
ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS

ESTUDIO SOBRE LOS FERROCARRILES VECINALES

O SECUNDARIOS

(Continuación)

ÍNDICE

- 6.—Reglamento de administración pública y ley de policía francesa para los ferrocarriles secundarios.
- 7.—Pliegos de condiciones generales de las construcciones de los ferrocarriles secundarios de la «Sociedad Nacional» belga.
- 8.—Consideraciones generales de los pliegos de condiciones anteriores.

Como se ve «la autoridad administrativa francesa, se pone siempre en el caso, de poder obligar, á cualquier concesionario á ejecutar las modificaciones que juzgue necesarias para el buen servicio de las vías públicas, sin que por ello, el concesionario pueda exigir ninguna indemnización. Es decir mantiene el pleno dominio sobre las vías públicas, aunque preste su suelo para poner vías férreas secundarias ó tranvías. Disposición tan útil como necesaria, puesto que, de otra manera, por favorecer el establecimiento de un tranvía ó de un ferrocarril secundario que hiciera uso del suelo de los caminos públicos, podría correrse el riesgo de dejar en muy malas condiciones el servicio general de los vehículos ordinarios por dichas vías, y percibido el error, ó deficiencia de disposiciones convenientes en los planos, la autoridad administrativa no podría remediar el daño causado á la vía pública, sino pagando indemnizaciones, etc., á la compañía concesionaria.

Este caso ha pasado y pasa constantemente entre nosotros: las concesiones se hacen *sobre ante-proyectos* en la mayor parte de los casos y no sobre *planos definitivos* como habla el decreto francés. Naturalmente, se encuentran en la ejecución, miles de disposiciones de detalles, que más tarde son reconocidas como onerosas para las vías públicas que son atravesadas por dichas líneas férreas, y la autoridad administrativa, si exige medidas de seguridad, como poner barreras, etc., etc., se encuentra obligada á indemnizar á la empresa, por cuanto todo concesionario alega inmediatamente que no está obligado á hacerlo, puesto que no figura en el dosel de su *ante-proyecto*. Y en realidad cualquiera que sea la concesión de un ferrocarril, sea de interés general ó de interés local, no debe poder dañar en lo más mínimo el tráfico general de los caminos públicos y es natural entonces que corran de su cuenta y riesgo, todas las medidas que se reconozcan como necesarias con este objeto aunque por descuido, ó porque se han autorizado ante proyectos, no se habían previsto en el dosel primitivo.

Artículo 2.º—Oficinas de espera, de control, desagües.

«La posición de las oficinas de espera i de control que pueden ser autorizadas sobre la vía pública, las alcantarillas de desagües, cañerías de agua y de gas, deben ser indicadas en los planos presentados por el concesionario, así como todo lo que, por su naturaleza, pueda influir en el buen funcionamiento de los diversos servicios que pueden ser afectados.»

Artículo 3.º—Vías dobles, estaciones de desvíos.

«El proyecto de ejecución indicará el número de vías que se establecerán en las diversas secciones de la línea concedida, como el número y disposiciones de las estaciones de desvíos.»

Artículo 4.º—Trocha de la vía, galibo del material rodante, entre-vía.

«La trocha de la vía será fijada para cada concesión por el pliego de condiciones.

«El ancho de las locomotoras, de los vehículos, así como el de su carga, no podrá exceder de dos y media veces la trocha de la vía, ni la cota máxima de dos metros ochenta centímetros ($2^m 80$) y el ancho máximo ocupado por el material rodante, comprendiendo todas sus salientes, principalmente los marcha-piés laterales, no podrán sobrepasar del ancho de la caja, aumentado en treinta centímetros ($0^m 30$).

«La altura del material rodante y de su carga, no podrá exceder de cuatro metros veinte centímetros ($4^m 20$) para una vía de $1^m 44$ y ella será arreglada de una manera definitiva é invariable por el pliego de condiciones para las vías de trocha menor, de manera que no se pueda comprometer la seguridad del público.

«En las partes á varias vías el ancho de cada entre-vía debe ser tal que quede un intervalo libre, por lo menos de cincuenta centímetros ($0^m 50$) entre las partes salientes de los vehículos que se crucen.

«No pueden ser tomadas las cifras anteriores de una manera absoluta: cada administración debe hacerlas variar, según la clase de equipo que se use en las líneas. La altura de los coches, wagoes, y de la carga, debe variar también con el espacio libre que tienen los túneles de la vía, etc., etc., con tal que, como lo dice muy bien el reglamento francés, no se comprometa la seguridad pública, exagerando el ancho de los carros, con respecto á la trocha de la vía, ó bien el de la carga ó su altura, de modo que, en un caso dado pudieran bascular los wagoes. Todas las demás cifras, como se comprende muy bien son relativas y deben

ser estudiadas, para cada paso particular y fijadas en los pliegos de condiciones peculiares á cada concesión.»

Artículo 5.º—Establecimiento de la vía férrea, ancho reservado á la circulación del público.

«La autoridad que ha acordado la concesión determinará las secciones de la línea, donde la vía será establecida al nivel de las calzadas, con rieles encontrados, quedando accesibles y practicables para los vehículos ordinarios y aquellos en los cuales será colocada en las veredas de los caminos (accotement) prohibidas para los vehículos ordinarios.

«El pliego de condiciones de cada concesión, determinará los anchos que deben reservarse para la libre circulación en las vías públicas, de tal manera, que el cruzamiento de dos vehículos quede siempre asegurado, uno de ellos pudiendo ser el tranvía, en el primero de los casos considerados anteriormente.

«Las disposiciones prescritas deben por lo demás garantizar, en todo caso, la seguridad de los piétones que circulan sobre la vía pública y la de los vecinos cuyas fachadas de casas dan sobre la vía.

«Si la zona ocupada por la vía, queda accesible y practicable para los vehículos ordinarios, los rieles deben ser de ganganta y acompañados de contra-rieles; el ancho del espacio ó garganta que puede quedar entre el riel y el contra-riel, no podrá exceder de veintinueve milímetros (0^m 029) en las partes rectas y de treinta y cinco (0.035) en las partes curvas.

«Las vías férreas serán puestas al nivel de las calzadas, sin salientes ni depresiones sobre el perfil normal de éstas.»

Entre nosotros, los caminos públicos no tienen las veredas ó partes reservadas para el tráfico de á pie, que los franceses

llaman el *accotement*: por consiguiente habría que verse primero, si nuestra dirección general de obras públicas desea ó nó cambiar el perfil normal de los caminos para según eso redactar el artículo en conformidad con ese perfil ó bien modificarlo tomando como puntos de partida los fosos que corren siempre paralelamente á los caminos para asegurar su disecación.

Artículo 6.º—Partes del camino público que hay que modificar, tranvías á nivel, acceso de propiedades vecinas.

«El concesionario subministrará, en los puntos que le sean indicados, lugares adecuados para el depósito de materiales de conservación, que encontraban su lugar anteriormente en las veredas (*accotement*) ocupadas por la vía férrea.

«Cuando para mantener la vía férrea en los límites de curvatura é inclinación, fijadas por el pliego de condiciones, ó para mantener el funcionamiento de los servicios de los interesados (Art. 2) se debe hacer sufrir algunas modificaciones al estado de la vía pública, el concesionario ejecutará los trabajos, sea á su costa, sea con el concurso de los servicios interesados, si hay lugar, en conformidad con los proyectos aprobados por la administración.

«El operará, igualmente, los ensanches que sean indispensables para restituir á la vía pública el ancho exigido en virtud del artículo precedente.

«Debe mantener el acceso libre de la vía pública para los vehículos ordinarios, tanto en los caminos públicos como particulares, así como las entradas de las vías carreteras que serán interceptadas por la vía férrea. La travesía de los caminos públicos ó particulares se operará á nivel aunque el riel forme saliente ó depresiones sobre la superficie de estos caminos.

«El concesionario, debe por lo demás, tomar todas las disposiciones necesarias para facilitar la ejecución de los trabajos que

sean prescritos ó autorizados por la administración, con el fin de crear nuevos accesos, sea á los caminos públicos ó particulares, sea á los propietarios vecinos.»

Art. 7.º—Desviaciones por construir fuera del suelo de los caminos públicos.

«Las desviaciones por construir fuera del suelo de los caminos públicos y de los caminos por clasificar como anexos, deben ser establecidas en conformidad con las disposiciones prescritas por la autoridad competente.»

Artículo 8.—Desagües—Restablecimiento de comunicaciones.

«El concesionario está obligado á asegurar á su costa, durante la duración de la concesión, el libre curso de las aguas que venían detenidas, suspendidas ó modificadas por sus trabajos.

«Él debe, aún, restablecer las comunicaciones públicas ó particulares, que la ejecución de los trabajos obligue á modificar momentáneamente.»

Artículo 9.—Ejecución de los trabajos.

«La demolición de las calzadas, y la abertura de cortes para la postura y conservación de la vía férrea, serán efectuadas con celeridad y con todas las precauciones necesarias.

«Las calzadas deben quedar colocadas en el más perfecto estado.

«Los trabajos deben ser conducidos de manera que no comprometan la libertad ni la seguridad de la circulación. Toda excavación que quede abierta, sobre el suelo de una vía pública, así como depósito de materiales, deberá ser alumbrada y cuidada durante la noche, hasta que la vía pública quede libre y entregada conforme al perfil normal del proyecto.

Artículo 10.—Estaciones.

«El pliego de condiciones indicará si el tranvía deberá detenerse en plena línea, para tomar ó dejar pasajeros ó mercaderías sobre todos los puntos del trayecto, ó si, por el contrario, él no se detendrá más que en las estaciones y paraderos designados, ó en fin, si los dos modos de explotación se encuentran combinados. En estos dos últimos casos, si las estaciones ó paraderos, no han sido determinados en el pliego de condiciones, ellas lo serán á la aprobación de los proyectos definitivos por la autoridad que autoriza la concesión, á propuesta del concesionario y después de hacer averiguaciones (enquete.)

«Si durante la explotación se reconoce que son necesarias nuevas estaciones ó paraderos, de acuerdo con el concesionario y la autoridad que decreta la concesión, y se procederá á una investigación especial en la forma prescrita por el reglamento de la administración pública de 18 de Mayo de 1881, y la ubicación será definitivamente fijada por el prefecto oyendo al concesionario.

«El número de estaciones, y ubicación de las estaciones de desvíos serán determinados por el prefecto oyendo al concesionario; si la seguridad lo exige, el prefecto podrá durante el curso de la explotación, prescribir el establecimiento de estaciones de desvíos, así como el aumento de vías en las estaciones y sus alrededores.

«El concesionario está obligado á someter al prefecto, antes de principiar la ejecución, los proyectos de estaciones, paraderos etc., los que se compondrán:

«1.º—De un plano á la escala de 1/500 indicando las vías, andenes, edificios y su distribución interior así como las disposiciones de los alrededores;

«2.º—De una elevación de los edificios á la escala de un centímetro por metro.

«3.º—De una memoria descriptiva en las cuales las disposiciones esenciales del proyecto se encuentren justificadas.»

Artículo 11.—Indemnizaciones de terrenos y perjuicios.

«Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de una vía férrea y sus dependencias, fuera del suelo de los caminos públicos, para las desviaciones de las vías de comunicación ó acequias, canales ó cursos de aguas desviadas, y en general para la ejecución de los trabajos, cualesquiera que ellos sean, y que sean necesarios para el establecimiento del proyecto, serán comprados y pagados por el concesionario, salvo que la autoridad que ha acordado la concesión haya tomado el compromiso de entregar ella misma los terrenos.

«Las indemnizaciones, por ocupación temporal ó por deterioros de terrenos por estadias, modificación ó destrucción de fábricas, ó por todo perjuicio cualquiera que resultare de los trabajos, serán soportadas y pagadas por el concesionario.»

Artículo 12.—Derechos conferidos al concesionario.

«La empresa, siendo de utilidad pública, el concesionario estará investido, para la ejecución de los trabajos dependientes de su concesión, de todos los derechos que las leyes y reglamentos confieren á la administración en materia de trabajos públicos, sea para la adquisición de terrenos por vía de expropiación, sea para la extracción ó transporte, depósitos de tierras y materiales etc., y quedará al mismo tiempo, sometido á todas las obligaciones que deriban para la administración de estas leyes y reglamentos.»

Artículo 13.—Servidumbres militares.

«En los límites de la zona fronteriza y en el radio de las servidumbres de los recintos justificados, el concesionario estará obligado, para el estudio y ejecución de sus proyectos, á someterlos al cumplimiento de todas las formalidades y de todas las condiciones exigidas por las leyes y decretos y reglamentos concernientes á los trabajos mixtos.»

Artículo 14.—Minas.

«Si la vía férrea atraviesa un suelo ya concedido para la explotación de una mina, el Ministerio de Trabajos Públicos determinará las medidas que se tomarán para que el establecimiento de esta vía no dañe la explotación de la mina, y recíprocamente para que, en caso contrario, la explotación de la mina no comprometa la existencia de la vía férrea.»

Artículo 15.—Canteras.

«Si la vía férrea recorre terrenos que encierran canteras ó los atraviesa subterráneamente, ella no puede ser entregada á la circulación, antes que las excavaciones que pudieren comprometer su solidez, no hayan sido rellenadas y consolidadas.

«El Ministerio de Trabajos Públicos determinará la naturaleza y extensión de los trabajos que conviene emprender á este respecto, que serán por lo demás ejecutados por cuenta y riesgo del concesionario.»

Artículo 16.—Control y vigilancia de los trabajos.

«Los trabajos estarán sometidos al control y vigilancia del prefecto bajo la autoridad del Ministerio de Trabajos Públicos.»

«Este control y esta vigilancia tendrán por objeto impedir al concesionario apartarse de las disposiciones prescritas por el presente reglamento y los que resulten de los pliegos de condiciones y de los planos aprobados.»

Artículo 17.—Recepción de los trabajos.

«A medida que los trabajos se terminen sobre las partes de la vía férrea susceptible de ser entregados útilmente á la circulación, se procederá al reconocimiento, y si hay lugar á la recepción provisoria de estos trabajos por uno ó varios comisionados que el prefecto designe.

«En vista del acta que se levante de este reconocimiento el prefecto, autorizará, si hay lugar, el que se entregue á la explotación las partes de que se trata; después de esta autorización el concesionario puede entregar al servicio dichas partes de vías y percibir las tarifas determinadas por el pliego de condiciones; sin embargo, estas recepciones parciales, no serán definitivas, sino con la recepción general de la vía férrea la cual se hará en la misma forma que las recepciones parciales.»

Artículo 18.—Kilometraje y plano cadastral en las partes donde hay desviaciones.

«Inmediatamente después de concluidos los trabajos, y á más tardar seis meses después de entregada á la explotación la línea ó cada sección, el concesionario debe hacer efectuar, á su costa, el kilometraje contradictorio con cada propietario vecino, en presencia del Prefecto ó de su representante, así como un plano cadastral de las partes de la vía férrea y sus dependencias que estén situadas fuera del suelo de los caminos públicos. Él hará también, á su costa, y contradictoriamente con los agentes designados por el prefecto, un estado descriptivo de todas las

obras de arte que se han efectuado; este estado será acompañado un atlas conteniendo los dibujos cotados de todas las obras.

«Un ejemplar, debidamente certificado, de las actas del kilometraje, del plano cadastral, y del estado descriptivo y su actas, será entregado por el concesionario, á su costa, y depositado en los archivos de la prefectura.

«Los terrenos adquiridos por el concesionario, posteriormente al kilometraje general, para satisfacer á las necesidades de la explotación, y por este mismo motivo, llegan á ser parte integrante de la vía férrea, darán lugar, á medida que se hacen las adquisiciones, á kilometrajes suplementarios que son agregados al plano cadastral: estas mismas adiciones se harán á los atlas con todas las obras de arte ejecutadas posteriormente á su redacción.»

TÍTULO II.

CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN.

Artículo 19.—Conservación.

«La vía férrea y todo el material de su dependencia debe ser constantemente conservado en buen estado, de manera que la circulación sea siempre fácil y segura,

«Los gastos de conservación, y los que den lugar las reparaciones ordinarias y extraordinarias de la vía férrea serán á cargo del concesionario.

«Sobre las secciones con rieles embutidos, donde la vía férrea es accesible á los vehículos ordinarios, la conservación del pavimento ó del empedrado de la superficie destinada á la circulación del tranvía se encontrará arreglada, para cada concesión, por el pliego de condiciones que indicará quien quedará encargado de ejecutar esta conservación, así como las reparaciones y sus gastos.

«En las secciones de la vía férrea que no son accesibles á los vehículos ordinarios, la conservación que queda á cargo del concesionario comprende la superficie entera de las vías aumentada de una zona de un metro (1.^m) que será medida á partir de cada riel exterior.

«Si la vía férrea, y las partes de la vía pública, cuya conservación está confiada al concesionario, no se encuentran constantemente mantenidas en buen estado, se procederá de oficio, por disposiciones del prefecto y por cuenta y riesgo del concesionario, sin perjuicio si hay lugar á la aplicación de las disposiciones indicadas posteriormente en el Art. 41.

«El montante de los avances hechos será cubierto por medio de jiros que el prefecto hará ejecutables.»

Artículo 20.—Del material de explotación.

«El material rodante que se entregue á la circulación sobre la vía férrea, debe pasar libremente por el galibo, cuyas dimensiones serán fijadas en conformidad con las disposiciones del Artículo 2 del presente reglamento.»

«La tracción se efectuará en conformidad con las cláusulas de la concesión.

Artículo 21.—Máquinas y locomotoras á vapor.

«Las máquinas y locomotoras á vapor serán construídas por los mejores modelos, ellas deberán satisfacer las prescripciones de los Artículos 7, 8, 9, 11 y 15 de la Ordenanza del 15 de Noviembre de 1846, en lo que concierne especialmente á sus generadores, con las disposiciones del Decreto del 30 de Abril de 1880. Los tipos de máquinas empleados, su peso máximum y la carga por eje, deben ser aprobados por el prefecto, con el dictamen del servicio de control, teniendo en vista las necesidades de la explotación, de la composición y estado de la vía.

«Las máquinas estarán provistas de frenos bastante poderosos, para que, lanzadas sobre una pendiente de dos centímetros por metro (0.^m 02) con una velocidad de veinte kilómetros (20) por hora, ellas puedan ser detenidas, sin recurrir á los frenos de los wagones remolcados, en un espacio de veinte (20) metros á lo sumo.

«Las locomotoras con hogar, no deben dar ningún olor, y no deben arrojar sobre la vía pública, ni chispas, ni carboncillos encendidos, ni cenizas, ni humo, ni el exceso de agua: el concesionario expresamente es responsable de todo incendio, cuando por el empleo de las máquinas con hogar, sea sobre la vía pública ó en las propiedades vecinas.

«Ninguna locomotora podrá sen entregada al servicio, sino en virtud de un permiso especial de circulación dado por el prefecto con el dictamen de los funcionarios encargados del control, después de las formalidades prescritas para las locomotoras de ferrocarriles y después de la verificación de la eficacia de los frenos, teniendo presente las velocidades de las locomotoras é inclinaciones de la vía.»

Las disposiciones prescritas por este artículo, todas ellas de seguridad pública, se refieren á las ordenanzas municipales etc., sobre las instalaciones de máquinas ó servicio de locomóviles en las poblaciones. Entre nosotros poco se ha reglamentado á este respecto, pero existen algunas ordenanzas de policía sobre las instalaciones de calderos, etc., que sería necesario poner en relación al párrafo primero del presente artículo. Las prescripciones del párrafo cuarto que prohíbe arrojar humo, cenizas, carboncillos encendidos, etc., como se comprenderá fácilmente, sólo rige para los tranvías que atraviesan las calles, y para los ferrocarriles vecinales, en la parte que usan el suelo de los ca-

minos públicos: en plena campaña, estas prescripciones serían onerosas y se rigen entonces los ferrocarriles vecinales por las reglas generales de los demás ferrocarriles; pero en todo caso, y para todas las líneas, queda siempre vigente la prohibición de que las locomotoras arrojen chispas ó carbones encendidos que puedan ocasionar incendios, y las empresas ó concesionarios no podrían evitar el pagar los perjuicios que pudieran ocasionar por este motivo, y no puede ser de otra manera, si se quiere evitar que, la construcción de un ferrocarril y su explotación por máquinas á vapor, no ocasione perjuicios al vecindario.

Artículo 22.—Otros motores mecánicos.

«Las máquinas fijas y las locomotoras de cualquier otro sistema, que la locomotora á vapor provista de hogar, deben satisfacer á las prescripciones especiales decretadas por Ministerio de Trabajos Públicos.»

Artículo 23.—Coches y wagones

«Los coches de pasajeros deben satisfacer las prescripciones de los artículos 8, 9, 12, 13, 14 y 15 de la ordenanza del 15 de Noviembre de 1846, estos serán suspendidos sobre resortes y podrán ser de dos pisos.

«El piso inferior será enteramente cubierto con banquetas y espaldares, cerrados con vidrios por lo menos durante el invierno, provistos de cortinas y alumbrados durante la noche; el piso superior tendrá banquetas con espaldares y tendrá acceso por escaleras y pasadizos laterales, que harán accesibles todos los asientos, y barandas sólidas por lo menos de un metro diez centímetros de alto (1^m10) definitivo y servirán de segundo.

«Sobre las vías férreas en que la tracción se opere por medio de locomotoras, el piso superior será cubierto y protegido en la delantera y trasera por panisos transversales.

«Los espaldares de las banquetas deben ser inclinados y elevados hasta la altura de la espalda de los pasajeros.

«Puede haber asientos de varias clases; las disposiciones particulares de los asientos, de cada una de las clases se hará en conformidad con las prescripciones acordadas por el prefecto.

«Los wagones destinados al transporte de las mercaderías, de caballos y de animales, las plataformas, y en general todas las partes del material rodante deben ser de buena y sólida construcción y satisfacer las prescripciones de los artículos 8, 9 y 15 de la ordenanza del 15 de Noviembre de 1846.

«Cada coche, sin excepción, estará provisto de un freno poderoso.»

Las prescripciones de este artículo, no podrán ponerse en vigencia entre nosotros, donde no tenemos ninguna ordenanza ni reglamento, etc., que fije las condiciones generales del material rodante de nuestras vías férreas; y por otra parte, por cuanto la clase de equipo, que nosotros preferimos en nuestras vías, es, por lo general, el equipo americano, distinto de usado en Europa. Sería, pues, necesario rehacer completamente este artículo para armonizarlo con nuestras exigencias y necesidades.»

Artículo 24.—Conservación del material.

«El material rodante y todo el material de servicio de la explotación debe estar constantemente mantenido en buen estado de conservación y limpieza.

«Si el material de que se trata, no se encuentra en buen estado, se puede proceder á esta diligencia de oficio por el prefecto, por

cuenta y riesgo del concesionario, sin perjuicio, si hay lugar, de las disposiciones indicadas en el artículo 41.»

Artículo 25.—Reglas de explotación aplicables á los servicios de tranvías.

GUARDIANES Y SEÑALES.

«El concesionario estará obligado á tomar á sus expensas, en todas las partes donde la necesidad se haga sentir, ó que haya sido reconocida necesaria por el prefecto, con el dictamen del servicio de control, teniendo presente el modo de explotación empleado, las medidas necesarias para asegurar la libertad y la seguridad del pasaje de los wagones y de los trenes sobre la vía férrea, y la circulación ordinaria sobre los caminos que siguen ó atraviesan la vía férrea.»

Artículo 26.—Faenas de reparación de la vía.

«Cuando una faena de reparación se establezca en una vía, se colocan señales que indiquen el estado de la vía y que no permitan pasaje de wagones ó trenes, ó que manifiesten que es preciso disminuir la velocidad si esto solo es necesario.»

Artículo 27.—Alumbrado de los coches y trenes.

«Todo coche aislado ó todo tren llevará, exteriormente, una luz roja en su delantera, y una luz verde en su trasera; los faroles serán con reflectores, serán prendidos á la puesta del sol y no podrán ser apagados sino á su salida.»

Artículo 28.—Transporte de materias peligrosas.

«Es prohibido admitir en los convoyes que llevan pasajeros cualquiera materia que pueda dar lugar á explosiones ó á incendios.»

Artículo 29.—Servicio de tranvías con tracción por caballos.

«El cochero debe tener el aparato de maniobra del freno, á la mano; debe estar constantemente atento sobre el estado de la vía, y sobre el acercamiento de los vehículos ordinarios, piños de ganados, y disminuir y aun detener la marcha en caso de obstáculos, según las circunstancias: debe conformarse con las señales de disminución de marcha ó de alto que les hagan los guardianes y obreros de la vía.»

El cochero estará provisto de una trompa ó corneta, ó de cualquier otro instrumento de la misma naturaleza, con el fin de hacer notar su aproximación á los coches, etc., y pasajeros de la vía. En los tranvías de servicio de pasajeros, el cochero debe encontrarse en comunicación, por medio de una señal de alto, con el conductor, ó sea con los pasajeros en los coches que no hay conductor.»

Artículo 30.—Servicio de tranvías con tracción mecánica.—Composición de los trenes.

«Sobre las líneas de tranvías con tracción mecánica, el largo de los trenes no podrá pasar de 60 metros (60 m.), bajo la observancia de esta condición, que es de rigor. Todo convoy ordinario de pasajeros debe contener coches ó compartimentos de todas las clases, en número suficiente para el servicio público.

«Las máquinas y coches que entran en la composición de todos los trenes, estarán ligados entre sí por enganches rígidos con resortes.»

Artículo 31.—Composición de los trenes.—Máquinas.

«Las máquinas remolcadoras se encontrarán á la cabeza de los trenes. Esta disposición no puede ser derogada mas que para

las maniobras que hay que ejecutar en las estaciones, y en los casos que hay que prestar auxilio; en estos casos especiales la velocidad no debe pasar de cinco kilómetros (5 k.) por hora.

«Los trenes serán remolcados por una sola máquina, salvo en la subida de rampas de fuertes inclinaciones, ó en caso de accidentes.

«Es prohibido, en todo caso, enganchar simultáneamente más de dos máquinas á un tren; la máquina delantera dirigirá la marcha del tren, cuya velocidad no debe jamás ser superior á diez kilómetros (10 k.) por hora en los casos de doble tracción.»

Artículo 32.—Máquinas.—Personal de los trenes.

«Cada máquina con hogar, será conducida por un mecánico y un fogonero.

«No podrán ser empleados más que mecánicos aceptados por el prefecto en virtud del informe del servicio de control.

«El fogonero debe ser capaz de detener la máquina en caso de necesidad.

«Cada tren será acompañado, además, de un número de conductores y palanqueros que juzgue necesarios, habrá, por lo demás, en todo caso, sobre el último coche un conductor que deberá estar en comunicación con el mecánico.

«Cuando hay varios conductores, uno de ellos debe tener autoridad sobre los otros.

«Antes de la partida de los trenes, el mecánico se asegurará, si todas las partes de la locomotora están en buen estado, y particularmente si el freno funciona convenientemente. El no debe poner el tren en marcha sino cuando el conductor jefe de tren haya dado la señal de partida.

«En marcha, el mecánico deberá fijar su atención, sobre el estado de la vía, sobre la aproximación de los vehículos ordinarios ó de ganados, y disminuir la velocidad y aun detenerse en

caso de obstáculos, según las circunstancias; él debe conformarse con las señales que le sean hechas por los guardianes y obreros de la vía.

«Este agente, señalará la aproximación del tren, por medio de una trompa ó corneta ó compaña, ó de cualquier otro instrumento de esta naturaleza, con escepción del silvato á vapor.

«En los tranvías de servicio de pasajeros, el mecánico debe encontrarse en comunicación, por medio de una señal de alto, sea con el conductor ó empleados ó sea con los pasajeros.

«Ninguna persona fuera del mecánico y el fogonero, podrán subir sobre la locomotora, si no se encuentra provista de un permiso especial y escrito del director de explotación de la vía férrea. Se encuentran exentos de esta prohibición los funcionarios encargados de la vigilancia de la vía.»

Artículo 33—Composición y marcha de los trenes.

«El prefecto determinará, á petición del concesionario, el minimum y el maximum de la velocidad de los convoyes de pasajeros y mercaderías en las diferentes secciones de la línea así como el cuadro de servicio de trenes (itinerarios). La velocidad de los trenes en marcha no podrá pasar de veinte (20) kilómetros por hora. Esta velocidad debe ser, por lo demás, disminuída, en las travesías de lugares habitados ó en caso de acumulaciones en los caminos.

«El movimiento debe igualmente ser disminuído, y aún detenido, siempre que, la llegada del tren espante los caballos ú otros animales.»

«Los trenes no podrán estacionarse fuera de las estaciones, sino durante el tiempo estrictamente necesario para las necesidades del servicio.

«Las locomotoras ó wagones aislados no podrán estacionarse sobre las vías destinadas á la circulación.

«Es expresamente prohibido efectuar la limpia de las parrillas del hogar sobre las vías públicas.»

Artículo 34.—Accidentes.

«Las máquinas llamadas de auxilio ó de reserva, deben estar mantenidas bajo fuego constantemente y listas para partir sobre la línea á los puntos que le indique el prefecto.

«Debe haber constantemente en el depósito de máquinas un wagon cargado con todas las prensas y útiles necesarios para los casos de accidentes.

«Cada tren debe, por lo demás, estar provisto de los útiles más indispensables.

«En las estaciones ú oficinas de central ó de espera, designados por el prefecto, el concesionario mantendrá medicamentos y remedios, hilas, etc., que se crean necesarios para casos de accidentes.»

TÍTULO III.

POLICÍA Y VIGILANCIA.

Artículo 35.—Medidas concernientes á las personas extrañas al servicio de las vías férreas.

«Es prohibido, á toda persona extraña al servicio de las vías férreas.

«1.º Desarreglar, alterar ó modificar, bajo cualquier pretexto que sea, las vías férreas ó las obras de su dependencia.

«2.º Estacionarse sobre la vía férrea ó hacer estacionar vehículos.

«3.º Dejar estacionarse caballos, ganados y ningún animal de cualquiera especie.

«4.º Arrojar ó depositar ningún material ni objeto cualquiera.

«5.º Servirse de los rieles de la vía férrea para hacer circular coches ó vehículos extraños al servicio.

«Todo cochero ó conductor de vehículo debe, al notar la aproximación de un tren ó wagón perteneciente al servicio de la vía férrea, tomar en la mano las riendas ó cuerdas de su enganche, de manera que domine sus caballos, despejar inmediatamente la vía y apartarse de manera de dejar el espacio necesario para el pasaje del material de la vía férrea.

«Todo conductor de ganados ó piños, debe separar sus animales de la vía férrea á la aproximación de los trenes ó de un coche perteneciente al servicio de la vía férrea.»

Artículo 36.—De las medidas concernientes á los pasajeros.

«Es prohibido á los pasajeros:

«1.º Entrar y salir de los coches durante la marcha y por cualquiera otra parte que no sean las puertas reservadas para este objeto.

«2.º Pasar de un coche á otro, sacar mucho el cuerpo por las ventanillas hacia afuera; quedarse de pie en las imperiales durante la marcha.

«Es prohibido admitir en los coches más pasajeros que los correspondientes al número de asientos indicados en los compartimentos.

«La entrada de los coches es prohibida.

«1.º A toda persona en estado de ebriedad.

«2.º A todo individuo que lleve armas de fuego cargadas, ó paquetes que, por su naturaleza, su volumen ó su olor, puedan fastidiar ó incomodar á los pasajeros. Todo individuo que lleve armas de fuego, debe antes de ser admitido en los coches, hacer constatar que su arma está descargada.

«Ningún perro es admitido en los coches que sirven para el

transporte de pasajeros; sin embargo, la Compañía puede colocar compartimentos especiales para los pasajeros que no quieran separarse de sus perros, con tal que estos animales se encuentren con bosaes en toda estación.»

Artículo 37.—Expedición de materias peligrosas.

«Las personas que quieran remitir materiales considerados como pudiendo causar explosión ó incendios, según la clasificación del decreto de 12 de agosto de 1874, deben hacer declaración formal en el momento en que ellos son entregados al servicio de la vía férrea.

«Los expedidores deben conformarse, en lo concerniente al embalaje y marcas de los bultos peligrosos con las prescripciones del citado decreto.»

Artículo 38.—Avisos de los servicios de las vías férreas.

«Los avisos colocados en las estaciones, en las oficinas de espera ó de control, deben hacer conocer al público, las horas de las partidas de los convoyes ordinarios, las estaciones que deben servir, y las horas en que ellos deben llegar y partir de estas estaciones.

«Si la explotación de la línea, se hace con altos en plena vía, con el fin de alejar y tomar pasajeros ó mercaderías, los avisos darán á conocer estas circunstancias, no anunciando en este caso más que las horas de salidas de las estaciones extremas.»

Artículo 39.—Control y vigilancia de la explotación.

«El Prefecto nombrará los agentes encargados del control y de la vigilancia prevista por el artículo 91 de la ley de 11 de junio de 1880.

«Estos agentes tienen principalmente por misión:

«1.º En lo concerniente á la explotación comercial:

«Vigilar el modo como se aplican las tarifas aprobadas y la ejecución de las medidas prescritas para la recepción y marca-
dura de los bultos, su transporte y entrega en el lugar á donde se
han destinado.»

«Vigilar sobre la ejecución de las medidas prescritas para que
el servicio de transportes no sea interrumpido en los puntos ex-
tremos de la línea que se comuniquen con otras.»

«Verificar las condiciones de los contratos que habían efectua-
do las compañías, con las empresas de transporte por tierra ó por
agua, en correspondencia con la vía férrea, y señalar las infrac-
ciones de principio de igualdad de tarifas. Constatar el movi-
miento y la circulación de los pasajeros y mercaderías, los gastos
de conservación y explotación, y las entradas.

«2.º En lo que concierne á la explotación técnica:

«Verificar el estado de la vía férrea, de los cortes y terraplenes,
obras de arte y material rodante, vigilar por el cumplimiento de
los reglamentos de policía y seguridad de la circulación.

«3.º En lo que concierne á la policía:

«Vigilar la composición, la salida, llegada, marcha, y estadía
de los trenes, la observancia de los reglamentos de policía, tanto
para el público como para el concesionario, sobre las vías pú-
blicas que une la vía férrea. La entrada y estacionamiento y cir-
culación de los vehículos en los patios de las estaciones: la ad-
misión del público en las estaciones y andenes de las vías.

«Los concesionarios estarán obligados á dar locales conve-
nientes á los agentes del control especialmente designados por
el prefecto. Ellos están también obligados á presentar á los
agentes del control, á cualquiera insinuación, los registros de los
gastos y entradas relativos á la explotación comercial, así como
los registros de recepción y expedición de mercaderías y bultos.

«Siempre que tenga lugar un accidente en la vía férrea, el jefe

de tren hará inmediatamente una declaración al agente del control del puesto más inmediato. El prefecto y el jefe del control serán inmediatamente informados por cuenta del concesionario.

«A más de la vigilancia ordinaria, delegará, tan á menudo como lo estime conveniente, uno ó varios comisionados, con el objeto de recorrer y de constatar el estado de la vía férrea, sus dependencias, y sumaterial, y con el objeto de ejercer una vigilancia especial sobre todo lo que no entre en las atribuciones de los agentes del control.»

Artículo 40.—Reglamento de policía y explotación.

«El concesionario y el público estarán obligados á conformarse con las medidas que tome el prefecto para el cumplimiento de las disposiciones que preceden. Todos los gastos que ocasione la ejecución de estas prescripciones serán de cuenta del concesionario.

«El concesionario estará obligado á someter á la aprobación del prefecto, los reglamentos del servicio interior relativos á la explotación de la vía férrea.

«Los reglamentos de que se trata, serán obligatorios, no solamente para el concesionario, sino para todos los que obtendrán posteriormente la autorización de establecer líneas férreas ó ramales, ó prolongaciones, y en general para todas las personas que arrienden ó usen la vía férrea.»

Artículo 41.—Interrupción de la explotación.

«Si la explotación de la vía férrea, llega á interrumpirse en totalidad ó en parte, si el mal estado de la vía, ó del material rodante, comprometen la seguridad del público, si el mal estado de conservación de la parte de los caminos que el concesionario debe cuidar, comprometen la seguridad pública, el prefecto tomará

inmediatamente, por cuenta y riesgo del concesionario, las medidas necesarias para asegurar provisoriamente el servicio.

«Si á los tres meses de organizado un servicio provisorio, el concesionario, no ha justificado válidamente, que se encuentra en estado de volver á tomar y continuar la explotación, y si él no la ha tomado efectivamente, la caducidad puede ser declarada por el Ministerio de Trabajos Públicos, salvo apelación al Consejo de Estado por vía contenciosa.

«Se procederá, tanto para la continuación como para la conducción de los trabajos, como para la ejecución de los otros compromisos contraídos por el concesionario, por medio de una adjudicación que será abierta sobre un avalúo de las obras ejecutadas y de los materiales acopiados, y de las partes de la vía férrea ya entregadas á la explotación.

«Nadie será admitido á concurrir en esta adjudicación si no ha sido previamente aceptado por el prefecto.

«A este respecto, las personas que quieran concurrir, serán obligadas á declarar por escrito á la prefectura, dentro de un plazo que ella fijará, su intención, acompañándola de las piezas propias para justificar los recursos necesarios para llenar los compromisos que quieren contraer.

«Estas piezas serán examinadas por el prefecto, en consejo de prefectura. Cada proponente será informado de la resolución tomada sobre su solicitud, y si hay lugar, del día de la adjudicación.

«Las personas que sean admitidas al concurso, deben hacer, sea en la caja de Depósitos y Consignaciones, sea en la caja de la Tesorería General Departamental, el depósito de garantía, que deberá ser igual por lo menos á las treintavas partes del gasto que hay que hacer por el concesionario.

«La adjudicación tendrá lugar según las formas indicadas en los artículos 11, 12, 13, 15, y 16 de la ordenanza real del 10 de Marzo de 1879.

«Las propuestas no podrán ser inferiores al avalúo.

«El adjudicatario será sustituido á los cargos y derechos del concesionario despojado; recibirá sobre todo las subvenciones de cualquiera naturaleza que sean, en los términos designados en las actas de concesión: el concesionario despojado, recibirá el precio que la nueva adjudicación habrá fijado.

«La parte de fianza que no habrá aún sido recuperada quedará como propiedad de la autoridad que ha concedido la concesión.»

«Si la adjudicación abierta no da ningún resultado, una segunda petición será tentada, bajo las mismas bases, en el término de tres meses; si esta segunda tentativa, queda igualmente sin resultado, el concesionario será definitivamente caducado de todos sus derechos, y entonces las obras ejecutadas, los materiales acopiados, y las partes de la vía ya entregadas a la explotación pertenecerán á la autoridad que ha concedido la concesión.»

TÍTULO IV.

DISPOSICIONES DIVERSAS

Artículo 42.—Construcciones de nuevas vías de comunicación.

«En el caso en que el Gobierno ordene ó autorice, la construcción de caminos nacionales, departamentales ó vecinales, de ferrocarriles ó canales que atraviesen una línea concedida, el concesionario no podrá oponerse á estos trabajos; pero serán tomadas todas las disposiciones necesarias, para que no resulte ningún obstáculo á la construcción ó al servicio de la vía férrea, sin ningún gasto para el concesionario.»

Artículo 43.—Concesiones posteriores de nuevas líneas.

«Toda ejecución ó autorización posterior de camino, canal ó ferrocarril, trabajos de navegación, en una localidad donde está

situada una vía férrea que ha sido el objeto de una concesión, ó en toda otra localidad vecina ó en los alrededores, no puede dar lugar á que entable ninguna demanda de indemnización por parte del concesionario.»

Artículo 44.—Retirada de una autorización.

«La autorización de establecer ó de mantener una vía férrea sobre el suelo de las vías públicas, puede ser retirada en toda época, en totalidad ó en partes en la forma seguida para la construcción, cuando ha sido reconocida la utilidad ó la necesidad en vista del interés público por el Gobierno, después de averiguaciones, todo bajo reserva de la aplicación de los artículos 6 y 11 de la ley de 11 de Junio de 1880.»

Artículo 45.—Reservas bajos las cuales el concesionario es admitido á hacer uso del suelo de las vías públicas.

«El concesionario no será admitido á reclamar ninguna indemnización.

«Ni en razón de daños que el rodado ordinario podrá ocasionar á la obra de la vía férrea.

«Ni en razón de estado de la calzada y de las consecuencias que podrán resultar para el estado de conservación de la vía.

«Ni, en fin, por una causa cualquiera que resulte del uso de la vía pública.

«Las indemnizaciones debidas á terceros, por los perjuicios que pueden resultar de la construcción, ó de la explotación de la vía férrea serán enteramente á cargo del concesionario.»

Artículo 46.—Interrupciones de vías.

«En caso de interrupción de la vía férrea, por causa de trabajos ejecutados en la vía pública, el concesionario puede ser

obligado á restablecer provisoriamente las comunicaciones, sea desviando momentáneamente estas vías, sea empleando para la travesía de los obstáculos, vehículos ordinarios que puedan salvarlos siguiendo otros caminos.»

Artículo 47.—Concesiones de vías férreas, ramales ó prolongaciones.

«El Gobierno, el departamento ó las comunas tendrán el derecho de conceder nuevas vías férreas que empalmen sobre una vía férrea ya concedida ó para establecer la prolongación de la misma existente.

«El concesionario de la línea principal no podrá oponerse á la ejecución de estos empalmes, ni reclamar, con ocasión de su establecimiento indemnizaciones de ninguna especie, con tal que, no resulte ningún obstáculo para la circulación, ni ningún gasto particular para su empresa.

«Los concesionarios de ramales ó de prolongaciones, tendrán la facultad, mediante la observancia del párrafo 1.º del artículo 20 del presente reglamento, y de los reglamentos de policía y de servicio que rigen la línea principal, y pagando las tarifas de peajes de las condiciones de esta última línea, de hacer circular sus coches, wagones y máquinas sobre la línea principal. Esta facultad es recíproca con relación á dichos desvíos, ramales ó prolongaciones.

«En el caso en que los diversos concesionarios, no puedan entenderse sobre el ejercicio de esta facultad, el Ministro de Trabajos Públicos resolvería las dificultades que se susciten á este respecto.

«El concesionario de una vía férrea, no puede, sin embargo, ser obligado á admitir sobre los rieles, un material cuyo peso se encuentre desproporcionado con los elementos constituyentes de sus vías.

«En los casos en que un concesionario de ramal ó de prolongación unida á la línea principal, no use de la facultad de circular sobre la línea, como asimismo, en el caso en que el concesionario de esta última línea, no quiera circular sobre la prolongación y ramales, estos concesionarios estarán obligados á arreglarse entre sí, de manera que, el servicio de transportes, no sea jamás interrumpido en los puntos de junción de las diversas líneas.

«El concesionario que haga uso de un material que no sea apropiado, pagará una indemnización, en relación con el uso y deterioración de este material. En los casos en que los concesionarios no se pongan de acuerdo sobre la cuota de indemnización, ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio, sobre todas las líneas, la administración procederá de oficio y prescribirá las medidas necesarias.»

ESTACIONES COMUNES.

«El concesionario estará obligado, si la autoridad competente lo juzga necesario á dividir el uso de las estaciones establecidas en las cabeceras de las vías férreas con las compañías que se hagan concesionarias de los ramales ya mencionados. Se hará una repartición equitativa, y los gastos que resulten del uso común de dichas líneas, y las sumas que tendrán que pagar las nuevas compañías, serán, en caso de discordancia, arregladas por vía de arbitraje.

«En caso de desacuerdo sobre el principio ó el ejercicio del uso común de las estaciones, será resuelto por el Ministerio de Trabajos Públicos oyendo á los concesionarios.»

Artículo 48.—Ramales industriales.

«El concesionario de toda vía férrea que efectúe transportes de mercaderías, estará obligado á entenderse con todo propietario

de canteras, de minas, de establecimientos industriales que ofrezcan someterse á las condiciones prescritas más adelante, pidiendo un ramal. Si no se llega á un acuerdo, el Prefecto resolverá sobre la demanda creyendo al concesionario.

«Los ramales serán construídos por cuenta de los propietarios de canteras, minas ó establecimientos industriales, y de manera que no resulte por dicha construcción ninguna molestia para la circulación general, ninguna causa de avería para el material, ningún gasto particular para el servicio de la línea principal.

«La conservación será hecha con cuidado y por cuenta de los propietarios, bajo el control del prefecto. El concesionario tendrá el derecho de hacer vigilar por sus agentes esta conservación, como el empleo del material rodante sobre los ramales.

«El prefecto, podrá, en toda época, prescribir las modificaciones que sean juzgadas necesarias en los empalmes, en el trazado ó establecimiento de vías de dichos ramales, y los cambios serán operados por cuenta de los propietarios.

«El prefecto, puede, aún, después de haber oído á los propietarios, ordenar, que se quiten temporalmente las acejas del empalme, en los casos en que dichos ramales vengán á suspender en su totalidad ó en parte sus transportes.

«El concesionario, estará obligado á enviar sus wagones sobre todos los ramales autorizados, destinados á poner en comunicación los establecimientos industriales, canteras, minas, etc., con la línea principal.

«El concesionario llevará sus wagones á la entrada de los ramales.

«Los remitentes ó destinatarios harán conducir los wagones á sus establecimientos para cargarlos y descargarlos, y los traerán al punto de junción con la línea principal, todo por su propia cuenta.

«Los wagones no podrán, por lo demás, ser empleados sino en el transporte de objetos y mercaderías destinadas á la línea principal.

«El tiempo durante el cual los wagones están en estada en los ramales particulares, no podrá exceder de seis horas cuando el ramal no tiene más de un kilómetro. Este tiempo se aumentará de una media hora por kilómetro, no comprendiéndoles horas de noche, desde puestas del sol hasta el levante del sol.

«En el caso en que los límites del tiempo sean sobrepasados, á pesar del aviso especial dado por el concesionario, él puede exigir una indemnización igual al valor debido por arriendo de wagón por cada período de retardo después del aviso.

«Si fuere necesario, el prefecto resolverá, con el informe del servicio del control, si hay lugar á establecer un guardián en las aceñas de un ramal industrial; el sueldo de este agente será por cuenta del propietario del ramal; pero será nombrado y pagado por el concesionario.

«En caso de dificultad, se resolverá por la Administración oyendo al concesionario.

«Los propietarios de ramales son responsables de las averías que el material pueda sufrir durante el trayecto ó residencia en sus líneas.

«En el caso de inejecución de una ó varias condiciones enunciadas anteriormente, el prefecto puede, con la queja del concesionario, y después de haber oído al propietario del ramal, ordenar por un decreto, la suspensión del servicio, ó suprimir el empalme, salvo apelación á la administración superior y sin perjuicio de toda indemnización de intereses que el concesionario tenga derecho de cobrar por el no cumplimiento de estas condiciones.

«El concesionario será indemnizado por suministrar y enviar su material sobre los ramales, con la percepción de las tarifas fijadas en sus pliegos de condiciones por cada kilómetro corrido.

«Todo kilómetro principiado, será pagado como si hubiere sido corrido por entero.

«La carga y descarga sobre los ramales se operarán por

cuenta de los remitentes ó destinatarios, sea que ella la hagan ellos mismos ó sea que la compañía del tranvía convenga en efectuarla.

«En este último caso, estos gastos serán fijados por un reglamento especial decretado por el prefecto á propuestas del concesionario.

«Todo wagón enviado por el concesionario sobre el ramal, debe ser pagado como wagón completo aunque no esté completamente cargado.

«La sobrecarga, si la hay, será pagada con el precio de la tarifa legal y á prorata sobre el precio real. El concesionario tendrá derecho de rehusar los cargamentos que pasen del máximum determinado por los pliegos de condiciones.

«Este máximum será revisado por el prefecto de manera que esté siempre en relación con la capacidad de los wagones.

«Los wagones serán pesados en la estación de destino por los empleados y por cuenta del concesionario.»

Artículo 49.—Contribución agrícola.

«La contribución agrícola, por las dependencias situadas fuera del suelo de los caminos ó de cualquiera otra vía pública, será establecida en relación con las superficies ocupadas por estas dependencias; la cuota será avaluada como para los canales, en conformidad con la ley del 25 de Abril de 1803.

«Los edificios, almacenes y dependencias de la explotación de una vía férrea, serán asimilados á las propiedades edificadas de la localidad. Todas las contribuciones á que pueden ser sometidos estos edificios son, lo mismo que la contribución agrícola, á cargo del concesionario.»

Artículo 50.—Agentes del concesionario.

«Los agentes y guardianes que el concesionario establezca, sea para la percepción de sus derechos, sea para vigilancia y la

policía de la vía férrea y sus dependencias, pueden ser juramentados, y son en este caso, asimilados á los guarda-bosques. Estos agentes vestirán un uniforme, ó llevarán una insignia distintiva.»

Artículo 51.—Actas: estadísticas anuales y trimestrales.

«Todo concesionario dirigirá cada año al prefecto, estados estadísticos conformes con los modelos que sean aprobados por el Ministerio de Trabajos Públicos, y que comprenderá los datos relativos al año entero (de 1.º de Enero á 31 de Diciembre.)

«Este envío se hará el 15 de Abril de cada año á más tardar. Los datos suministrados por el concesionario pueden ser publicados.

«Independientemente de estos estados anuales, el acta del resultado de la explotación comprendiendo las entradas y gastos del establecimiento de explotación y las entradas brutas, será remitida al prefecto al mes siguiente de la expiración de cada trimestre. Esta acta será redactada por triplicado y destinadas al prefecto, al representante de la autoridad que ha autorizado la concesión, y al Ministerio de Trabajos Públicos; será publicada á lo menos en extracto, en el *Diario Oficial* en conformidad con las prescripciones del artículo 19 de la ley del 11 de Junio de 1880.»

Artículo 52.—Gastos de control.

«Los gastos de visitas, de vigilancia y de recepción de trabajos y los gastos de control de explotación serán soportados por el concesionario.

«Con el fin de atender á estos gastos, el concesionario estará obligado á depositar cada año, en la caja central de la Tesore-

ría General Departamental, la suma que se haya fijado en los pliegos de condiciones de la concesión por cada kilómetro de vía concedido.

«Si el concesionario no deposita la suma indicada anteriormente en épocas fijas, el prefecto dictará un decreto ejecutivo, y el monto de ella será recobrado como se procede en materia de contribuciones públicas.»

Artículo 53.—Registro de reclamos.

«Se tendrá en cada estación, y en cada paradero ó sala de espera un registro acotado y parrafeado por el *mair*e (gobernador) de la comuna y que será destinado á recibir los reclamos de las personas (pasajeros ú otros) que tengan quejas que poner, sea contra el concesionario, sea contra sus agentes.

«Este registro se presentará á cualquier pedido del público; y será visado por los agentes del servicio del control y de vigilancia administrativa.»

Artículo 54.—Proposiciones del concesionario.

«En todos los casos en que, en conformidad con las disposiciones del presente reglamento, el prefecto deba decidir sobre la proposición de un concesionario, éste estará obligado á someterle estas proposiciones en los plazos que han sido fijados; á su defecto, el prefecto podrá resolver directamente.

«Si el prefecto piensa que hay lugar de modificar la proposición del concesionario él debe, salvo caso de urgencia, oirlo antes de prescribir las modificaciones de que se trata.»

Artículo 55.—Avisos y publicaciones del presente reglamento.

«Dos ejemplares del presente reglamento, así como de los artículos de la ordenanza real del 15 de Noviembre de 1846, del

Decreto de Abril 30 de 1880 y del Decreto del 12 de Agosto de 1874, á los cuales se hace referencia, serán constantemente puestos en carteles, por diligencias del concesionario, en los alrededores de las oficinas de las vías férreas y que usen el suelo de las vías públicas, así como en las salas de espera.

«El conductor ó recaudador de todo coche, el conductor principal de todo tren en marcha, se encontrará provisto de un ejemplar del reglamento. Extractos serán entregados, en las partes que á cada uno le incumbe, á los cocheros, receptores, mecánicos, fogoneros, guardafrenos ú otros agentes empleados en la vía férrea.

«Extractos en lo concerniente á las reglas que tienen que observar los pasajeros durante el trayecto, serán colocados en cada una de las cajas de los coches.»

Artículo 56.—Constatación y persecución de infracciones.

«Serán constatadas, perseguidas y reprimidas, conforme á la ley del 15 de Julio de 1845 que se han hecho aplicables á las vías férreas por el artículo 37 de la ley de 11 de Junio de 1880, las infracciones del presente reglamento ó á las decisiones de él Ministeriales y á las ordenanzas de los prefectos para la ejecución de los reglamentos.»

Artículo 57.

«Las disposiciones del presente reglamento serán aplicables á los ferrocarriles de interés local, sobre las secciones de estas líneas que usen el suelo de las vías públicas, sin perjuicio de la aplicación de la ordenanza del 16 de Noviembre de 1846.»

Artículo 58.—Ejecución del presente reglamento.

«El Ministerio de Trabajos Públicos queda encargado de la ejecución del presente reglamento que será insertado en el *Boletín de las Leyes* y en el *Diario Oficial*.

Fechado en París el 6 de Agosto de 1889.

(Firmado.) JULIO GRÉVY.

Por el Presidente de la República
El Ministro de Trabajos Públicos.

(Firmado.) *Sedi Carnot*.

El reglamento de policía Belga, con muy pocas variantes de detalles, es casi idéntico con el anterior en sus disposiciones fundamentales; por eso creo excusado reproducirlo.

7.—El decreto de 6 de Agosto de 1881 de reglamentación administrativa francesa, puede en realidad, en muchos de sus artículos, ser considerado como un *pliego de condiciones generales* aplicables á todas las líneas férreas vecinales y tranvías; pero, para establecer puntos de comparación y fijar más las ideas á este respecto, he creído que sería siempre enteramente útil dar á conocer el *pliego de condiciones generales* (*cahier général de charges*) por el cual se rigen las concesiones que pueden ser acordadas á la *Compañía General de Ferrocarriles vecinales Belgas*. Si bien es cierto que se encontrará en él, en algunas partes repeticiones de las mismas ideas y consideraciones expuestas en el decreto Francés; pero se encontrarán redactadas de otra manera, con más concisión, talvez, sin dañar la claridad. Su traducción es la siguiente:

PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES QUE RIGEN LAS CONCESIONES QUE SE ACORDARÁN Á LA SOCIEDAD NACIONAL DE FERROCARRILES VECINALES.

Artículo primero.—Construcción.

«A.—El ferrocarril vecinal y todas sus dependencias serán construídas según las indicaciones de los planos anexos al acta de concesión y los planos de detalles complementarios que sean aprobados posteriormente á este respecto por el Ministro de Agricultura de Industria y de Trabajos Públicos.

«B.—La Sociedad Nacional de ferrocarriles vecinales, tomará todas las medidas para que la construcción del ferrocarril y sus dependencias, no perjudiquen, ni dificulten, en ninguna parte el libre curso de las aguas de lluvias ú otras cualesquiera, y deberá en todas las partes que sea necesario, desviar los fozos, acequias etc., mover los marcos de las alcantarillas, etc.

«C.—La Sociedad tomará igualmente todas las medidas necesarias, para que los caminos públicos ó privados y los accesos á las habitaciones, no sean entravados con el establecimiento de la línea vecinal; ella estará obligada, en toda época, á establecer donde sea necesario, los empedrados, los adoquinados, previstos ó no previstos en los planos, que sean necesarios con este objeto.

«D.—La Sociedad tomará aún, todas las medidas necesarias para asegurar de la manera más completa, la seguridad de la circulación, y estará obligada, en toda época, á establecer, en todas las partes donde la necesidad sea reconocida, y en los puntos peligrosos, cierros, señales, etc.

«E.—Todos los materiales que sirvan para las obras, serán de buena calidad. Los trabajos serán ejecutados conformándose en todo con las reglas del arte y según las instrucciones de los funcionarios encargados del control.

«Las pérdidas que resulten de la demolición y del restablecimiento de las calzadas, serán cubiertas, con aprovisionamientos de materiales nuevos, de la naturaleza y calidad de los que se hayan empleado en dichas calzadas.

«Para el restablecimiento de las calzadas adoquinadas, en la época de la construcción de la línea férrea se suministrarán los adoquines necesarios para operar la reconstrucción del pavimento, sin el empleo de *medios adoquines*.

«Los materiales viejos, que provengan de antiguas calzadas removidas, ó reconstruídas con nuevos y que no hayan encontrado empleo en las reconstrucciones, serán dejados á la libre disposición de la Sociedad.

«Durante el período de la consrtrucción, la Sociedad tomará todas las medidas necesarias, para incomodar lo menos posible la circulación general, el acceso de las habitaciones etc., etc., y establecerá con este objeto, en todas las partes, donde sea necesario medios de comunicación provisorios. Asegurará en todas partes, durante el mismo período, la completa seguridad de la circulación; evitará, en la medida de lo posible, que los cortes, queden abiertos después de la puesta de sol, y en el caso contrario, los harán alumbrar, y cuidar durante la noche en los puntos peligrosos de cortes, agrupamiento de materiales, etc., etc.

«F.—En toda época la Sociedad podrá, mediante la autorización del Ministerio, hacer modificaciones de detalles al ferrocarril vecinal, en los puntos donde la experiencia lo aconseje y donde los cambios que se van á operar, sobre los caminos públicos, ó los alrededores de éstos, hagan reconocer su utilidad. Lo mismo, la Sociedad, estará obligada, en toda época, á ejecutar á su costa, las modificaciones análogas que sean prescritas por el Ministerio.

«G.—La operará, donde así se exija, el ensanche de las vías públicas que use, en los puntos donde se crea necesario con el fin de restituir á estos caminos un ancho conveniente.

«H.—Si la adquisición de propiedades particulares es reconocida necesaria, en vista de la zona que exige el establecimiento del ferrocarril vecinal ó sus dependencias, la Sociedad podrá ser autorizada para expropiarlas jurídicamente, de la manera prevista por las leyes en materia de expropiación por causa de utilidad pública. Los terrenos y las construcciones destinadas á ser definitivamente ocupadas por el ferrocarril vecinal y sus dependencias serán adquiridas por el Estado. Los terrenos que se adquieran teniendo en vista hacer posible el establecimiento del ferrocarril vecinal y sus dependencias; pero que, sin embargo, no están destinados á ser definitivamente ocupados por esta (por ejemplo en el caso de ensanche de caminos por el costado opuesto al del establecimiento de la línea férrea) los terrenos, serán adquiridos, según los casos, á nombre de las comunas, de los departamentos ó del Estado.»

Artículo 2.—Conservación.

«A.—La sociedad mantendrá en buen estado de conservación:

«1.º Durante toda la duración de la concesión, el ferrocarril vecinal y toda su dependencia.

«2.º Durante un año, á partir de su conclusión debidamente constatada, las obras de toda naturaleza que se hayan ejecutado fuera del camino de hierro nacional y de sus dependencias, con el objeto de permitir el establecimiento de dicha línea, y en toda época, siempre que hayan modificaciones ó agregados que sean reconocidos necesarios.

«B.—En toda época, la Administración competente, tendrá derecho para modificar el perfil de las vías públicas usadas por el ferrocarril vecinal; modificar el sistema de su pavimentación ó de empedrado en estas vías; de efectuar ó hacer efectuar los trabajos de cualquier naturaleza que sean necesarios para el interés público, tales como canalizaciones para servicios de agua,

de gas, de alcantarillados públicos ó privados, etc. En todos estos casos, la Sociedad estará obligada á desmontar y volver á colocar sus vías férreas, y si es necesario, á interrumpir momentáneamente la explotación del ferrocarril vecinal, siempre que sea requerida por la Administración competente, y sin tener derecho por este motivo á ninguna indemnización.

«C.—En las secciones en que el ferrocarril vecinal, se encuentra establecido en los costados (accotement) de una vía pública formando ó no ella una vereda, la Sociedad tendrá á su cargo, durante toda la duración de la concesión, la conservación de todo este costado (accotement), del foso adyacente, y además, en caso necesario, de la cuneta pavimentada que ella habrá construído á lo largo de las soleras de las veredas, como también de los desagües, acequias, drenajes existentes ó que ella haya establecido debajo de las veredas para el disecamiento de la vía pública.

«D.—Las secciones del ferrocarril vecinal, establecidas sobre las partes pavimentadas ó empedradas de una vía pública, la Sociedad tendrá á su cargo, durante toda la duración de la concesión; la conservación de la parte comprendida entre los rieles, los entrevías, más dos zonas paralelas exteriormente á los rieles, teniendo cada una un ancho de sesenta centímetros (0.^m60), salvo en los lugares donde, el intervalo entre los rieles y la solera vecina no llegue á un metro: en dichos casos, la conservación de este intervarlo será á cargo de la Sociedad.

«E.—Si se trata de caminos adoquinados, las reparaciones menudas, y salvo convenciones contrarias, las gruesas reparaciones, serán ejecutadas por cuenta de la Sociedad sobre las zonas cuya conservación le incumbe. La renovación total, con adoquines nuevos ó viejos, así como renovaciones que implican una reconstrucción de la calzada sobre el ancho total, serán, salvo convenciones en contrario, ejecutadas por cuenta de los empresarios de la conservación de los caminos, á los cuales la Sociedad

pagará directamente, en estos casos, la cuota de la parte que le incumbe en el gasto total: esta cuota se establecerá teniendo en cuenta los anchos respectivos de las dos zonas, de aquella cuya conservación corresponde á cargo de la Sociedad y la de aquella cuya conservación no le corresponde.

«F.—Si se trata de una calzada empedrada se aplicarán principios análogos á los que acaban de ser enunciados para el caso de calzadas adoquinadas.

«G.—Para apreciar si el estado de las zonas de pavimentos ó de empedrados, así como sus veredas (accotement) ú otras dependencias de la vía pública, cuya conservación ha quedado á cargo de la Sociedad, es satisfactoria, se referirán á las estipulaciones de pliegos de condiciones que rigen la conservación de las calzadas sobre las cuales el ferrocarril vecinal se encuentra establecido, y la Sociedad tendrá, en cuanto á estas zonas, todas las obligaciones que le incumben al empresario de las calzadas para las zonas vecinas. En el caso en que la conservación de la calzada no va establecida por un pliego de condiciones fijas, se hará referencia á los pliegos de condiciones de calzadas análogas.

«H.—Si para permitir el establecimiento de un ferrocarril vecinal, la Sociedad ha modificado ó reforzado, ó ensanchado obras existentes (puentes movibles, fijos, viaductos, etc., etc.,) arreglos especiales se harán entre ella y la Administración competente con el objeto de repartir, de una manera equitativa, los gastos de reparación y conservación de estas obras, teniendo en cuenta las circunstancias particulares de cada caso.

«I.—En caso de descuido, retardo, ó mala ejecución de los trabajos de conservación ú otros, podrán ejecutarse de oficio, por cuenta de la Sociedad, después de dos notificaciones reiteradas con tres días de intervalo, y aún después de una notificación, en caso de urgencia: todo esto sin perjuicio de las persecuciones que podrán ser ejecutadas contra la sociedad por contravención á los reglamentos y daños y perjuicios intereses

é indemnizaciones de que ella puede ser responsable en casos de perjuicios y accidentes.»

Artículo 3.—Explotación.

«A.—En vista del acta constatando que la línea del ferrocarril vecinal, ó que una sección de esta línea, está en estado de poder ser explotada sin peligros ni inconvenientes, el Ministerio autorizará la explotación de dicha línea ó sección.

«B.—El Ministerio tendrá derecho, en toda época, para prohibir el uso de locomotoras, coches ó wagones, caballos, etc., que juzgue que no llenan las condiciones necesarias para asegurar la buena explotación.

«C.—Las locomotoras, no podrán ser entregadas al servicio, sino después, de haber sido debidamente examinadas por la Administración competente y después que satisfagan todas las condiciones requeridas por los reglamentos de las máquinas á vapor.

«D.—Sea que la Sociedad de en arriendo ó contrata la explotación del ferrocarril vecinal, ó sea que excepcionalmente, se encargue ella misma de la explotación, quedará durante toda la duración de la comisión responsable para con el Estado de la buena conservación del material rodante, caballos, etc., en una palabra de todo lo que sea necesario para la explotación.»

Artículo 4.—Control.

«A.—El control de la Administración, teniendo únicamente por objeto, impedir que, dañando el interés público, la Sociedad se aparte de sus obligaciones, no podrá dar lugar, en ningún caso, ni á sus responsabilidades, ni á obligaciones para con el Estado.

«B.—Los funcionarios y agentes encargados del control, tendrán derecho de ser transportados gratuitamente por la línea ve-

cional, y libre acceso constantemente en todas las dependencias de la línea; la lista será fijada cada año por el Ministerio.»

Artículo 5.—Empalmes con líneas existentes y travestidas de vías por la línea.

«En todos los casos en que una línea vecinal deba empalmar con una línea existente, penetrar en una de las estaciones, ó atravesar sus vías, un convenio intervendrá, entre la Sociedad por una parte, y según los casos, el Estado ó el concesionario del otro ferrocarril por la otra parte, con el objeto de arreglar las condiciones de establecimiento, conservación y explotación de estas partes de la línea vecinal. Si se trata de convenciones con concesionarios, ellas no serán definitivas, sino después de haber sido aprobadas por el Ministerio competente.»

Artículo 6.—Empalmes particulares.

«A.—La Sociedad podrá, con la autorización del Ministerio, establecer empalmes á la línea principal, sea en plena vía ó sea en los paraderos, con el objeto de servir á la explotación de establecimientos agrícolas, industriales ó de otra naturaleza.

«B.—Aun terceros, podrán igualmente ser autorizados por el Ministerio, oyendo á la Sociedad, para establecer empalmes análogos.

«C.—Las condiciones de establecimiento, conservación y explotación de los ramales que empalmen en una misma línea vecinal, serán arregladas de manera que no ocasionen, en ningún caso, sea un perjuicio ó sea un favor á nadie.

«D.—La construcción, conservación y explotación de estos diversos ramales, se encontrará sometida á las mismas reglas que las estipuladas para la línea principal, salvo las excepciones aprobadas por el Ministerio.

«E.—Estas autorizaciones no serán acordadas, sino á título provisorio, el Ministerio, reservándose por lo demás el derecho de imponer, en toda época, nuevas condiciones de construcción, de explotación y conservación de los empalmes y las modificaciones que juzgue útiles.»

Artículo 7.—Tarifas.

«A.—Las tarifas comprenderán:

«1.º La indicación de los precios de transporte de los pasajeros y de las mercaderías.

«2.º Las condiciones reglamentarias de estos transportes.

«B.—Las bases de las tarifas de pasajeros, equipajes y mercaderías, etc., serán fijadas por el pliego de condiciones especial á cada concesión, con la reserva que el Gobierno tendrá siempre el derecho de exigir el alza y de prohibir la baja.

«C.—Las condiciones reglamentarias de los transportes, comprendiendo en ellas las tablas de distancias entre las diversas estaciones, serán acordadas por el Ministerio á propuesta de la Sociedad.

«D.—Toda modificación de tarifas propuesta por la Sociedad, será anunciada, por lo menos, con quince días de anticipación, por avisos puestos particularmente en las oficinas de boleterías, despacho de equipajes, salas de espera etc.: la vigencia de la tarifa modificada, no podrá tener lugar sino con la aprobación del Ministerio.

«E.—La percepción de las tarifas se hará sin ninguna excepción, sea en perjuicio ó sea en favor de quien se sea.

«F.—Los precios del transporte serán calculados por kilómetro, con un minimum de dos kilómetros para los pasajeros y de cinco (5) hilómetros para las mercaderías: todo kilómetro comenzado, será contado como kilómetro corrido, y los precios redondeados á medio décimo para arriba para los pasajeros y al décimo superior para las mercaderías.»

Artículo 8.—Correos y telégrafos.

«A.—La Sociedad transportará gratuitamente la correspondencia de la posta por todos los trenes en los dos sentidos y en todas las estaciones de la línea vecinal.

«B.—La correspondencia postal, cartas recomendadas, etc., serán entregadas á los agentes de la Sociedad y serán colocadas en balijas cerradas con llaves y depositadas de manera que estén aseguradas de toda pérdida ó deterioro.

«C.—La Sociedad estará igualmente obligada á transportar gratuitamente:

«1.º Las oficinas ambulantes y los agentes de estas oficinas.

«2.º Los funcionarios ó agentes propuestos para la vigilancia y la ejecución de los servicios de correos y telégrafos.

3.º Las cajas movibles dispuestas para recibir los telegramas y la correspondencia de toda naturaleza: estas cajas pueden, en caso necesario ser adaptadas á los trenes.

«D.—Una caja destinada al depósito de las mismas correspondencias, podrá ser colocada en cada una de las salas de espera ó del control de la línea y en lugares accesibles al público.

«E.—Los agentes de la Sociedad podrán ser encargados de recoger dichas cajas ó buzones y de remitir su contenido á la oficina de correos ó telégrafos vecina designada por la Administración; sin embargo, la recogida de los buzones ó de su contenido y remisión á una oficina vecina, no podrá ser exigida más que en los lugares en donde la Sociedad tenga disponible un personal suficiente.

«F.—La Sociedad podrá ser obligada á poner gratuitamente á la disposición del servicio de telégrafos en las estaciones, el lugar necesario para la instalación de aparatos telegráficos ó telefónicos.

«G.—La circulación sobre la vía férrea y el acceso á las oficinas de espera y de control de la línea, serán permitidos á los agentes de correos y telégrafos en ejercicio de sus funciones.

«H.—La Sociedad estará obligada á dejar establecer gratuitamente sobre los terrenos ó edificios dependientes de la línea vecinal las líneas telefónicas y telegráficas del Gobierno.

«I.—La Sociedad se encargará, en las mismas condiciones que para el transporte de las cartas, el transporte de los pequeños paquetes (hasta el peso de 5 kilogramos) que le sean remitidos por la administración de correos; y esto mediante una remuneración que debe convenirse de común acuerdo sin que ella pueda pasar del tercio de la tarifa total que será fijada por dicha Administración.»

Artículo 9.—Transportes militares.

«A.—Los militares viajando en cuerpo ó aisladamente en uniforme, serán transportados ellos, sus caballos y equipajes, con una reducción de un cincuenta por ciento sobre los precios de tarifas ordinarias y en las condiciones admitidas para los transportes de las especies sobre los ferrocarriles del Estado.

«B.—Si el Gobierno tuviera necesidad de dirigir tropas ó material militar sobre uno de los puntos servidos por el ferrocarril vecinal, la Sociedad estará obligada á poner inmediatamente á su disposición todos los medios de transporte de que dispone.»

Artículo 10.—Aduanas.

«A.—Los empleados de las aduanas portadoras de órdenes de embargos, serán admitidos gratuitamente en los trenes del ferrocarril vecinal.

«B.—Los funcionarios de la aduana, en visita de servicio, provistos de tarjetas entregadas por la Sociedad, por orden del Ministerio de Hacienda, gozarán igualmente del transporte gratuito sobre el trayecto que la tarjeta de cada uno de ellos enumerará.»

Artículo 11.—Transporte de electores.

«La Sociedad estará obligada á transportar los electores á precios reducidos acordados por el Gobierno sobre las líneas que él explota, o á organizar convoyes de ida y de vuelta, para el transporte de los electores, según las prescripciones del Ministerio.»

Artículo 12.—Cláusulas de compra.

«A.—El Gobierno tendrá el derecho de comprar las líneas concedidas, ó una de entre ellas, mediante un aviso previo de seis meses, y con el cargo de pagar una indemnización igual al producido medio de la línea ó de las líneas, durante los tres últimos años, capitalizado al $4\frac{3}{4}$ por ciento, aumentado de una prima de un 15 por ciento.

«B.—Sin embargo, durante los siete primeros años, á partir de la entrega de la explotación, la indemnización de compra, no podrá ser inferior á la suma gastada para el establecimiento de la línea comprendiendo su material fijo y rodante.

«C.—Mediante el pago de las indemnizaciones antedichas, el Estado tomará posesión de la línea y de todas sus dependencias, cualesquiera que ellas sean, del material rodante de toda naturaleza, máquinas, caballos, etc., herramientas y útiles para el servicio de la vía y de la tracción y del mobiliario.

«D.—La línea y el material deberán ser entregados en buen estado de conservación y en condiciones y en relación con la importancia del tráfico.

«E.—Los aprovisionamientos destinados á la explotación serán comprados por el Estado á precios fijados por peritos.»

Artículo 13.—Concesión de la explotación.

«La Sociedad podrá ceder la explotación de un ferrocarril vecinal, bajo la reserva que el concesionario deberá ser aceptado por el Gobierno.»

Artículo 14.—Cláusulas diversas.

«A.—El Gobierno podrá siempre hacer establecer, sea accidentalmente, sea por vía de concesión, todas las vías de comunicación que juzgue convenientes, ó autorizar á las líneas principales ó vecinales ó tranvías urbanos, para empalmarse con el ferrocarril vecinal, sin que, en ningún caso, la Sociedad pueda reclamar ninguna indemnización de cualquier naturaleza por este motivo, por el perjuicio que pudiera resultarle.

«B.—El Gobierno podrá igualmente acordar á todas las otras empresas de transportes, mediante una indemnización, la facultad de hacer circular sus coches ó wagones, ú otro material rodante, sobre las secciones del ferrocarril vecinal.

«C.—En los casos en que el Gobierno lo juzgue necesario para la defensa del país, la Sociedad se encontrará obligada á desmontar y demoler á la primera notificación de la autoridad militar, y en caso de urgencia, dicha autoridad podrá hacer demoler ó desmontar de oficio, y por cuenta de la Sociedad cualquier parte del ferrocarril vecinal, sin que la Sociedad pueda, por este motivo reclamar ningún perjuicio de daños ó intereses.

«Bruselas, el 20 de Marzo de 1886.

APROBADO.

«El Ministro de Agricultura de la Industria y de Trabajos Públicos.

«Chevalier de Moreau.

8.—Como se ve en el pliego de *Condiciones Generales* fijado por el Gobierno Belga, á la *Compañía Nacional de ferrocarriles vecinales* de dicho país, es más comprensivo, sin que por eso deje de tocar todos los puntos interesantes y delicados del problema. Por otra parte, su redacción se presta mucho más fácilmente para armonizarla, de una manera muy sencilla, con nuestro servicio de la Dirección General de Obras Públicas, por eso no he trepidado en insertarlo íntegro, por cuanto puede servirnos de base, mejor que los decretos franceses, para organizar entre nosotros esta clase de negociados, y aún para la organización de algunos de los servicios de los propios ramales de las líneas férreas del Estado, que en realidad, no pueden ser considerados sino como verdaderas líneas secundarias ó vecinales explotadas por el Estado.

D. V. SANTA MARÍA.

(Continuará)