun cuando conste en los registros haber sido satisfechos en las aduanas de Ultramar; y no se admitirán si fuesen de la clase de las prohibidas.

8.^a Las mercancías que sean producto y procedan de las posesiones españolas de América, y no tengan señalados en el arancel los derechos que como tales deban imponérseles, adeudarán solo el 10 por 100 sobre avalúo, si vinieren en bandera española; cuidándose de que nunca salgan perjudicadas, comparada la cuota exigible con la señalada á las mismas, pero de procedencias extranjeras, pues en tal caso se aplicará la partida correspondiente á estas.

Si vinieren en bandera extranjera, se exigirán los derechos que tengan señalados cuando en dicho pabellon procedan del extranjero.

9.^a Las mercancías coloniales y todos los productos extranjeros, conducidos á los depósitos de la Habana y Puerto-Rico en buques nacionales, y que se trasporten en otros también españoles á la Península é Islas Baleares, pagarán solamente el derecho señalado á la bandera española en las procedencias directas.

Las mismas mercancías y productos, llevados á dichos depósitos en buques extranjeros, pero trai-

dos luego á la Peninsula é Islas Baleares en españoles, satisfarán el derecho de la bandera nacional en las procedencias directas y además la mitad del recargo impuesto á la extranjera.

Si las dos partes de la navegacion se hubieren hecho en bandera extranjera, se satisfará el derecho diferencial, y además una mitad de este.

10 Las mercancías extranjeras, usadas que se conduzcan de las posesiones españolas de Ultramar, se considerarán como las ya nacionalizadas á su importacion en la Peninsula; y por lo tanto serán libres de derechos, como en el comercio de cabotaje.

11 Las mercancías que sean producto y procedan de las posesiones españolas de Oceanía, que no tengan señalados en el arancel los derechos que como tales hayan de satisfacer, solo adendarán la quinta parte de los establecidos á sus similares extranjeros, si vinieren en bandera española.

En caso contrario se exigirán los derechos impuestos á la bandera extranjera, procedente del extranjero.

12 Las mercancías de los países extranjeros de Asia y Oceanía que vengán directamente en pabellon nacional, y que no tengan señalados espresamente los derechos que hayan de satisfacer, pagarán solo tres quintas partes de los fijados en el arancel.

Las mismas cuando hayan sido llevadas á las Islas Filipinas , y desde ellas se traigan directamente tambien en bandera española, adeudarán la mitad de los derechos del arancel.

Si vinieren en bandera extranjera adeudarán en ambos casos los derechos de la misma , procedente del extranjero.

13 La bonificacion de las dos quintas partes que expresa el primer párrafo de la regla anterior, será estensiva á todas las mercancías que procedan directamente en buques nacionales de puertos situados al Este del cabo de Buena Esperanza y al Oeste del de Hornos , siempre que el arancel no espresé los derechos que hubieren de pagar en estos casos.

14 Las mercancías que traigan de Manila por el Istmo de Suez , los viajantes no dedicados al comercio , aun cuando la importacion en España sea por la via terrestre , y conocidamente resulte que no hay objeto de especular con ellas , adeudarán los derechos como si fueran conducidas en bandera nacional , siempre que se justifique su procedencia con la correspondiente documentacion de embarque obtenida en la aduana de Manila , como punto de origen.

15 Todos los productos de la costa occidental de África , que hayan sido llevados á las Islas españolas de Fernando Póo y Annobon , y desde ellas se conduzcan directamente á la Peninsula en buques

nacionales, adeudarán las tres quintas partes de los derechos señalados en el arancel, siempre que vengan incluidas en la documentación consular que establecen las ordenanzas generales de aduanas.

16 Los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad del Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastian en las Islas Canarias, serán los únicos que puedan hacer el comercio con los de la Península.

Se admitirán en la Península, como productos nacionales de las Islas Canarias, el aceite de tártago, la almendra, los altramuces, las alubias ó judías, la barrilla, las castañas, la cebada, las cebollas, el centeno, la cochinilla, los dulces, la esterilla para sombreros y sus compuestos, las frutas, los garbanzos y demas semillas, el maiz, la orchilla, las patatas, el pescado, las piedras de filtro y las lose-tas, la seda en capullo, en rama y elaborada, el trigo y el vino.

Perderán su nacionalidad los géneros, frutos y efectos que de Canarias se reexporten por invendibles ú otras causas.

Las mercancías procedentes de las posesiones españolas de Ultramar, que toquen en Canarias, conservarán su nacionalidad á su introduccion en la Península, considerándose los referidos puertos como depósitos; pero debiendo venir incluidas en

un registro, de conformidad á lo que se halla establecido para los géneros extranjeros.

17 No se concederá escepcion ni rebaja de derechos á favor de industria, establecimiento público, sociedad ni persona, de cualquiera clase que sean.

18 La conducción de mercancías de ilícito comercio, en calidad de tránsito para puertos extranjeros, solo se permitirá en buques que midan por lo menos doscientas toneladas, de veinte quintales castellanos cada una.

19 Las mercancías extranjeras y de las posesiones españolas de Ultramar, despues de satisfechos los derechos de introduccion, con arreglo al arancel, quedarán nacionalizadas y sujetas al pago de los mismos derechos de extraccion, consumo, arbitrios ú otros que, con cualquiera denominacion, se exijan á sus similares del reino.

20 Las disposiciones que en lo sucesivo alteren ó modifiquen los reglamentos ú órdenes, concediendo la entrada de una mercancía antes prohibida ó no comprendida en los aranceles, y las que modifiquen en sentido liberal la legislacion establecida, se ejecutarán desde que se publiquen en las respectivas aduanas, y comprenderán las mercancías no despachadas, las almacenadas y las en depósito.

La publicacion en las aduanas deberá hacerse

precisamente el día siguiente á aquel en que el administrador reciba la comunicacion oficial por la *Gaceta*, ó directamente por el conducto ordinario.

21 Las disposiciones que en lo sucesivo prohiban alguna mercancia antes permitida, ó recarguen los derechos de arancel, no tendrán ejecucion hasta vencidos los plazos señalados, que son:

De dos meses, en cuanto á las procedencias de Europa y África.

De tres, para las procedencias de las posesiones españolas de América, ó de cualquier otro punto de la América extranjera, situada al Este del cabo de Hornos.

De cinco, para las procedencias de los situados al Oeste del mismo cabo.

Y de ocho, para las procedencias de Asia é Islas Filipinas.

Los plazos empezarán el día en que la disposicion se publique en la *Gaceta*; y se llevará á efecto aquella el día en que concluya, cualquiera que sea la fecha de la salida de las mercancías de los puntos de procedencia.

Para el arancel de exportacion el plazo será de quince días.

22 Los buques de cualquiera Potencia, y los españoles procedentes del extranjero que hagan escala en alguno de los puertos del Reino, se entenderá que renuncian, en lo favorable, á los plazos

concedidos en la disposicion anterior, mientras no se justifique que la arribada fué forzosa.

23 El azúcar de refino y medio refino elaborado en la Peninsula, que se exporte para el extranjero, se bonificará con 8 rs. por arroba de azúcar refinado.

24 Las producciones naturales é industriales del Reino, no comprendidas ni mencionadas en el arancel de exportacion, se estraerán con absoluta libertad de derechos, arbitrios, obvenciones y emolumentos en cualquiera bandera.

25 Los frutos, géneros y efectos del Reino, que se estraigan de alguno de los puertos habilitados con destino á los de las posesiones españolas de Ultramar, se considerarán como si saliesen para cualquier otro de la Peninsula é Islas adyacentes.

26 Los géneros, frutos y efectos nacionales que se estraigan con destino á cualquier punto extranjero, podrán traerse otra vez á los puertos de la Peninsula é Islas adyacentes: pero se considerarán como extranjeros para pagar los derechos que el arancel de importacion señale á iguales objetos, segun la bandera. Los que por este arancel se hallan prohibidos no podrán introducirse, quedando sus dueños y consignatarios sujetos á las penas establecidas.

Los vinos españoles que se devuelvan por invendibles, y la pipería vacía que tambien se devuelva

cuando vengan en bandera nacional, no adeudarán derecho alguno.

De igual beneficio disfrutará los pellejos ó corambres que, llevados con vinos del país al extranjero, se devuelvan vacíos; los sacos en que se exporte por la aduana de Málaga el mineral de níquel de la mina llamada *San Juan Evangelista*; y los que sirvan para la exportación de cereales, ya se verifique esta por las aduanas terrestres ya por las marítimas.

Para que tenga efecto la gracia concedida en esta regla, será indispensable que se observen las formalidades siguientes.

PIPERÍA.—1.ª Que á su embarque en el reino haga constar el cargador ó capitán del buque conductor en las facturas de exportación, además de los requisitos prevenidos por las ordenanzas, la clase de envases en que la estracción se verifique, esto es, si son pipas, medias pipas, cuarterolas, sesterolas y la fábrica ó taller nacional de donde procedan.

2.ª Que en la nota de cargador en el extranjero y en el registro consular conste el número de la factura de exportación, la aduana que la espidió, el buque conductor, la clase de los envases y el taller en que fueron construídos; debiendo quedar en poder de los cónsules la factura original para que en ella hagan las bajas de las notas que se les presentan. Resultando conformidad y asegurada la administración de la identidad de los envases, se dará

aviso á la aduana respectiva, para que verifique las anotaciones oportunas y acuse el recibo.

PELLEJOS Y CORAMBRES.—La importacion debe tener lugar por el mismo punto de salida; y para comprobar la legitimacion de esta, han de tener estos envases un signo especial que, con el objeto de ser reconocidos á su retorno, les ponga la aduana por donde tuvo lugar la exportacion.

SACOS.—Las aduanas por donde se verifique la exportacion, pondrán á cada uno un sello de plomo asegurado con hilo acarreto teñido, para que pueda distinguirse de los que se emplean en el precinto de los bultos de efectos extranjeros y coloniales. A su retorno, que deberá efectuarse tambien por el mismo punto de salida, se inutilizarán los sellos; exigiendo las aduanas habilitadas, si faltase este requisito, los derechos correspondientes.

Cada administracion llevará una nota exacta de los sacos destinados al tráfico de níquel y cereales, á fin de evitar cualquier abuso.

27 Los frutos, géneros y efectos del reino que se exporten en bandera nacional para las posesiones españolas de Ultramar, podrán introducirse, con libertad de derechos, siempre que vuelvan en el mismo buque ú otro español; que se acredite su origen por las aduanas ultramarinas de los puertos de que procedan; y que antes de la importacion se justifique en la aduana correspondiente de la Peninsula

é Islas adyacentes ser los mismos que se exportaron.

28 Todo lo concerniente á la importacion y exportacion de cereales y semillas, asi como á los derechos que deban pagar, se regirá por una legislacion especial.

29 Para que un buque español, legitimamente matriculado, pueda disfrutar de los beneficios concedidos á la bandera nacional en el comercio de importacion del extranjero, de América y de Asia, deberán ser precisamente españoles el propietario, capitan, piloto, contraamaestre y dos terceras partes de la tripulacion.

30 Renuncia el beneficio de bandera todo buque español que, sin necesidad urgente, calificada ante el Cónsul de S. M. C., recibiere carena en puerto extranjero, ó hiciere mas obras de reparacion y recorrida que las puramente indispensables para regresar sin riesgo á un puerto del reino. Tales son: 1.^a Haber sufrido en la mar una gruesa averia por temporal ó abordaje, sin poder arribar á puertos de los dominios españoles. 2.^a Haber varado á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero extranjero ó en sus costas, y haber sufrido abordaje ó averia por temporal dentro del mismo. Y 5.^a Haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero extranjero, cuando menos un año, por causas que imposibilitaren la salida, ó por incidente de guerra.

51 Al propietario de todo buque construido, armado y equipado en los astilleros del Reino é Islas adyacentes, cuyo arqueo llegue ó esceda de cuatrocientas toneladas de veinte quintales castellanos, se abonará por cada una de las que mida, comprendido el local que se destine para la maquinaria, ciento veinte reales de vellon, luego que haya dado vela del puerto de construccion ó de otro del Reino, para hacer un viaje á cualquier punto de América ó de Asia.

Este premio será solo por la primera vez y mientras subsista la admision de naves extranjeras que midan mas de cuatrocientas toneladas; y para optar á él los interesados entregarán al administrador principal de aduanas de la provincia en que haya tenido efecto la construccion, una instancia dirigida al Ministerio de Hacienda pidiendo su abono. Dicho jefe se dirigirá á la autoridad superior de Marina, en solicitud de la correspondiente certificacion del arqueo del buque, en la cual deberán constar el número de toneladas de veinte quintales castellanos que mida; á cuyos documentos se unirá otra certificacion del contador de la aduana, visada por el administrador, que espresese haberse hecho el buque á la vela para cualquiera de los puntos dichos, y la correspondiente escritura de propiedad, remitiéndose estos documentos á la Direccion general de aduanas y

aranceles para que recaiga la resolucion oportuna.

52 El comercio de cabotaje, ó entre puertos de la nacion, solo podrá hacerse por buques de construccion, propiedad y tripulacion españolas.

Esceptúase la conduccion del carbon de piedra nacional, que podrá tambien hacerse en bandera extranjera, siempre que el cargamento sea esclusivamente de este artículo y no otro.

53 Se prohíbe á los buques de vapor extranjeros el transporte de géneros, frutos y efectos de un puerto á otro de la Península é Islas adyacentes. Esceptúanse los equipajes de los pasajeros, que estarán sujetos á las reglas establecidas por las ordenanzas generales de aduanas.

54 El buque español que en su viaje para la circulacion ó transporte de géneros, frutos y efectos extranjeros ó nacionales desde un punto á otro de la Península é Islas adyacentes, haga escala en puerto extranjero, será considerado como tal; y los géneros, frutos y efectos de que conste el registro pagarán los derechos de entrada como extranjeros, aunque se acredite haber sido antes satisfechos.

55 Las pesas y medidas serán las legales de Castilla, entendiendose la arroba en sólidos por peso de veinticinco libras de diez y seis onzas; y en líquidos, de treinta y dos cuartillos. Se esceptúa el aceite que se considerará como sólido.

La tonelada contendrá veinte quintales castellanos.

El quintal será de cien libras.

La vara de treinta y seis pulgadas.

La moneda el real de vellon, dividido en cien céntimos.

36 Quedan derogadas todas las Instrucciones, Reales órdenes y cualesquiera otras disposiciones, así generales como particulares, que se refieran á puntos de que tratan estas reglas, los aranceles de importacion y esportacion y las notas que se hallan al final de los mismos.

Si ocurriere algun caso no previsto en los mencionados documentos, se instruirá el oportuno espediente, que se remitirá á la Direccion general de aduanas y aranceles, la cual adoptará por sí misma ó propondrá al Ministerio la resolucion general que corresponda.

Artículos prohibidos á la importacion.

Número
de la
partida.

- 1 ARMAS de guerra, proyectiles y municiones; incluidos los pistones de fusil y cualquiera clase de pólvora.
- 2 AZOGUE.
- 3 CALZADO; escepto el que traigan los viajeros para su uso particular.
- 4 CARTAS hidrográficas, publicadas por el Depósito de Marina y reproducidas en el extranjero.
- 5 —Mapas y planos de autores españoles, cuyo derecho de propiedad no hubiere caducado
- 6 CINABRIO.
- 7 EMBARCACIONES de madera, que midan menos de 400 toneladas, de 20 quintales cada una.

El número de toneladas será el total de las que arroje el arqueo, debiendo comprenderse en los buques de vapor las que mida el espacio ocupado por la maquinaria.
- 8 GRANOS, harinas, galleta, pan y pasta para la sopa; siempre que no esté permitida su entrada por la legislación sobre cereales.

Número
de la
partida.

- 9 INSIGNIAS, divisas y prendas militares.
- 10 LIBROS é impresiones en castellano; á no ser que se introduzcan por los mismos autores que tengan el derecho de propiedad.
- 11 —Misales, breviarios, diurnos y demas libros litúrgicos.
- No se entenderán incluidos en la prohibicion los diccionarios y vocabularios que no perjudicaren los derechos de propiedad disfrutados por autores españoles, con arreglo á la legislacion vigente.
- 12 PINTURAS, figuras y cualesquiera otros objetos que ofendan á la moral ó ridiculicen la religion católica.
- 15 PREPARACIONES farmacéuticas que estuvieren prohibidas por los reglamentos sanitarios.
- 14 ROPAS hechas; excepto las que traigan los viajantes para su uso particular.
- 15 SAL comun.
- 16 TABACO en hoja, de cualquiera procedencia.

Número
de la
partida

**Artículos cuya exportacion
queda prohibida.**

- 1 ALCOHOL, ó galena argentifera.
- 2 CORCHO en panas, panes ó tablas, de la provincia de Gerona.
- 3 CORTEZA (*) de alcornoque, encina, roble y demas árboles que sirven para el curtido.
- 4 LITARGIRIO, que contenga una onza ó mas de plata por quintal.
- 5 TRAJOS de algodón, cáñamo ó lino; y los efectos usados de estas materias.

(*) Está en suspenso la extraccion de las cortezas, hasta que se adopten las disposiciones legislativas que convengan para conciliar los intereses de la propiedad con los públicos y con los colectivos de la industria y del comercio. Si, en circunstancias particulares, conviniere á los intereses de la agricultura ó del comercio la exportacion de la cáscara curtiente por algun punto determinado del Reino, será necesario que proceda la concesion del permiso por el Gobierno de S. M. para verificarlo, en virtud del expediente en que se acredite que no se seguirá perjuicio á los intereses públicos ni al fomento de los montes.

TABLA

PARA LA REDUCCION DE ARROBAS Y LIBRAS CASTELLANAS
 Á KILÓGRAMOS, SEGUN LA APRECIACION DE FRACCIONES,
 ESTABLECIDA EN LOS FERRO-CARRILES.

Libras de 1 á 25.

Libras.	Kilógramos.	Libras.	Kilógramos.
1	0,460	15	5,980
2	0,920	14	6,440
3	1,380	15	6,900
4	1,840	16	7,360
5	2,300	17	7,820
6	2,760	18	8,280
7	3,220	19	8,740
8	3,680	20	9,200
9	4,140	21	9,660
10	4,600	22	10,120
11	5,060	23	10,580
12	5,520	24	11,040
12½	5,750	25	11,500

Arrobas de 1 á 50.

Arrobas.	Kilógramos.	Arrobas.	Kilógramos.
1	11,50	26	299, »
2	23, »	27	310,50
3	34,50	28	322, »
4	46, »	29	335,50
5	57,50	30	345, »
6	69, »	31	356,50
7	80,50	32	368, »
8	92, »	33	379,50
9	105,50	34	391, »
10	115, »	35	402,50
11	126,50	36	414, »
12	138, »	37	425,50
13	149,50	38	437, »
14	161, »	39	448,50
15	172,50	40	460, »
16	184, »	41	471,50
17	195,50	42	485, »
18	207, »	43	494,50
19	218,50	44	506, »
20	230, »	45	517,50
21	241,50	46	529, »
22	255, »	47	540,50
23	264,50	48	552, »
24	276, »	49	563,50
25	287,50	50	575, »

Arrobas de 51 á 100.

Arrobas.	Kilógramos.	Arrobas.	Kilógramos.
51	586,50	76	874, »
52	598, »	77	885,50
53	609,50	78	897, »
54	621, »	79	908,50
55	632,50	80	920, »
56	644, »	81	931,50
57	655,50	82	943, »
58	667, »	83	954,50
59	678,50	84	966, »
60	690, »	85	977,50
61	701,50	86	989, »
62	713, »	87	1000,50
63	724,50	88	1012, »
64	736, »	89	1023,50
65	747,50	90	1035, »
66	759, »	91	1046,50
67	770,50	92	1058, »
68	782, »	93	1069,50
69	793,50	94	1081, »
70	805, »	95	1092,50
71	816,50	96	1104, »
72	828, »	97	1115,50
73	839,50	98	1127, »
74	851, »	99	1138,50
75	862,50	100	1150, »

Arrobas de 110 á 1000.

Arrobas.	Kilógramos.	Arrobas.	Kilógramos.
110	1265	560	4140
120	1580	570	4255
130	1495	580	4370
140	1610	590	4485
150	1725	400	4600
160	1840	410	4715
170	1955	420	4830
180	2070	430	4945
190	2185	440	5060
200	2300	450	5175
210	2415	460	5290
220	2530	470	5405
230	2645	480	5520
240	2760	490	5635
250	2875	500	5750
260	2990	550	6325
270	3105	600	6900
280	3220	650	7475
290	3335	700	8050
300	3450	750	8625
310	3565	800	9200
320	3680	850	9775
330	3795	900	10350
340	3910	950	10925
350	4025	1000	11500

ÍNDICE

de las materias que comprende este libro.

PARTE PRIMERA.

CAPÍTULO PRIMERO.

	Páginas.
DE LAS COMPAÑÍAS DE FERRO-CARRILES. . . .	12

CAPÍTULO II.

REGLAS QUE DEBEN APLICARSE Á LOS TRASPORTES DE GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD.	14
Aceptacion.—Responsabilidad.	Id.
Bultos que falten á la presentacion.	19
Faltas de peso á la entrega.	20
Condiciones que debe tener un bulto.	21
Bultos sin embalar.	24
Bultos en que se notan objetos rotos.	26
Daños causados por los ganchos de cargar.	27
Mercancias de poco valor ó susceptibles de averias.	29
Reservas.—Garantias.	Id.
Declaracion falsa.	35
Registro.	37
Condiciones para los trasportes.	38
Direccion falsa.	39
Bultos que faltan á la llegada.	40
Consignatario ausente.	45
Consignatario desconocido.	44

	Paginas.
Consignatario que se halla imposibilitado para el pago del transporte.	45
Exámen prévio de los bultos por el consignatario.	46
Negativa de recibir un bulto.	50
Descuentos.—Indemnizaciones.	52
Objetos estraviados ó perdidos.	59
Tasacion pericial.	61
Efectos dejados por cuenta de la compañía.	65
Transacciones.	67
Privilegio de que disfrutaban las empresas de transportes.	68
Mercancías en depósito.—Almacenaje.	69
Prescripcion en favor de las compañías de transportes.	72

CAPÍTULO III.

DE LAS RELACIONES QUE EXISTEN ENTRE LOS FERRO-CARRILES Y LAS ADUANAS, LOS DERECHOS MUNICIPALES Y LA ADMINISTRACION DE CORREOS.	74
Aduanas.	76
Fielatos.	80
Administracion de correos.	81
Objetos abandonados.	82
Trámites judiciales.	84

CAPÍTULO IV.

GRANDE VELOCIDAD.—EQUIPAJES.	85
Registro.—Cargamentos.	Id.
Entrega de los equipajes.	87
ENCARGOS.	89
Aceptacion.—Espedicion.	Id.
Cargamento.	92
Entrega.	95
Metálico y valores.	94

	Páginas.
Letras de cambio, pagarés, facturas y otros documentos de comercio.	97
Caballos, carruajes, perros.	Id.
Trasportes por requisicion.—Embargo.	101

CAPÍTULO V.

MERCANCIAS Á PEQUEÑA VELOCIDAD.	105
Aceptacion.—Espedicion.	Id.
Cartas de porte.—Plazos.	107
Peso.	110
Cargamento á granel.	115
Cargamento.	115
Reconocimiento á la llegada.	118
Entrega.	120

CAPÍTULO VI.

TRASPORTES ESPECIALES.	124
Trasporte de abejas.	Id.
Ganados.	125
Trasporte de paja en wagoes descubiertos.	128
Reglas que se observan en Francia para el trasporte de tropas, y particularmente para la artilleria.	129
Apéndice A de este reglamento.	141
Idem B de idem.	145
Idem C de idem.	146
Idem D de idem.	147
Trasportes de pólvora.	Id.
Trenes especiales de viajeros.	150
Trasportes fúnebres.	Id.

CAPÍTULO VII.

Usos y costumbres comerciales.	151
Medida cúbica para la madera.	155
Mérmas y pérdidas.	Id.

	Páginas.
Sal.	156
Tabacos.	Id.
Trasportes por mar.	Id.
REGLAS COMERCIALES QUE DEBEN OBSERVARSE.	157
Embalajes.	Id.
Entrega.	161
Reclamaciones.	163
Almacenaje.	165
Mercancías no reclamadas.	Id.
Trasporte de los caballos del ejército.	166

PARTE SEGUNDA.

BREVE RESEÑA Ó ESPLICACION DEL SISTEMA DECIMAL.	169
Base de este sistema y unidad fundamental.	Id.
Fraccion decimal y su valor relativo.	170
Definicion de las unidades métricas, sus múltiplos y sus divisores.	172
Abreviaturas.	178
Ley de 17 de Julio de 1849, y bases para la reforma de los aranceles de aduanas.	180
Arancel de las manufacturas de algodón admitidas al comercio.	186
Nota espresiva de las aduanas marítimas y terrestres de la Peninsula é Islas Baleares, con indicacion de la clase á que cada una corresponde, y la habilitacion de que disfruta.	195
Fielatos.	208
Reglas para la observancia del arancel.	215
Articulos prohibidos á la importacion.	229
Articulos cuya exportacion queda prohibida.	251
Tabla para la reduccion de arrobas y libras castellanas á kilógramos, segun la apreciacion de fracciones, establecida en los ferro-cariles.	255
Modelos.	

Número 1.

FERRO-CARRIL DE

CARTA DE PORTE DE P. VELOCIDAD.

Estacion de salida (*Madrid.*)

Estacion de llegada (*Alcázar.*)

Remitente D. (*Pedro Giron.*)

Consignatario D. (*Id.*)

N.º de entrada (n)

N.º de los wagoes (451.)

Id. de expedicion (540.)

Id. de llegada

		PAGADO.	POR COBRAR.
PORTE.	} (5600)	kilógramos (5.º) clase á	"
		kilógramos clase á	"
		kilógramos clase á	"
Desembolsos pagados..			
Desembolsos que se pagarán.			
TOTAL.			
Dias de almacenaje.			
Recomposiciones..			
TOTAL.			
Acarreo.			
Derechos de puertas, consumos y aduanas.			
TOTAL.			

Madrid el 24 de Noviembre de 1858.

RECIBIDO.

Et

OBSERVACION.—La empresa no responde de los bultos mal acondicionados, de las pérdidas y averías ocasionadas en los géneros por su mal embalaje interior, como tampoco de las causadas en los registros de las Administraciones de Puertas ó Aduanas y embargos que estas efectúen por inobservancia de los Reglamentos de las mismas.

El trasporte de líquidos en corambres ú otros embases frágiles, se hará bajo la responsabilidad de los remitentes.

Pormenor de las mercancías al dorso.

Número 2.

NUMERO DE ORDEN (680.)

AVISO.

La nota de expedición debe indicar:

1.º El nombre y las señas del remitente.

2.º El nombre y las señas del consignatario.

3.º El número de bultos que se espiden, su peso y su contenido, así como sus marcas, números ó señas.

FERRO-CARRIL DE



NOTA DE ESPEDICION.

Entregado por (*D. Antonio Vidal, que vive*) calle (*de Atocha, número 40*), para espedir á (*Alicante, á D. José Tato, etc.*)
Calle etc.

MARCAS.	NUMERO Y NATURALEZA DE LOS BULTOS.		PESO.	OBSERVACIONES.
<i>BD</i>	20	<i>Sacos de cacao.</i>	500	

Los bultos espresados arriba se embarcaron segun su órden de número.
Hasta el dia de embarque la compañía no responde de incendios ni averías.

Madrid el 4 de Diciembre de 1858.

FIRMA DEL REMITENTE.

V.º POR EL MOZO FACTOR.

Número 3.

Velocidad.

Núm. de entrada

REMITENTE:

Sr. D.

CONSIGNATARIO:

Sr. D.

NATURALEZA Y PESO DE LOS BULTOS.

Yo, el abajo firmado, me comprometo á poner á cubierto la Compañía del ferrocarril de las reclamaciones á que podría dar lugar el transporte de los bultos indicados, por razon de

En á de de 185

FERRO-CARRIL DE

BOLETIN DE GARANTÍA.

Pequeña velocidad.

REMITENTE:

Sr. D. *Bonifacio Medrano.*

CONSIGNATARIO:

Sr. D. *Bonifacio Medrano.*

NATURALEZA Y PESO DE LOS BULTOS.

3 bultos equipage.

Yo, el abajo firmado, me comprometo á poner á cubierto la Compañía del ferrocarril de las reclamaciones á que podría dar lugar el transporte de los bultos indicados, por razon de (*que dos bultos van abiertos y un poco rotos*).

En Alicante á 20 de Enero de 1859.

Firma.

Núm. de entrada:

ESTACION
de Alicante.

FERRO-CARRIL DE

Número 4.

N.º 

El

Remitente

Consignatario

Destino

Recibido

CANTIDADES RECIBIDAS.	
Por portes pagados.	Por portes mas alla.



FERRO-CARRIL DE

ESTACION

DE MADRID.

GRAN VELOCIDAD.

NUMERO DE ORDEN.



PORMENOR DE LAS MERCANCIAS.

5 Cajon y maletas.

El 40 de Enero de 1859 á las 4 de la tarde D. Juan Tronchon ha entregado para espedir á D. Casarubia, á A. J., las mercancías, cuyo detalle es el siguiente:

COBRADO. Importe.		PARA COBRAR. Importe.	
40	25	»	»

EL JEFE DE ESTACION,

Número 5.

FERRO-CARRIL DE

HOJA DE CARGAMENTO.

Estacion que espide (*Madrid*).

Sale el dia (*4 de Diciembre*). Tren núm. (*20.*)

Wagon núm. (*415*).

BACAS NUM.

Se hará una hoja por cada wagon.
Siempre que haya necesidad de dejar el wagon en una estacion, se dejará tambien la hoja.

PROLONGAS

Estacion que recibe (*Alicante*).

Llega el dia tren núm.

Descargado el dia á las de la

GARROTAS

NUMERO DEL REGISTRO.	MARCA Y NUMERO.	NUMERO Y DETALLES DE LOS BULTOS.	PESO.	CONSIGNATARIO.	OBSERVACIONES.	INCIDENTES DEL VIAJE.
1500 1501	K AC	<i>Sacos de arroz.</i> <i>Muebles.</i>	10 20	.200 350	<i>Gonzalez.</i> <i>Pardo.</i>	Dejado en la Estacion de el dia tren núm. Recogido de la Estacion de el dia tren núm. Dejado en la Estacion de el dia tren núm. Recogido de la Estacion de el dia tren núm.

Número 7.

MODELO DE RECLAMACION

POR AVERÍAS, PÉRDIDAS, FALTAS DE GÉNERO ETC.

de de 18

Sr. Jefe de Explotacion Comercial.

Muy Sr. mio: El dia de se embarcó en la Estacion de á mi consignacion en un cargamento de segun talon n.º; á la llegada y al hacerme cargo de esta partida resultó (una averia en falta, rotura, rozadura de fardo ó lo que sea) (1) que habiendo sido reconocido por el agente comercial y factor encargado, establezco mi cuenta reclamando la cantidad de que ruego á V. se sirva disponer me sea abonada.

Queda de V. etc.

(1) Cuando la avería ó falta consista en géneros tegidos, ú otros cuyo comercio se haga por factura se acompañarán estas copias, para que comprobadas por la oficina, se devuelvan los originales á los interesados.

MODELO DE RECLAMACION

EN DIFERENCIA DE PESO.

de de 18

Sr. Jefe de Explotacion Comercial.

Muy Sr. mio: El dia de se embarcó en la Estacion de á mi consignacion en un cargamento de con peso figurado de kg.: repesada esta partida á la llegada, á instancia mia, resultó con solo el peso de kg., ó sea una diferencia de kg á mi favor, cuyo porte de á razon de en clase he satisfecho demas, y ruego á V. se sirva disponer me sea reintegrado.

Queda de V. etc.

MODELO DE RECLAMACION.

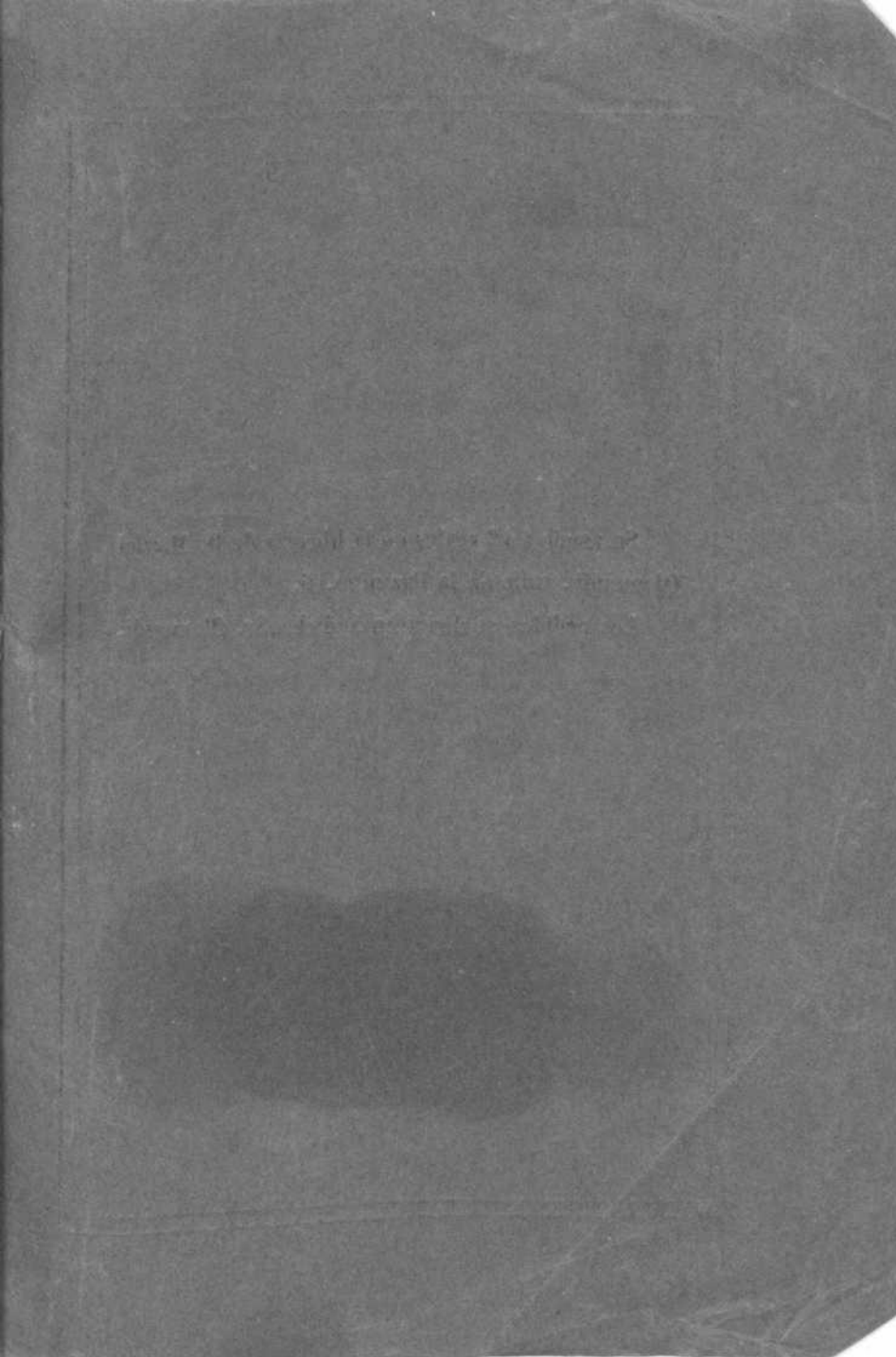
POR MALA CLASIFICACION.

de de 18

Sr. Jefe de Explotacion Comercial.

Muy Sr. mio: El dia de se embarcó en la Estacion de á mi consignacion en un cargamento de con peso figurado de kg.: y habiéndose clasificado en clase á y marcando la tarifa respectiva que solo sea á en clase, resulta que he satisfecho demas que ruego á V. se sirva disponer me sea reintegrado, comprobado que sea con los documentos de su referencia.

Queda de V. etc.



Se vende á 12 reales en la libreria de D. Miguel
Olamendi , calle de la Paz núm. 6.

Los pedidos se dirigirán á dicho Sr. Olamendi.

