

El plazo de transporte de los ferrocarriles

Continuación

16. Pero, además, la idea de que se fijen plazos de transporte en forma absoluta y general, es inconciliable, hasta cierto punto, precisamente con lo que este art. 46 dispone. En efecto, todo plazo exige un momento inicial desde el cual deba principiar a contarse. Fijado los plazos de transporte ¿principiarían a contarse desde que la Empresa otorgara el boleto correspondiente después de recibir la mercadería? Tal solución no estaría de acuerdo con el art. 46, que es el que determina la obligación de la Empresa a este respecto. ¿Desde que llegara para la mercadería de que se trata el momento de su transporte, según el orden de preferencia a que dicho artículo se refiere? Un plazo sometido a tal eventualidad no es propiamente plazo, a lo que se agrega que se confundiría con el itinerario de los trenes i no se ve la necesidad de reproducir estos itinerarios dándoles otro nombre. Por otra parte, este artículo establece que el remitente o la persona que obra a su nombre, puede convenir en la postergación. ¿Qué resultado práctico se obtendría con la fijación de los plazos de transporte si la ley mantiene esta disposición? Absolutamente ninguno pues no habría remitente que no conviniera con la Empresa en la postergación.

17. Se concibe que pueda convenirse con la Empresa en la fijación de un plazo determinado para el transporte, sin contrariar lo dispuesto en el art. 46, para lo cual la Empresa debe tomar en cuenta la mayor o menor aglomeración de carga y los elementos de que disponga y a cuya provisión sólo está obligada «en proporción a la actividad ordinaria de las comunicaciones».

18. Por eso el art. 113 del Reglamento Español vigente de 8 de Septiembre de 1878, que es casi una reproducción del de 8 de Julio de 1859, en el cual se inspiraron en parte los redactores de nuestra ley de Policía de Ferrocarriles, dice en su inciso final, después de consignar una disposición análoga a la del art. 46 de esta ley:

«Al tiempo de la entrega (de la mercadería), se dará al remitente o su encargado un talón donde se exprese el número de orden, clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que este debe efectuarse».

19. Este inciso fué suprimido y en cambio se agregó el siguiente: «El convenio previo de conducción no basta para dar preferencia».

De modo, pues, que el convenio en un plazo determinado de transporte no podría alterar el orden de preferencia que el art. 46 establece y tampoco podría alterarse por medio de plazos fijados de antemano.

20. Según el considerando 8.º del decreto de 28 de Mayo, es el art. 52 de la mencionada ley el que impone a la Empresa la obligación de establecer en sus reglamentos los plazos de transporte.

21. En conformidad al art. 50 la tarifa que la Empresa fijare deberá aplicarla sin excepciones, a todos los que se sirven del ferrocarril. El art. 51 determina el tiempo mínimo en que la tarifa debe permanecer en vigencia y la anticipación con que deben comunicarse al público las variaciones que en ella se introduzcan. Viene enseguida el art. 52 cuya colocación lógica debió de ser después del art. 50. Dicho art. 52 dice:

«Toda Empresa podrá, *sin embargo* (de lo dispuesto en el art. 50) reducir los precios de tarifas en favor de los remitentes que acepten plazos más largos de los fijados para la conducción por trenes de pequeña velocidad, o de los que se obliguen a proporcionar un minimum de toneladas de carga.

Se ha creído ver en la frase «plazos más largos que los fijados para la conducción por trenes de pequeña velocidad» la obligación de establecer en los reglamentos los plazos de transporte.

22. Pero una frase referencial, como es esta, no basta por si sola para imponer una obligación, la cual sólo puede nacer del precepto imperativo de la ley. Si esa frase tuviera el alcance que se le atribuye debería estar en relación con un precepto que dijera: las empresas de ferrocarriles deberán fijar los plazos para la conducción por trenes de gran velocidad y de pequeña velocidad. Esta disposición no existe en la ley y en cambio existen otras disposiciones que establecen la forma, modo i tiempo en que debe hacerse el transporte.

23. He citado ya varias de ellas, una de las cuales es inconciliable con la idea de plazos preestablecidos. Completaré esta cita con la de los arts. 33, 34, 35 y 42 que vienen a completar el sistema de la ley.

Conforme al art. 35 la Empresa debe poner en conocimiento del Gobierno: «2.º El máximo de velocidad con que marcharán los trenes de pasajeros y los

de mercaderías en las diversas secciones de la línea; 3.º El tiempo que ha de emplearse en cada viaje. Si el Presidente de la República encontrare que las *determinaciones* de la Empresa sobre estos puntos no consultan la debida *seguridad del tráfico*, podrá prescribir las que deben observarse».

24. Los trenes deben partir a la hora que la Empresa hubiere fijado (art. 33) y seguir en su marcha, según su clase, la velocidad y el itinerario que la Empresa hubiere fijado también, de antemano. Si por consecuencia de accidentes o por evitar peligros se alterare esa marcha, el conductor deberá justificar el hecho. La falta de esta justificación constituye a la Empresa responsable de la alteración, o sea del retardo en el transporte (art. 34). Si existen trenes que corren a diferentes velocidades sólo habrá derecho para exigir que se conduzcan en los trenes de mayor velocidad los equipajes y encomiendas.

Para la ley son trenes de gran velocidad los de pasajeros y de pequeña velocidad los de mercaderías o carga (art 46, inc. 1.º).

25. De modo que el sistema es claro. Las mercaderías deben colocarse en los carros conforme al orden de preferencia que indica el art. 46 y transportarse ¿en qué plazo? En el que se hubiera convenido o en el que correspondiera a la gran velocidad o pequeña velocidad de los trenes conforme a las cuales la Empresa establece el tiempo que ha de emplearse en cada viaje. Y nótese que esto lo deja la ley a la libre fijación de la Empresa puesto que el Presidente de la República sólo puede formular observaciones al respecto, en cuanto se refieran a la seguridad del tráfico.

26. Ahora bien, si hay un remitente que acepta que su mercadería sea transportada con mayor lentitud que la que corresponde al transporte en trenes de carga, lo que, en el hecho, por regla general, se verificará mediante el convenio de postergación de que habla el art. 46, la ley permite a la Empresa que cobre un menor flete.

27. Cuando se aprobó el art 52 no pasó por la mente de los legisladores la idea de que él impusiera a las empresas de ferrocarriles la obligación de establecer plazos de transporte.

Al discutirse en el Senado, el señor Ministro del Interior dijo: «Llamo la atención de la Cámara sobre este artículo que también modifica en algo la ley vigente para la construcción de ferrocarriles. Esa ley no admite la excepción que el artículo establece a favor de los remitentes que convienen en aceptar una *conducción menos expedita* de sus mercaderías.

La traducción que hizo el Ministro de la frase: plazos más largos, etc., demuestra el alcance que él le atribuía que no es otro que el que acabo de indicar.

28. Esta interpretación del art. 52 permite que entre él y las demás partes de la ley haya la debida correspondencia y armonia (art. 22 C. C.) La historia de su establecimiento lo corrobora. En su fuente u origen se encontrará su plena confirmación.

29. En efecto, los redactores de la ley de Policía de Ferrocarriles se inspiraron principalmente en la ley española de 14 de Noviembre de 1855, y reglamento de 8 de Julio de 1859, reproducidos con algunas modificaciones que no las alteraron, ni en su conjunto ni en sus detalles, por la ley de 23 de Noviembre de 1877 y reglamento de 8 de Septiembre de 1878. Como estos últimos copiaron de aquellos las disposiciones a que voy a referirme y son, además, los vigentes en España, las citas las referiré a ellos.

30. El artículo 131 del Reglamento vigente, igual, vuelvo a repetirlo, al artículo 126 del Reglamento de 1859, dice así: «Las Empresas podrán reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten *plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad*, de los que se obliguen a proporcionar un minimun de toneladas, o de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte; pero en ningún caso podrán declinar la responsabilidad que les impone este reglamento por su mal servicio».

Como se ve, esta reproducción fué reproducida casi textualmente por el artículo 52 de la ley chilena.

31. Pues bien, el Reglamento español, formado de 189 artículos y que entra en tales detalles que en su artículo 102 prohíbe llevar perros en los carruajes de viajeros ¿establece los plazos de transporte? No los establece: es un asunto que deja al libre convenio de los interesados, de la Empresa y del remitente.

He citado el inciso final del artículo 113 (N.º 19) que así lo manifiesta. Citaré otra disposición del mismo reglamento que lo corrobora:

«Artículo 149. En el caso de que las mercaderías no lleguen a su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño, etc.»

32. Es natural que así sea. El plazo determinado en que se haga el transporte solo puede interesar al remitente; en él no hay comprometido ningún interés de carácter público, y la acción de la autoridad a este respecto debe limitarse a los términos del artículo 41 de la ley, estableciendo que él debe hacerse con regularidad y exactitud dentro del orden de servicio que la misma ley deja subordinado al propio interés de la Empresa.

33. Pero se preguntará ¿a qué plazo se refiere el artículo 131 del Reglamento si no es a los de transportes por trenes de pequeña velocidad? Siendo este artículo referencial, es indudable que en el reglamento debe existir el precepto que

con él dice relación, necesidad a que antes se ha hecho referencia (N.º 22). Efectivamente, existe; pero ese precepto, además de no haber sido reproducido en la ley de 6 de Agosto de 1862, no prescribe que la Empresa esté obligada a «efectuar los transportes entre dos puntos determinados en un plazo también determinado», es decir, no trata de los plazos de transporte cuya fijación exige el decreto de 28 de Mayo.

El artículo omitido a que se refiere el artículo 131 del reglamento español, es el siguiente.

«Artículo 125. Los animales, mercancías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de *gran velocidad*, saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases siempre que hayan sido presentados al registro 3 horas antes de la señalada para la partida. Estarán a la disposición de la persona a que vayan dirigidos dos horas después de la llegada del tren».

«Si no hubiere trenes con carruajes de todas clases que recorran el trayecto a donde van consignados, deberán transportarse en el primero que parta, sea expreso o correo».

«Cuando el transporte haya de verificarse a pequeña velocidad, la expedición se hará lo más tarde a las 48 horas de la entrada de los efectos, los cuales se pondrán a la disposición de los consignatarios a las 24 horas después de la llegada del tren; para el transporte de los animales de tiro y silla, se avisará con las horas de anticipación que se fije en las tarifas».

(Continuará)