

TEXTO DEFINITIVO

LEY Z-0073

(Antes Ley 2873)

Sanción: 18/11/1891

Promulgación: 23/11/1891

Publicación: R.N. 1891 t. II p. 543

Actualización: 31/03/2013

Rama: Transporte y Seguros

**CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE TODOS LOS FERROCARRILES DE LA
REPÚBLICA**

TITULO PRIMERO

Artículo 1°. La construcción y explotación de todos los ferrocarriles de la República, así como las relaciones de derecho a que ellos dieren lugar, estarán sujetas a las prescripciones de la presente Ley.

Artículo 2°. Para los efectos de esta Ley, los ferrocarriles se dividen en nacionales y provinciales.

Artículo 3°. Considérase nacionales:

- a) Los ferrocarriles de propiedad de la Nación;
- b) Los que fueren garantidos, subvencionados o autorizados por ella;
- c) Los que ligen la Capital o un Territorio Federal con una o más provincias o territorios; y los que comunique una provincia con otra o un punto cualquiera del territorio de la Nación con un estado extranjero.

Artículo 4°. Son ferrocarriles provinciales los construidos o autorizados por las provincias dentro de los límites de su territorio respectivo.

TITULO SEGUNDO

Disposiciones relativas a los ferrocarriles nacionales.

CAPITULO PRIMERO

De la vía y su conservación

Artículo 5°. Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril desde que se abre la línea al servicio público:

- a) Mantener siempre la vía férrea en buen estado de modo que pueda ser recorrida sin peligro por los trenes y cuidar, por consiguiente, de la inmediata reparación de todos los deterioros que sufriese y de la remoción de todos los obstáculos que impidieren el uso regular de la vía, debiendo entenderse la misma prescripción respecto de los almacenes, depósitos y demás accesorios;
- b) Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del ferrocarril, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse en cuanto a la construcción de la vía y tren volante a los tipos establecidos en los respectivos reglamentos por el Poder Ejecutivo nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
- c) Establecer los propios medios de comunicación y mantenerlos en toda la extensión del ferrocarril, para el servicio del mismo;
- d) Mantener las estaciones iluminadas mientras sea necesario;
- e) En los pasos a nivel donde hubieren barreras de accionamiento manual, proveer el personal para su guardia;

- f) Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas, en los cambios y cruzamientos de vía;
- g) Cerrar la zona de vía en los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
- h) Proveer conjuntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccional responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esa facultad;
- i) Realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunas jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder Ejecutivo nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
- j) Construir las alcantarillas y obras necesarias para dejar libre el desagüe de los terrenos linderos.

Los gastos que se originen con motivo de la construcción o instalación, conservación, mantenimiento y renovación de cercos o alambradas divisorias de la zona de vía con predios particulares a los fines determinados en el inciso g), estarán a cargo de la empresa o dirección del ferrocarril y del propietario lindero, por partes iguales, cuando se cerrase la propiedad de este último.

En ningún caso le será dable a dichos propietarios exonerarse de la contribución que se establece en el presente artículo haciendo uso de la atribución de abandono que prevén los [artículos 2723 y 2727 del Código Civil](#).

Quedará a cargo exclusivo de la empresa o dirección de ferrocarril, o del lindero, según corresponda, el restablecimiento a su estado normal, y soportar los daños que sufre en sus bienes, cuando la destrucción o los deterioros de los muros o alambradas divisorias, provengan de hecho propio o de las personas de que se

sirvan, de las cosas o animales de su pertenencia o de quienes hubieran contratado con ellos.

Artículo 6°. Sin perjuicio de las responsabilidades penales, las empresas están obligadas a ejecutar los trabajos necesarios para poner la vía en las condiciones del artículo anterior, dentro del término que la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia; pero en caso de urgencia, y cuando aquellos no diesen cumplimiento a lo ordenado, ésta autoridad procederá a la inmediata ejecución de estos trabajos, a costa de la empresa respectiva.

Artículo 7°. Ninguna locomotora, tender o carruaje, podrá ser librado al servicio público sin previo reconocimiento pericial y autorización de la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia.

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

Artículo 8°. La autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia hará reconocer cada vez que lo estime conveniente, todo el material fijo y móvil de explotación de los ferrocarriles, y hará excluir del servicio el que no ofreciese la seguridad necesaria.

Artículo 9°. En caso de no conformarse la empresa con el reconocimiento pericial, se someterá la decisión al juicio de árbitros técnicos, no pudiendo emplearse el material declarado en mal estado, hasta el pronunciamiento del fallo.

Artículo 10. Al conceder las autorizaciones mencionadas en los artículos anteriores, la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia establecerá en lo posible la uniformidad de tipo en el material de la vía permanente y del tren rodante.

Artículo 11. Toda empresa deberá tener en las estaciones, en los trenes y en todo el trayecto del camino, de día y de noche, desde que empiece hasta que termine el movimiento diario, el número de empleados que fuese necesario para que el servicio se haga con regularidad, y sin tropiezo ni peligro de accidentes.

Estos empleados estarán provistos de las instrucciones y medios requeridos para el buen cumplimiento de sus obligaciones.

CAPÍTULO SEGUNDO

De la formación y marcha de los trenes

Artículo 12. La formación y marcha de los trenes se ajustará a los reglamentos que dicte el Poder Ejecutivo, en los cuales se establecerá especialmente el personal de cada tren, el número y clase de sus vehículos y el orden de su colocación; el número y sistema de frenos; las señales y avisos; el sistema de comunicaciones entre el maquinista; los empleados del tren y los pasajeros; la velocidad máxima y mínima que han de seguir los trenes, aparatos y útiles que debe llevar cada tren para casos de accidentes, y el sistema de alumbrado de los trenes.

Artículo 13. Las empresas deberán hacer conocer del público, por medio de los diarios y por avisos colocados en todas las estaciones, el itinerario de los trenes y los horarios de salidas y llegadas.

Los cambios que en ellas se efectuaren, se harán conocer del público por los mismos medios indicados, por lo menos quince días antes de principiar a regir.

Los horarios serán establecidos con anuencia de la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia, que intervendrá, al efecto de asegurar la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes de líneas distintas.

Artículo 14. Los trenes deberán seguir en su marcha la velocidad y el itinerario que la empresa hubiere fijado de antemano.

Si a causa de accidentes o por evitar peligros, se alterase esa marcha, el conductor del tren deberá justificar el hecho, levantando un acta, que firmarán tres pasajeros a lo menos.

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

Artículo 15. La autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia podrá autorizar en casos extraordinarios, la reducción del término fijado para la publicación de los avisos a que se refieren los artículos anteriores.

CAPÍTULO TERCERO

Gravámenes de las empresas

Artículo 16. Las empresas no podrán oponerse a que otro Ferrocarril empalme con el suyo, pase por arriba o por debajo, con tal que los trabajos que se hicieren al efecto, no interrumpan el servicio regular de los trenes de la línea primitiva.

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

Para poder verificar un cruzamiento a nivel, será necesario permiso del Poder Ejecutivo, sin que esto importe un derecho adquirido.

Artículo 17. Las empresas o direcciones de ferrocarril no podrán oponerse a que sus vías sean cruzadas por caminos o calles públicas, siempre que se cumplan las normas que dicte el Poder Ejecutivo nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esta facultad, aplicándose el mismo criterio cuando una nueva vía férrea cruce caminos existentes. Tampoco podrán oponerse a la construcción de

canales o cauces artificiales de agua que atraviesen las vías, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen la solidez de la vía ni interrumpen de manera alguna el servicio regular de trenes. Los gastos que ocasionare la habilitación o existencia de tales servidumbres serán obligados a las partes intervinientes, de acuerdo a lo que disponga el decreto reglamentario.

Artículo 18. Toda empresa de ferrocarriles está obligada a conducir:

- a) La valija de correspondencia que gire por correos. La autoridad nacional con competencia en materia postal determinará los trenes en que debe hacerse esa conducción. La empresa, a ese objeto, deberá destinar en los vehículos un departamento especial para contener todas las valijas de correspondencia con las instalaciones adecuadas para el desenvolvimiento de las tareas de recepción y entrega de las mismas. Asimismo, en los vehículos que resultaren apropiados, deberá proporcionar las comodidades necesarias para el personal que las conduce;
- b) Al personal que la oficina respectiva encargase de la conducción de la valija de correspondencia;
- c) A los funcionarios encargados de la inspección y vigilancia de los servicios postales ambulantes;
- d) A los funcionarios o empleados encargados de la inspección y vigilancia de los ferrocarriles;
- e) A los funcionarios judiciales o policiales que fueran a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones o en los trenes, o sobre accidentes ocurridos en la línea;

Las partes convendrán las condiciones y forma de retribución del servicio mencionado en el inciso a del presente artículo. La conducción será gratuita en los casos determinados en los incisos b, c, d y e.

Artículo 19. El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine, tienen derecho preferente para transportar por ferrocarril las fuerzas militares y los materiales de guerra que quisieren, avisándolo al Jefe de la Estación respectiva, dos horas antes de la salida del tren, y pagando por la tropa la mitad del precio del pasaje de última clase, por los oficiales la mitad del precio del asiento que ocupasen, y por los materiales la mitad del precio de la tarifa.

Artículo 20. El Poder Ejecutivo o las autoridades que él determine, tendrán derecho para exigir el despacho de un tren extraordinario, avisándolo con anticipación de tres horas, y abonando la mitad de la tarifa ordinaria, según la capacidad del tren que hayan requerido.

Artículo 21. En caso de conmoción interior o invasión extranjera, el Poder Ejecutivo podrá tomar de su cuenta el uso de los ferrocarriles, abonando a la empresa una compensación, cuya base de avalúo será el término medio de lo que hubiere producido el camino en el último semestre.

Artículo 22. Toda empresa está obligada a compartir el uso de cualquiera de sus estaciones, con las otras compañías, cuyas líneas se unieran a la suya, debiendo fijar de común acuerdo el precio y las demás condiciones de esta comunidad.

Artículo 23. Cuando se unan en algún punto dos o más ferrocarriles construidos por diferentes empresas, los carruajes de carga y de pasajeros de cualquiera de ellas, podrán traficar por la vía que pertenece a la otra, pagando el peaje, y con arreglo a las condiciones que establecieren por convenio mutuo.

Artículo 24. En caso que no tengan lugar los convenios a que se refieren los artículos anteriores, la autoridad nacional competente en razón de la materia fijará un plazo perentorio para su celebración, vencido el cual, se procederá como lo determine dicha autoridad, ínterin se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el juez respectivo.

Artículo 25. Las empresas están obligadas a combinar sus servicios de transportes, tanto de viajeros como de mercaderías, con las demás líneas enlazadas inmediatamente con ellas, aunque sean de distinta trocha. Si las Empresas no celebrasen los convenios necesarios para la combinación, la autoridad nacional competente en razón de la materia fijará un plazo perentorio al efecto, transcurrido el cual, la combinación se hará como lo determine dicha autoridad, ínterin, se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el juez respectivo.

CAPÍTULO CUARTO

De las concesiones de los ferrocarriles nacionales

Artículo 26. Las empresas que exploten o construyan ferrocarriles nacionales, tendrán su domicilio legal en la República. Sus libros deberán llevarse en castellano, y serán rubricados con arreglo al [Código de Comercio](#).

Artículo 27. Cualquiera que sea el lugar donde estén situadas las Direcciones o Administraciones de las empresas, éstas deberán tener constituido un representante en la Capital de la República, con plenos poderes para todos los efectos de esta Ley y de las concesiones respectivas.

Artículo 28. No se reconocerá como gastos de Dirección y Administración de los ferrocarriles nacionales, los que inviertan las empresas fuera de la República.

Artículo 29. Las concesiones de los ferrocarriles caducarán: Si no se formalizase el contrato respectivo dentro de un año contado desde la promulgación de la Ley que lo autorice, y no se diere principio a las obras dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, o dentro de las prórrogas concedidas en los casos de fuerza mayor reconocidos por el Poder Ejecutivo.

Artículo 30. Los privilegios, exenciones de impuestos, primas o subvenciones concedidas a las empresas de ferrocarriles, caducarán igualmente en el caso de interrupción total o parcial del servicio de la línea durante seis meses, salvo los

casos de fuerza mayor, reconocidos por el Poder Ejecutivo, o declarados por tribunal competente.

Artículo 31. Los gastos hechos por el gobierno a cuenta de las empresas garantidas o subvencionadas, en los casos previstos por esta Ley, serán deducidos por la autoridad nacional competente en razón de la materia de las primeras cuentas de garantía o subvención que presenten las Empresas respectivas.

La autoridad nacional competente en razón de la materia cobrará judicialmente por la vía de apremio los gastos hechos en los mismos casos por cuenta de las empresas que no tengan subvención ni garantía.

Artículo 32. La obligación del Gobierno por garantía de interés se cumple entregando a las empresas la suma necesaria para completar la utilidad garantizada, computándose como producto líquido el exceso de la entrada bruta de la línea explotada sobre el gasto de explotación reconocido por el contrato de concesión.

Cuando la ley de concesión no establezca la manera de determinar los gastos de explotación a los efectos de la garantía, se entenderá que ellos quedan fijados en el cincuenta por ciento de los productos brutos.

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

TÍTULO III

Disposiciones comunes a todos los ferrocarriles

CAPITULO I

De la conducción de pasajeros

Artículo 33. Las tarifas relativas al transporte de las personas y al exceso de equipajes deberán comunicarse a la autoridad nacional competente en razón de la materia, y ponerse en conocimiento del público. Deberán igualmente colocarse a la vista en todas las estaciones los reglamentos concernientes a los equipajes y a la admisión y obligaciones de los viajeros.

Artículo 34. En cada estación la boletería deberá abrirse por lo menos 30 minutos antes de la hora marcada para la salida del tren. La entrega de los equipajes podrá hacerse hasta dos minutos antes de la salida.

Artículo 35. Todo habitante de la República tiene el derecho de servirse de los ferrocarriles en explotación, con arreglo a la ley y a los reglamentos.

Las empresas tendrán el deber de no aceptar en los trenes y estaciones o expulsar a las personas que por su estado molestasen al público, que llevasen armas de fuego cargadas o no quisieran sujetarse a los reglamentos, justificando el hecho en acta firmada por dos pasajeros a lo menos como testigos. La expulsión del tren, deberá hacerse en la primera estación, con devolución del equipaje; pudiendo entre tanto aislarse a esas personas en un compartimiento especial.

Artículo 36. Todo pasajero tiene derecho a continuar en el mismo coche hasta el término de viaje en cada línea.

Artículo 37. El viajero que por falta de carruajes se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará a la empresa, por el exceso del precio del asiento.

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

Artículo 38. Todo pasajero que abone pasaje entero tendrá derecho a llevar sin cargo en calidad de equipaje, bultos cuyo peso total no exceda de 30 kilogramos; análogamente, el pasajero que abone medio pasaje tendrá el mismo derecho hasta un total de 20 kilogramos; debiendo las empresas darle una contraseña que sirva para la entrega en destino. Los bultos que no estorbasen al público podrán ser llevados en los coches de pasajeros.

Artículo 39. Las empresas deberán entregar a cada pasajero, inmediatamente después de llegar a su destino, todos los bultos que formasen su equipaje. En caso de extravío o deterioro de alguno de ellos, la indemnización se hará efectiva con arreglo a la tarifa de avalúos que se haya fijado en el Reglamento respectivo, según la naturaleza y calidad de los bultos.

Artículo 40. La empresa no responde de los objetos que lleven consigo los pasajeros. Tampoco responde por las joyas, pedrerías, dinero, billetes de banco, títulos de la deuda pública o hipotecaria, u otros documentos de la misma clase, que se contuviere en un equipaje que hubiese entregado para conducir, si no se manifestasen especial y determinadamente.

Artículo 41. En cada estación habrá un registro visado mensualmente por el inspector, en el cual podrán los pasajeros consignar sus reclamaciones, contra la empresa o sus empleados, como a sí mismo los trenes de pasajeros.

Artículo 42. En cada estación habrá un botiquín provisto de medicamentos, vendajes y demás útiles que puedan necesitarse para casos de accidentes.

Artículo 43. En los trenes que condujeran pasajeros no podrán llevarse materias explosivas de ninguna clase. Esta disposición no se refiere a las pequeñas cantidades de pólvora que llevan los cazadores.

CAPÍTULO SEGUNDO

Del transporte de mercaderías

Artículo 44. Las empresas comunicarán a la autoridad competente y publicarán las tarifas y reglamentos que establecieren para el transporte de mercaderías, en la forma indicada por la tarifa y reglamentos de pasajeros. Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas.

Artículo 45. Las empresas deberán registrar los bultos de mercaderías a medida que se presenten para ser despachados, extendiendo carta de porte si la exigiere el cargador, o dando simplemente, en caso contrario, un recibo que indique la naturaleza y peso de los bultos, el importe del flete y el tiempo en que deba hacerse el transporte.

La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden de registro, sin preferencia para nadie, y su transporte será continuo desde el punto de despacho hasta el de destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas empresas.

Artículo 46. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos para la conducción:

- a) Los frutos y provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique;
- b) Los equipajes de los pasajeros y los bultos de encomiendas cuyo peso no exceda de 50 kilogramos;
- c) Las valijas de correspondencia y encomiendas postales;
- d) Los objetos destinados al servicio público, para los cuales el Gobierno Nacional o Provincial, reclamase preferente despacho por razón de urgencia;

Artículo 47. Todo cargador deberá hacer declaración previa del número, peso, clase y calidad de las mercaderías que remitiese.

Artículo 48. Puede rectificarse a la llegada de los bultos cualquier error que en el precio o en el peso haya cometido la estación expedidora; este derecho es recíproco entre las empresas y el público, y deberá abonarse en el acto de entregar la

mercadería por quien y a quien corresponda el importe a que ascienda el error cometido. Las dudas que surjan sobre el precio y peso, insuficiencia del embalaje o cubierta de los bultos y estado de la mercadería, deben someterse en el acto a la resolución de la inspección gubernativa.

Si no hubiese presente en la estación ningún inspector, y el remitente no quisiera esperar la intervención de la autoridad competente, se someterá la cuestión al juicio de dos arbitradores designados en el acto, uno por cada parte, con facultad de nombrar tercero en caso de discordia, pagando ambas partes por mitad los honorarios.

Artículo 49. Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril; sin embargo, la empresa podrá reducir los precios de la tarifa, en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los que correspondiesen según el orden del registro o de los que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un mínimun de toneladas de carga. La concesión a uno o muchos remitentes será extensiva a todos los que la pidan, sujetándose a iguales condiciones, y no podrá hacerse sin previa aprobación de la autoridad nacional competente en razón de la materia.

Artículo 50. Las obligaciones y responsabilidades de las empresas respecto a los cargadores, por pérdidas, averías, o retardo en la expedición o entrega de las mercaderías, serán regidas por las disposiciones del [Código de Comercio](#). Serán también aplicables a las empresas de ferrocarriles, las disposiciones de las leyes generales sobre transporte, en todos los puntos no previstos por la presente Ley.

Artículo 51. Los objetos olvidados en los carruajes, en las estaciones o en la vía, o aquellos cuyos dueños, consignatarios o remitentes se ignore, se mantendrán en depósito por la empresa, y se anotarán en un registro especial, con designación del día y lugar en que fueron encontrados y de sus principales señas.

Artículo 52. El depósito de dichos objetos se pondrá en conocimiento del público por medio de avisos, fijados en las estaciones de la línea. Si nadie se presentase a reclamarlos dentro de tres meses contados desde la fijación de los avisos, se procederá a su venta en remate público, poniéndose el producto a disposición del juez competente, para que ordene su entrega al fisco, previa deducción de los gastos ocasionados.

Artículo 53 Si los objetos fuesen de fácil deterioro, serán inmediatamente vendidos en remate público, previa autorización de la inspección gubernativa, procediéndose respecto del precio como indica el artículo anterior.

CAPÍTULO TERCERO

De las servidumbres motivadas por los ferrocarriles.

Artículo 54. Los propietarios de terrenos linderos a las vías férreas, no podrán arrojar basuras, ni obstruir en manera alguna las cunetas laterales, ni servirse de ellas como desaguadero, con excepción de aquellas cuyas propiedades, por su inclinación natural, tuviesen su desagüe en la vía.

Artículo 55. Está prohibido a toda persona extraña al servicio del camino introducirse o estacionarse en él a no ser empleados públicos en el desempeño de sus funciones. Se prohíbe igualmente conducir a lo largo del camino cualquier clase de animales, y solo podrá atravesarle en los puntos destinados a este objeto; debiendo en este caso el conductor hacerlo salir al aproximarse el tren. Es extensiva esta medida a los conductores de carros u otra clase de vehículos.

Artículo 56. Sin la previa autorización de la autoridad nacional competente en razón de la materia, es prohibido a menor distancia de veinte (20) metros de la vía:

- a) Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras o minas; y en general, ejecutar cualquier obra análoga que pueda perjudicar la solidez de la vía;

- b) Construir edificios de paja o de otra materia combustible;
- c) Hacer cercos, sementeras, depósitos o acopios de materias inflamables o combustibles.

Artículo 57. Queda también prohibido, a menor distancia de cinco (5) metros de la vía:

- a) Dar a los muros o cierres que se construyan, salida sobre la vía, con excepción de aquellos fundos que el Ferrocarril dividiere, en los cuales podrá darse esas salidas con permiso de la autoridad administrativa.
- b) Hacer depósitos o acopios de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Artículo 58.- Está prohibido igualmente:

- a) Construir muros o cierres, a menor distancia de dos (2) metros de la vía.
- b) Hacer plantaciones de árboles a menos de doce (12) metros de la vía.

Artículo 59. Las disposiciones de los artículos anteriores no son aplicables a los propietarios de los terrenos linderos con las calles públicas por las que pase un ferrocarril dentro del recinto de los pueblos o ciudades.

Artículo 60. Si alguna de las obras especificadas en los artículos anteriores, existiese al tiempo de construirse un ferrocarril, a menor distancia de la expresada en dichos artículos, podrá ser expropiada, a solicitud de la empresa constructora. Si la expropiación no se verifica, no podrán ejecutarse en las obras otros trabajos que los necesarios para conservarlas en el mismo estado, siendo prohibida su reconstrucción cuando llegare a destruirse; pero en este caso la empresa estará obligada a indemnizar al propietario el daño resultante de la servidumbre impuesta.

Artículo 61. La disposición contenida en el inciso b) del artículo 57 no es aplicable:

- a) Al depósito de materias no inflamables, siempre que su altura no excediere a la de los terraplenes por donde pasare el ferrocarril;
- b) Al depósito o acopio momentáneo de materiales de construcción o de los objetos destinados al cultivo;
- c) Al depósito o acopio de frutos de la cosecha, mientras esta se practica. En estos casos, la empresa no será responsable por la pérdida o deterioro que sufriesen los objetos, sin culpa suya, o de sus agentes, a consecuencia del servicio del Ferrocarril.

Artículo 62. Las distancias marcadas en los artículos anteriores se contarán horizontalmente desde la línea inferior de los taludes del terraplén de los ferrocarriles, desde la superior de los desmontes y desde el borde exterior de las cunetas, y a falta de éstas se medirán desde una línea trazada a metro y medio del carril exterior de la vía.

Artículo 63. Sin perjuicio de la pena respectiva, los contraventores a los artículos precedentes estarán obligados a restablecer las cosas al estado anterior, y a responder por todos los perjuicios ocasionados. Si en el término señalado por el juez ante quien se entablare la queja, no hubiera el infractor restablecido las cosas a su estado anterior, podrá hacerlo la empresa a costa de aquel, previa autorización del juez.

CAPÍTULO CUARTO

Obligaciones de las empresas

Artículo 64. Las empresas combinadas deben ser consideradas como una sola empresa para todos los efectos de la contratación en materia de transporte, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder entre sí a las respectivas compañías, por consecuencia de las bases de la combinación.

Artículo 65. Es deber de las empresas velar por que todos sus empleados sean diligentes e idóneos. Su responsabilidad hacia los pasajeros y cargadores, por daños resultantes de faltas de sus empleados, se extiende a todos los actos ejecutados por estos en el desempeño de sus funciones.

En caso de accidentes, incumbe a las empresas probar que el daño resulta de caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 66. Son nulas todas las cláusulas establecidas en los reglamentos, cartas de porte y billetes, por los cuales queden exoneradas las empresas de las responsabilidades que les impongan las leyes.

Artículo 67. Queda absolutamente prohibido a las empresas de ferrocarriles que sirven una misma región, celebrar entre sí convenios destinados a mantener determinadas tarifas o a formar un fondo común de los productos, para repartirse en cualquier proporción las utilidades, y en caso de celebrarse tales convenios, cada día de su vigencia se juzgará como una infracción distinta.

Artículo 68. Las empresas que fijan sus tarifas sin intervención del Gobierno, no podrán alterarlas con el objeto de hacer competencia a otras empresas de transporte por tierra o por agua, posteriormente establecidas, durante cinco (5) años, a contar desde el principio de los trabajos necesarios para el establecimiento de estas empresas posteriores.

TÍTULO CUARTO

Disposiciones penales

CAPÍTULO PRIMERO

De los delitos y faltas contra la seguridad y el tráfico

Artículo 69. Los directores, administradores, empleados, depositarios, arrendatarios, agentes y demás personas que obren a nombre de la empresa, serán considerados

culpables por la infracciones a esta Ley, sea que las ejecuten individual o colectivamente, o que induzcan o consientan algo prohibido o declarado ilícito u omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto, que no excederá de un mes, o multa de **cien (\$100) a mil (\$1000) pesos**.

Artículo 70. Todo individuo que destruya intencionalmente una barra-carril, o empleare otro medio para detener o entorpecer la marcha de un tren o para hacerlo descarrilar, será castigado con una pena de tres (3) meses a un (1) año de arresto.

Si el fin que el delincuente se propuso se hubiese producido, la pena será de un (1) año a tres (3) años de prisión.

Si el hecho hubiese ocasionado contusiones, heridas o fracturas en alguna persona, la pena será de tres (3) a ocho (8) años de presidio o penitenciaría.

Si el accidente hubiese ocasionado la muerte de una o más personas, la pena no bajará de ocho (8) años de presidio, pudiendo los tribunales aplicar hasta la última pena.

Artículo 71. La amenaza verbal o escrita, de cometer alguno de los delitos especificados en el artículo anterior, cuando se haga con el fin de que los empleados de un ferrocarril abandonen el servicio, será castigado con arresto, de uno (1) a seis (6) meses, o con una multa de **cincuenta (\$50) a cien (\$100) pesos nacionales**.

Artículo 72. Todo individuo que por imprudencia, negligencia o inobservancia de los reglamentos, causare involuntariamente un accidente del que haya resultado herida una o más personas, será castigado con arresto de un (1) mes a un (1) año, o una multa de **cien (\$100) a mil (\$1000) pesos nacionales**, sin perjuicio de la reparación del daño causado.

Si el accidente hubiera producido la muerte de una o más personas, la pena será de prisión de uno (1) a cinco (5) años.

Si el causante del accidente fuera empleado de la empresa, ésta responderá por los daños y perjuicios causados, de acuerdo con el artículo 65.

Artículo 73. Los mecánicos, conductores o guardatrenes y demás empleados que abandonaren su puesto, o se hallaren ebrios durante su servicio respectivo, serán penados con arresto de un (1) mes a un (1) año, o con multa de cien (\$100) a mil (\$1000) pesos nacionales.

Si a consecuencia del abandono del puesto o del estado de ebriedad ocurriesen accidentes que causaren la muerte o heridas a alguna persona, la pena, será, en el primer caso, de tres (3) a ocho (8) años de presidio o penitenciaría; y en el segundo, de un (1) año a tres (3) de prisión; sin perjuicio de las indemnizaciones a que la empresa queda obligada.

Si el abandono o la embriaguez se hiciese con intención criminal, el culpable será castigado con las penas señaladas en el artículo 71, aumentadas en un tercio cuando no fuere el caso de aplicar la última pena.

Artículo 74. Todo el que intencionalmente cortase los alambres del telégrafo destinado al servicio del ferrocarril, arrancase o destruyese los postes, o ejecutase algún otro acto tendiente a interrumpir la comunicación telegráfica, será castigado con arresto de dos (2) meses a un (1) año. Si del hecho hubiese resultado accidentes en los trenes, la pena será de un (1) año a tres (3) de prisión.

Si de esos accidentes resultase herida o muerte de alguna persona, la pena será de tres (3) a diez (10) años de presidio o penitenciaría.

Artículo 75. Todo ataque o resistencia violenta a los agentes o empleados de los ferrocarriles, en el desempeño de sus funciones, será castigado con arresto de quince (15) días a tres (3) meses, o con una multa de cinco mil (\$5000) a cincuenta mil (\$50000) pesos moneda nacional.

Artículo 76. Si durante el viaje de un tren se cometiese algún delito, el conductor deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente que será puesto a la disposición del juez respectivo, en la primera estación que se tocare, acompañándole de una parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron.

Para el cumplimiento de este deber, el conductor tendrá las facultades y autoridad que son inherentes a los agentes de policía.

Artículo 77. Los jefes de estaciones, los conductores de trenes y demás empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, pueden requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares, para hacer efectivos las reglas relativas a esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes.

Artículo 78. Las infracciones de la presente Ley, cometidas con voluntad criminal y que no tengan pena especial señalada, serán castigadas por los tribunales con arresto de uno (1) a seis (6) meses o multa de cincuenta (\$50) a mil (\$1000) pesos nacionales, por denuncia de los inspectores, de los pasajeros o de las empresas, o a solicitud del Ministerio Público Fiscal.

Artículo 79. La policía de orden interno de las estaciones y de los trenes se establecerá en un Reglamento especial formado por las empresas y aprobado por el Poder Ejecutivo nacional o provincial, según se trate de ferrocarriles nacionales o provinciales.

CAPÍTULO II

De las faltas cometidas por las empresas

Artículo 80. Las empresas de ferrocarriles son responsables por los actos u omisiones contrarias a la presente Ley y a los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.

Artículo 81. Cada infracción cometida por las empresas será castigada con multa de **quinientos (\$500) a diez mil (\$10000) pesos**, debiendo considerarse como una infracción distinta cada día que dejen transcurrir sin ponerse en las condiciones de la ley, después de la orden que al efecto hubieren recibido de la inspección gubernativa.

Artículo 82. En caso de reincidencia, la multa autorizada por el artículo anterior se duplicará.

TÍTULO SEXTO

Disposiciones diversas

Artículo 83. El Poder Ejecutivo establecerá las multas que correspondan para castigar las infracciones de los reglamentos que dicte o apruebe, especialmente las que importen falta o desatención hacia los pasajeros y cargadores, por parte de las empresas y sus empleados.

Artículo 84. El importe de las multas que se impongan con motivo de la aplicación de esta Ley a los ferrocarriles nacionales, será destinado a formar un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas.

Artículo 85. Los empleados de las empresas que presten sus servicios en las estaciones y en los trenes, y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallen en comunicación necesaria con el público y con las autoridades, deberán hablar en castellano.

Artículo 86. Cuando un ferrocarril atravessare ríos navegables, deberá ser construido de manera que no embarace la navegación.

Si atravessare otra clase de ríos, esteros o canales de riego, las obras se ejecutarán de manera que no perjudiquen el uso de las aguas.

<p style="text-align: center;">LEY Z-0073</p> <p style="text-align: center;">(Antes Ley 2873)</p> <p style="text-align: center;">TABLA DE ANTECEDENTES</p>	
Artículo del texto definitivo	Fuente
1	Art. 1 Texto original.-
2	Art. 2 Texto original
3	Art. 3 Texto original
4	Art. 4 Texto original
5	Art. 5 Texto Ley 22647, ar. 1.-
6	Art. 6 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
7	Art. 7 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
8	Art. 8 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
9	Art 9 Texto original.-
10	Art. 10 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
11	Arts. 11 Texto original.-

12	Arts. 12 Texto original.-
13	Art. 13 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
14	Art. 14 Texto original.-
15	Art. 15 texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
16	Art. 16 Texto original.-
17	Art. 17 Texto según Ley 22647 art.1.-
18	Art. 18 texto según Decreto Ley 6205/1963.art. 12 se reemplazó “La Administración Postal” por “La autoridad nacional con competencia en materia postal” -
19 a 23	Arts 19 a 23 Texto original.-
24	Art. 24 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
25	Art. 25 Texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
26	Art. 26 Texto original.-
27	Art. 27 Texto original.-
28	Art. 28 Texto original.-

29	Arts. 29 Texto original.-
30	Art. 30 Texto original.-
31	Art. 31 texto original se remplazo “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
32	Art. 32 Texto original.-
33	Art. 33 Texto según Ley 17172, artículo 1º.- Se remplazo “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional que resulte competente en razón de la materia”
34	Art. 34 Texto original.-
35	Arts. 35 Texto original.-
36	Arts. 36 Texto original.-
37	Arts. 37 Texto original.-
38	Art.38 Texto según Ley 18374 art. 1
39	Art. 39 Texto original.-
40	Art. 40 Texto original.-
41	Art. 41 Texto original.-
42	Art. 42 Texto original.-
43	Art. 43 Texto original.-
44	Art. 44 Texto según Ley 17172, artículo 2.- Se remplazo “Dirección Nacional de Ferrocarriles” por “la autoridad competente”
45	Art. 45 Texto original.-
46	Art. 46 Texto original.-
47	Art. 47 Texto original.-

48	Art. 48 texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad competente”
49	Art. 49 texto original, se reemplazó “Dirección de Ferrocarriles” por “la autoridad nacional competente”
50	Art. 50 Texto original.-
51	Art. 51 Texto original.-
52	Art. 52 Texto original.-
53	Art. 53 Texto original.-
54	Art. 54 Texto original.-
55	Art. 55 Texto original.-
56	Art. 56 texto según Ley 18374, artículo 1.-se reemplazo “Secretaria de Estado de Transporte” por “autoridad nacional competente”
57	Art. 57 Texto original.-
58	Art. 58 Texto original.-
59	Art. 59 Texto original.-
60	Art. 60 Texto original.-
61	Art. 61 Texto original.-
62	Art. 62 Texto original.-
63	Art. 63 Texto original.-
64	Art. 64 Texto original.-

65	Art. 65 Texto original.-
66	Art. 66 Texto original.-
67	Art. 67 Texto original.-
68	Art. 68 Texto original.
69	Art. 80 texto original
70	Art. 81 texto original
71	Art. 82 texto original
72	Art. 83 texto original
73	Art. 84 texto original
74	Art. 85 texto original
75	Art. 86 texto según ley 18374, artículo 1.-
76 y 77	Arts. 87 y 88 Texto original.-
78	Art. 89 texto original se adaptó nombre del organismo de conformidad con la ley 24946
79 a 82	Arts. 90 a 93 Texto Original.-
83	Art. 94, texto según ley 18374, artículo 1.-
84	Art. 95 Texto original
85 y 86	Art. 97 y 98 texto original

Artículos suprimidos:

Artículos 69 a 79, originales, derogados por decreto 8302/1957

Artículo 96 original, suprimido por no tener aplicación a partir de la derogación del título IV realizada mediante decreto 8302/1957

Artículo 99, original, suprimido por objeto cumplido

Artículo 100 original, suprimido por objeto cumplido

Artículo 101, original, suprimido por objeto cumplido

Artículo 102, de forma. Suprimido.

REFERENCIAS EXTERNAS

artículos 2723 y 2727 del Código Civil

Código de Comercio