

**DECRETO SUPREMO N° 012-78-TC**  
**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

CONSIDERANDO:

Que por Resolución Ministerial N° 0096-76-PM/ONAJ, del 3 de Mayo de 1976, se constituyó una Comisión Multisectorial encargada de elaborar y proponer al Gobierno un Nuevo Reglamento General de Ferrocarriles, por cuanto el vigente aprobado por Decreto Supremo de 23 de Setiembre de 1908, resultaba inadecuado para la época presente;

Que la Comisión Multisectorial cumplió el encargo presentado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Nuevo Reglamento General de Ferrocarriles, habiéndose dado por cumplido el encargo, según Resolución Ministerial N° 0072-77-TC/DS de 3 de Mayo de 1977;

Que luego de haberse efectuado la revisión correspondiente del Proyecto de Reglamento General de Ferrocarriles por las dependencias competentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, resulta necesario proceder a su aprobación;

DECRETA

Artículo 1°.- APRUEBASE el adjunto Reglamento General de Ferrocarriles, el mismo que consta de siete (7) Títulos, cuatrocientos sesentisiete (467) Artículos, dos (2) Disposiciones Transitorias, una (1) Disposición Final y dos (2) Anexos, cuyo original forma parte del presente Decreto Supremo.

Artículo 2°.- Derógase el Decreto Supremo de 23 de Setiembre de 1908, aprobatorio del Reglamento General de Ferrocarriles.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintinueve días del mes de Mayo de mil novecientos setentiocho.

Francisco Morales Bermúdez Cerruti  
Presidente de la República

Elivio Vannini Chumpitazi  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

TITULO I  
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- El transporte ferroviario es de interés público y de necesidad nacional. Su explotación puede ser pública, privada o mixta.

Artículo 2°.- La construcción y explotación industrial o comercial de las vías férreas destinadas al servicio público mediante cobro de pasajes y fletes, competen al Sector Público.

El Sector Público podrá hacer tales servicios directamente o indirectamente mediante delegación a organismos o personas del Sector privado.

Artículo 3°.- Toda Explotación Ferroviaria está sujeta a las normas del presente Reglamento y a las disposiciones que dicte el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°.- La planificación del transporte ferroviario y su desarrollo competen al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. De acuerdo al interés público éste dará las normas necesarias para su racionalización permanente.

Artículo 5°.- Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobar los trabajos ferroviarios y el servicio en las vías, así como autorizar los itinerarios y horarios.

Artículo 6°.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones patrocinará y regulará las coordinaciones de los servicios de las Explotaciones Ferroviarias.

Artículo 7°.- Las tarifas que se establezcan para el servicio ferroviario serán adecuadamente difundidas y registrarán después de 72 horas de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 8°.- La suspensión total o parcial del servicio ferroviario requiere autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 9º.- Es nula cualquier disposición contractual que recorte o invalide las obligaciones y responsabilidades señaladas en este Reglamento.

Artículo 10º.- Quien dañe o entorpezca el servicio ferroviario o de cualquier forma perjudique su material, incurre en la responsabilidad penal prevista por la ley, por lo que será puesto, de inmediato para su juzgamiento, a disposición de las respectivas autoridades.

Artículo 11º.- Se mantendrá a cada lado del eje de la vía férrea fajas paralelas libres de obstáculos, en la forma y distancias previstas en este Reglamento. Las Explotaciones Ferroviarias podrán impedir la ocupación indebida de tales áreas prohibidas o restringidas, para lo que contarán con el inmediato apoyo de la fuerza pública.

Se podrán expropiar las áreas y bienes que se requieran para el buen servicio ferroviario.

Artículo 12º.- Quienes exploten ferrocarriles necesitan autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para construir nuevas Vías Férreas o abandonar las existentes en todo o parte.

Artículo 13º.- Los ferrocarriles, inclusive los industriales no abiertos al público, están obligados a recoger los datos técnicos y estadísticos pertinentes y a remitirlos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuando les sean solicitados.

Artículo 14º.- Se enviará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones información pormenorizada de los accidentes ocurridos en las líneas ferroviarias, sus oficinas y dependencias, con indicación de sus causas probables y de las medidas adoptadas al respecto.

Artículo 15º.- En cada Estación Ferroviaria se tendrá a disposición del público un libro autenticado por la Administración del Ferrocarril, donde serán anotadas las quejas del público y sus sugerencias. En los trenes y estaciones se mantendrán avisos que informen al público de la existencia de dichos libros.

Artículo 16º.- Los fletes y pasajes autorizados a las Explotaciones Ferroviarias podrán ser cobrados coactivamente de acuerdo al Decreto Ley 17355.

## TITULO II DEL ORGANISMO RECTOR

Artículo 17º.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones dictará la política del transporte ferroviario.

Tiene la obligación de planear, ordenar, coordinar y controlar dicho transporte, así como opinar sobre los proyectos de financiamiento de las inversiones requeridas.

Artículo 18º.- La Dirección de Ferrocarriles funcionará dentro de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como su dependencia especializada dentro de una estructura y nivel adecuados.

Artículo 19º.- Son funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, directamente o a través de la Dirección General de Transporte Terrestre y de su dependencia especializada, sin que la siguiente enumeración sea exhaustiva:

- a) Planear las ferrovías públicas.
- b) Controlar el funcionamiento de las Explotaciones Ferroviarias públicas y privadas.
- c) Emitir opinión en los contratos de suministros de las Organizaciones Ferroviarias públicas.
- d) Autorizar la explotación de nuevas líneas o el cierre parcial o total de las existentes.
- e) Revisar los planes de inversión a largo plazo y sus financiamientos respectivos.
- f) Revisar los planes y presupuestos de la Explotación Ferroviaria Pública en sus aspectos técnicos y económicos y las previsiones de sus resultados.
- g) Velar porque la Memoria Anual que deben presentar las Explotaciones Ferroviarias contengan las particularidades del ejercicio, los datos estadísticos, el balance de situación y las cuentas y resultados.
- h) Controlar y disponer que el servicio público ferroviario se realice en las mejores condiciones para sus usuarios y dentro de la coordinación más conveniente con los otros medios de transporte.

- i) Proponer las modificaciones de la legislación ferroviaria, de acuerdo con la experiencia y el progreso de la tecnología.
- j) Dictar las disposiciones reglamentarias para regular las relaciones entre los servicios de los ferrocarriles y los servicios de los puertos.
- k) Controlar que las instalaciones ferroviarias, el material móvil y de tracción, sean construidos, conservados y renovados de acuerdo a las necesidades del tráfico y del progreso técnico.
- l) Dictar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y bienes que pueden ser afectados por el servicio.
- ll) Autorizar instalaciones u operaciones que hayan sido previamente aceptadas por la Explotación Ferroviaria de servicio público dentro de la zona de influencia del ferrocarril y el establecimiento de servidumbres para conducción de energía eléctrica, señalización, comunicaciones telegráficas, telefónicas u otras, viaductos, tuberías, cauces, o por cualquier otra causa.
- m) Autorizar a la Explotación Ferroviaria otros servicios de transporte.
- n) Autorizar el cierre y apertura de Estaciones.
- ñ) Fiscalizar el cumplimiento de las reglamentaciones relacionadas con el servicio ferroviario, especialmente sobre regularidad, seguridad, respeto del derecho de los usuarios, salubridad e higiene y calidad de los suministros en general y de las obras.

Artículo 20°.- Créase una comisión asesora de la Dirección de Ferrocarriles, que estará integrada por el Director General de Transporte Terrestre, quien la presidirá, el Director de Ferrocarriles, y sendos delegados, con rango no inferior al de Director, por la Dirección General de Transporte Terrestre, la Dirección General de Transporte Acuático y la Dirección General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Ministerio de Agricultura y Alimentación y el de Industria, Comercio, Turismo e Integración.

Integrarán igualmente la Comisión dos Asesores con experiencia reconocida en Ferrocarriles.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones instalará la Comisión y cuidará de su permanencia y funcionamiento.

Esta Comisión emitirá opinión, por escrito, sobre los siguientes asuntos:

- a) Los planes generales de construcción de nuevas líneas y de su coordinación con otras o con medios de transporte terrestre, aéreo o acuático.
- b) Los planes generales de ampliación y mejora de las instalaciones de carácter ferroviario.
- c) Los planes generales de adquisición de material de transporte ferroviario.
- d) Cualquier otro asunto de interés para el servicio ferroviario que le someta a consulta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 21°.- Los trabajadores estarán representados con voz y voto en los Directorios o Juntas de Administración similares de las Explotaciones Ferroviarias de servicio público.

Caso de no ser elegidos en un plazo prudencial, los representantes de los trabajadores serán designados por el Directorio o Junta de Administración en que deberán integrarse, previo requerimiento del organismo administrativo.

Artículo 22°.- La administración ejecutiva de la Explotación Ferroviaria de servicio público contará con la colaboración de un Comité de Información y Asesoramiento constituido por hasta 3 representantes de los propios trabajadores de acuerdo a las normas que se dicten en los respectivos reglamentos internos.

### TITULO III DEL PERSONAL

#### DECRETO SUPREMO N° 027-99-MTC del 12.07.99

#### DISPOSICIONES FINALES

#### Tercera.- Derogaciones

Derógase el Título III del Reglamento General de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 012-78-TC, así como toda otra disposición reglamentaria que se oponga a lo dispuesto en el presente Decreto Supremo.

Artículo 23°.- El servicio ferroviario público y privado contará con el número adecuado de trabajadores capacitados, que garantice su eficiencia y seguridad para una operación normal.

Artículo 24°.- Los trabajadores ferroviarios están comprendidos dentro del régimen de Seguridad Social del país.

Artículo 25°.- Los ferrocarriles emplearán personal peruano en sus servicios. Comprobada la falta de personal especializado se podrá contratar personal extranjero por un plazo determinado, previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 26°.- Los reglamentos internos que afecten las operaciones de los Ferrocarriles y de su personal requieren para su validez de la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 27°.- El trabajador en operaciones ferroviarias tiene la obligación de conocer y aplicar los reglamentos y disposiciones que las afecten.

La Organización Ferroviaria facilitará los reglamentos para uso del personal y los jefes proporcionarán las explicaciones y aclaraciones que se requieran.

Artículo 28°.- La tripulación del tren deberá contar con una licencia de actividad renovable refrendada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En dicho Ministerio se mantendrá el Registro actualizado del personal ferroviario, de acuerdo con la respectiva reglamentación.

Artículo 29°.- La tripulación de un tren o de otra unidad ferroviaria, contará con la debida preparación y la necesaria capacidad técnica e idoneidad moral y física. Tales condiciones serán determinadas mediante exámenes técnicos y sicomédicos en la forma que señale el Reglamento Interno de cada Organización.

Artículo 30°.- Cuando un trabajador sea separado del servicio por falta grave se comunicará el hecho al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 31°.- Por razones de servicio se podrán establecer tareas específicas de acuerdo con las necesidades de los puestos de trabajo.

Artículo 32°.- El personal de la Explotación Ferroviaria será clasificado en sectores operacionales y estará sujeto a la organización administrativa que se requiera según sus necesidades.

Artículo 33°.- La Organización Ferroviaria estructurará su respectivo Organigrama y Manual de Funciones y facilitará su conocimiento a los trabajadores.

Artículo 34°.- Toda Organización Ferroviaria tiene la obligación de entrenar y capacitar técnicamente a su personal, dentro y fuera de ella.

Los trabajadores deben asistir a las sesiones que se programen para dichos fines.

Artículo 35°.- Las Organizaciones Ferroviarias asegurarán la formación y perfeccionamiento profesional de su personal, pudiendo acordar medidas de reconversión de sus profesionales y técnicos cuando la necesidad de los servicios lo imponga.

El personal cuya reconversión no sea absorbible por la Organización podrá ser transferido, con su anuencia, a otras Organizaciones o Empresas que los necesiten, siempre que se les respete su especialidad y categoría y el derecho a reincorporarse a la Organización Ferroviaria en su respectivo escalafón, al cesar su periodo de transferencia.

Artículo 36°.- La Organización Ferroviaria estimulará el perfeccionamiento educacional de los hijos de sus trabajadores, mediante la gestión de becas de capacitación técnica ferroviaria para los que más destacado en sus estudios.

Artículo 37°.- El trabajador ferroviario dará al público un trato atento y afable.

Artículo 38°.- Los trabajadores cuya función sea de trato con el público llevarán uniforme o un distintivo identificatorio de acuerdo al Reglamento Interno de su Organización Ferroviaria.

Artículo 39°.- En la Organización Ferroviaria se evaluará, permanentemente a sus trabajadores y se mantendrá actualizado el Escalafón, el que servirá de base para la promoción de su personal.

Artículo 40°.- Es prohibido concurrir al trabajo bajo los efectos de cualquier sustancia que altere el control y normalidad del sujeto.

Artículo 41°.- La Organización Ferroviaria mantendrá consultorios médicos o asistenciales, adecuadamente equipados para la prestación de primeros auxilios. Estarán ubicados en los lugares más apropiados para la mejor atención de sus trabajadores.

Artículo 42°.- La Organización Ferroviaria dispondrá visitas médicas periódicas a sus campamentos. La atención médica deberá ser extendida en lo posible a los familiares dependientes de los trabajadores.

Artículo 43°.- Si por razones de servicio fuese necesario exceder el horario de la jornada legal de trabajo en vigencia, será compensado conforme a las regulaciones pertinentes. Tal jornada excepcional de trabajo no podrá exceder en conjunto de doce horas efectivas de labor por día.

Entre cada jornada de trabajo mediará un descanso no menor de 12 horas.

Artículo 44°.- Los trabajadores de operaciones de trenes culminarán el ciclo efectivo semanal vigente de labor para gozar de 24 horas de descanso.

Artículo 45°.- El personal de los trenes operará en cualquier hora y día de acuerdo con las necesidades del servicio.

Artículo 46°.- La Organización que explota el Ferrocarril contará con la dependencia de seguridad e higiene industrial que se requiera para la prevención de accidentes y enfermedades.

Artículo 47°.- Caso de aplicarse una sanción que importe suspensión del trabajo, se podrá solicitar su reconsideración dentro de las 24 horas de notificada. La tramitación del reclamo queda sujeta a los acuerdos de partes y a las disposiciones de los reglamentos internos de cada Organización Ferroviaria.

Artículo 48°.- El orden y la asistencia del personal se normarán por los reglamentos interno de la Organización Ferroviaria.

Artículo 49°.- La inasistencia por enfermedad deberá acreditarse por certificado del médico de la Organización o en su ausencia por el del Area de Salud respectiva, de acuerdo al procedimiento que determine el reglamento interno de la Organización Ferroviaria.

Artículo 50°.- Las faltas y sanciones serán consignadas en los reglamentos internos de la Organización Ferroviaria.

Artículo 51°.- Los trabajadores a cargo de las operaciones de trenes que abandonen sus puestos o infrinjan los reglamentos podrán ser suspendidos de sus funciones por razones de seguridad.

Artículo 52°.- Es prohibido realizar colectas entre los subalternos para obsequios o agasajos a los jefes o superiores jerárquicos.

De la contravención de esta norma serán responsables unos y otros.

Artículo 53°.- En caso de producirse cualquier accidente sujeto a investigación, las autoridades policiales otorgarán las máximas facilidades para impedir que la regularidad del servicio ferroviario sea afectada.

Artículo 54°.- El Jefe de Estación, el personal del tren y los encargados de velar por la seguridad del servicio contarán con el inmediato auxilio de la fuerza pública.

Si durante el viaje se cometiese un hecho reprimible, el Jefe del tren tomará las medidas necesarias para asegurar la entrega del autor a la autoridad policial más próxima con el respectivo parte, en que se precisarán las formas y circunstancias en que se produjo el hecho y la identificación de los testigos presenciales.

Artículo 55°.- Mientras el tren permanezca en la estación el jefe de ésta ejercerá su mando.

El conductor o quien haga sus veces es el jefe del tren fuera de Estación o cuando esté en marcha.

El jefe del tren es el responsable de su seguridad, del orden de la tripulación y del cuidado de los pasajeros.

Cualquier problema suscitado en la estación entre el personal y los pasajeros o el público será resuelto por el Jefe de Estación, y fuera de la Estación o con el tren en marcha se resolverá por el Jefe del Tren.

Artículo 56°.- El despachador de trenes tendrá el debido conocimiento para la utilización de los sistemas de telegrafía o selectivos del ferrocarril.

Los jefes de estaciones deben ser telegrafistas.

Artículo 57°.- Los conductores de los trenes, maquinistas y brequeros tendrán conocimientos de primeros auxilios y de utilización del botiquín del tren.

Artículo 58°.- Los trenes contarán con el número necesario de brequeros según la característica del tramo a recorrer, el sistema de frenos, el número de carros, y la carga a transportar y la operación del ferrocarril.

Artículo 59°.- En la locomotora en servicio de tren podrán viajar, únicamente, los ingenieros inspectores y el personal de operaciones específicamente autorizado.

En ningún caso el número total excederá de cinco personas.

Artículo 60°.- En todo Ferrocarril se dotará a los trabajadores de operaciones ferroviarios de los implementos de seguridad necesarios. Los trabajadores se presentarán a sus labores con el equipo correspondiente y podrán ser suspendidos de sus funciones caso de incumplimiento o por no utilizar el equipo.

Artículo 61°.- El tiempo de servicio continuo, incluyendo el de espera, para todo trabajador de tren, salvo los casos de retraso o fuerza mayor, no podrá exceder de 10 horas en trenes rápidos de pasajeros.

Artículo 62°.- Toda Organización Ferroviaria tendrá a su servicio el personal técnico necesario para hacer las revisiones periódicas y habituales a las máquinas, motores y material rodante.

TITULO IV  
DE LAS OPERACIONES FERROVIARIAS  
CAPITULO I – VIA Y OBRAS  
Sección 1ra.  
Derechos de los Ferrocarriles

Artículo 63°.- La Zona del Ferrocarril la constituye el área del terreno destinada al uso exclusivo de la actividad ferroviaria. Podrá ser cercada parcial o totalmente.

El ancho de la Zona del Ferrocarril será no menor de 5 metros a cada lado del eje de la vía.

Se comprende en dicha Zona la faja de ancho variable que se encuentra entre los pies de los taludes en los terraplenes, o al borde superior de los mismos en los cortes, o al borde exterior de las zanjas al pie de los taludes más la berma de dos metros de ancho mínimo.

Cuando la vía esté colocada directamente sobre el terreno natural, el ancho de la zona será de cinco metros a cada lado del eje de la vía.

Artículo 64°.- La Zona de Influencia del Ferrocarril linda con la Zona del Ferrocarril. Su uso está sujeto a limitaciones impuestas por la naturaleza de las operaciones ferroviarias.

Artículo 65°.- Es prohibido ocupar, efectuar trabajos y/o construcciones ajenas a la Organización Ferroviaria dentro de una extensión de cinco metros medidos desde el límite de la Zona del Ferrocarril.

Están permitidos los trabajos y/o construcciones ajenas a la Organización Ferroviaria que se indican a continuación, a partir de las siguientes distancias de la Zona del Ferrocarril.

1. Desde 5 metros:

- a) Construir muros, cercos o edificaciones de hasta 2.50 metros de altura, sin salida hacia la vía férrea.
  - b) Construir carreteras.
  - c) Hacer zanjas o canales hasta de 3 metros de profundidad.
  - d) Colocar postes y/o torres.
  - e) Construir o colocar canaletas o tuberías elevadas, excepto en los túneles o donde las condiciones topográficas lo impidan.
  - f) Realizar todo tipo de actividades agropecuarias.
2. Desde 10 metros:
- a) Hacer depósitos o acopio de objetos relacionados con actividades agropecuarias y en general de materiales, herramientas, equipos y productos.
  - b) Efectuar plantaciones de árboles.
  - c) Construir muros, cercos o edificaciones, con salida hacia la vía.
3. Desde 20 metros:
- a) Abrir zanjas, hacer excavaciones y en general ejecutar cualquier obra análoga, siempre que no se perjudique la estabilidad de la vía.
  - b) Efectuar construcciones con materiales inflamables.
  - c) Explotar minas o canteras.
4. Desde 100 metros:
- a) Establecer depósitos de materiales inflamables.
  - b) Efectuar trabajos con explosivos o gases nocivos, que no comprometan la seguridad del ferrocarril.

Artículo 66°.- Los depósitos de explosivos están regulados por su legislación especial.

Artículo 67°.- Las disposiciones del Artículo 65 no son aplicables en la zona urbana en el caso de terrenos lindantes con las calles públicas por las que pasa un ferrocarril.

Artículo 68°.- En caso de incumplimiento de las disposiciones anteriores y sin perjuicio de ser restablecida la situación legal, la Organización Ferroviaria no será obligada por los daños y perjuicios que se produjeran, excepto en caso de su responsabilidad.

Artículo 69°.- Si alguna de las obras especificadas en los Artículos anteriores fuese preexistente, parcial o totalmente, a la construcción del ferrocarril y resultase dentro de las áreas limitadas previstas, se podrá solicitar su expropiación.

Si la expropiación no fuese efectuada, no podrán ejecutarse en las áreas limitadas sino trabajos necesarios para conservar las obras existentes en el mismo estado, quedando prohibido su reconstrucción cuando alguna se destruyese.

En tal caso la Organización Ferroviaria indemnizará al propietario del perjuicio resultante de la limitación de sus derechos.

Artículo 70°.- Las disposiciones de los artículos 65° y 76° se podrán modificar, por excepción, con autorización expresa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y previa conformidad de la Organización Ferroviaria.

#### Sección 2da. Servidumbre

Artículo 71°.- Ninguna Organización Ferroviaria puede oponerse a que otras vías férreas empalmen con las suyas o la crucen, siempre que no interrumpan su servicio regular.

Artículo 72°.- Los cruzamientos entre vías férreas podrán hacerse a nivel, o a desnivel previa autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Los cruces ferroviarios requerirán del acuerdo de las Empresas Ferroviarias involucradas y del conocimiento previo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 73°.- Ninguna Organización Ferroviaria podrá oponerse, sin la debida justificación, a que las líneas de otros ferrocarriles de diferente trocha penetren al Patio de sus Estaciones, con la ubicación conveniente, para facilitar los trabajos de transbordo.

Artículo 74°.- Ninguna Organización Ferroviaria podrá oponerse al cruzamiento de sus vías por caminos públicos o a que éstos se construyan al lado de aquellas, cuando el trazado haya sido aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Cuando exista superposición de la zona o derecho de vía del ferrocarril con el derecho de vía de los caminos públicos, primará el derecho de la vía primeramente establecida.

Para los cruces a nivel por caminos de propiedad privada, se requerirá la autorización de la Organización Ferroviaria, informándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 75°.- Los pasos a nivel clandestinos serán clausurados. Se podrá abrir zanjas o levantar cercos para impedir su utilización, dándose parte del hecho a la policía, quien notificará al infractor. Se reintegrará al ferrocarril los gastos en que se haya incurrido.

Artículo 76°.- En las vías férreas está prohibida la construcción de pasos a nivel a distancias menores de 500 metros en zonas urbanas y de 2,000 metros en zonas rurales.

Artículo 77°.- A la Organización del Ferrocarril que solicite un cruce con otra vía férrea corresponden los gastos de construcción y la provisión de las instalaciones de seguridad que el Ferrocarril afectado requiera.

Los trabajos se ejecutarán en forma que no interrumpan el servicio regular de la línea afectada por el cruce. El mantenimiento de las nuevas instalaciones y sus costos de operación serán por cuenta de quien solicitó el cruce.

Artículo 78°.- Cuando se efectúe un cruce a nivel entre una vía férrea y un camino público o privado, el interesado sufragará los costos de instalación, mantenimiento y operación de los sistemas de seguridad que se requieran según el presente Reglamento y/o que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 79°.- Procede el cruce subterráneo de la vía por canales, tuberías o cables, cuando se dé cumplimiento a las siguientes normas:

- a) Proporcionar los diseños y especificaciones de los cruces a la Organización del Ferrocarril para su revisión y aprobación.
- b) El cruce se hará perpendicularmente a la vía protegiéndose con un tubo – camisa o forro. Se ubicará a una profundidad mínima de un metro medido entre la superficie del terraplén y la parte superior del tubo – camisa o forro.
- c) El tubo – camisa o forro deberá tener una longitud mínima igual al ancho de la base del terraplén, pero en ningún caso menor de 6 metros.
- d) La parte correspondiente a la excavación y posterior relleno de la zanja en el área que afecte a la estabilidad de la vía férrea, será efectuada por la Organización del Ferrocarril por cuenta del interesado. Este último efectuará la colocación física del tubo – camisa o forro y el cruce de la tubería o cable, según fuere el caso, en el plazo de tiempo acordado por el Ferrocarril.

Artículo 80°.- Procede el cruce aéreo de las vías férreas dentro de las siguientes normas:

- a) Con puentes y estructuras, a una altura y a una distancia lateral que no interfiera con el gálibo mínimo de obras consignado en el presente Reglamento.
- b) Con cables, tuberías u otros cruces aéreos, a una altura mínima de 6 metros medidos entre la superficie de rodadura del riel más alto y la parte inferior del elemento que cruce la vía.
- c) Los cables carriles al cruzar la vía férrea deberán contar con una malla u otro sistema de protección, que será colocada a una altura mínima de 8 metros medida entre la superficie de rodadura del riel más alto y el punto más bajo de la malla o sistema de protección.
- d) Con conductores eléctricos, conforme al artículo 122.

Artículo 81°.- Con respecto a los incisos b, c y d del artículo anterior en el caso que la Organización Ferroviaria sea también dueña del terreno donde se realicen cruces aéreos o subterráneos ajenos a la misma, podrá exigir un pago equitativo.

Artículo 82°.- Procede el cruce por debajo de la ferrovía dentro de las siguientes normas:

- a) Los trabajos serán ejecutados sin interrumpir el servicio regular de las operaciones ferroviarias.
- b) El interesado está en la obligación de proporcionar previamente los diseños y especificaciones de los cruces para su respectiva revisión y aprobación.
- c) Las obras que resulten del cruce por los caminos serán efectuados por la Organización Ferroviaria por cuenta del interesado. El mantenimiento posterior de las obras será por cuenta del Ferrocarril quien asumirá la propiedad de dichas obras.

Artículo 83°.- La Organización Ferroviaria tendrá el derecho de supervisar la ejecución de las obras por cuenta de los interesados.

Artículo 84°.- Las Municipalidades y Organismos Estatales no expedirán licencias o permisos de construcción, funcionamiento o actividades en los casos en que se contravenga lo dispuesto en el presente Reglamento, bajo responsabilidad.

La Organización Ferroviaria, en caso de necesidad, procederá a impedir tales hechos y a eliminar las obras ilegales, dando cuenta inmediata a las autoridades, y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 85°.- No se podrá arrojar basura, ni obstruir en manera alguna las cunetas laterales del ferrocarril, ni servirse de ellas como desagüeros.

La conservación del buen estado de las cunetas es de cargo de la Organización Ferroviaria.

Artículo 86°.- Es prohibido, salvo autorización de la Organización Ferroviaria, introducirse en ella o permanecer en la vía férrea.

Se puede cruzar la vía por los lugares destinados expresamente para tal acto.

Artículo 87°.- Es prohibido el tránsito de personas o animales a lo largo de túneles y puentes ferroviarios. Se permitirá el tránsito de peatones sólo en los puentes acondicionados para este efecto.

Artículo 88°.- En caso de daños resultantes de la contravención a los artículos precedentes, el Ferrocarril tiene derecho al resarcimiento de los perjuicios sufridos.

### Sección 3ra.

#### Construcción de Vías Férreas y Obras Complementarias

Artículo 89°.- Los proyectos de vías férreas en el Perú requieren de la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y están sujetos a las siguientes normas generales:

- a) El trazado de la vía deberá ser el que ofrezca la menor y más uniforme resistencia a la tracción.
- b) El enterreriel o trocha de nuevas vías será de 1,435 milímetros (Trocha normal). Si fuese imprescindible emplear otra trocha para efectuar una conexión ferroviaria internacional se empleará la trocha que mejor se adapte, lo que se precisará dentro del respectivo convenio.
- c) En las vías principales de los Ferrocarriles de Servicio Público con trenes convencionales, la gradiente máxima o gobernante, compensada por curvatura, será de 3% y el radio mínimo de curvatura será de 150 metros.  
En Ferrocarriles Industriales podrá utilizarse mayor gradiente y menor radio de curvatura si fuese necesario.  
Estas especificaciones podrán ser modificadas con la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- d) En vías principales y sus desvíos, la distancia mínima entre ejes de vías paralelas será de cinco metros; en túneles, puentes y patios esta distancia será de 4.50 metros.
- e) Los gálibos de estructuras, de material rodante y de carga para las vías férreas, serán las que se indican en los diagramas del presente Reglamento General de Ferrocarriles.
- f) Las Estaciones se construirán de material noble y contarán cuando menos con una sala de espera, un depósito techado para equipajes y mercancías, una plataforma, un andén y con servicios higiénicos separados para damas y caballeros.

Artículo 90°.- Las vías de ferrocarril o sus secciones se clasificarán en la forma siguiente:

Categoría	Trocha	Tonelaje Máximo por eje (P)	Tonelaje Máximo por metro de vehículo (N)
A	914	13	3.7
	1435	15	5.4
B	914	15	5.4
	1435	19	7.5
C	914	17	6.0
	1435	25	9.0

P = El peso máximo por eje;

N = El peso máximo por metro del vehículo, que se determina dividiendo el peso total del vehículo (carga máxima+tara) por la longitud entre paragolpes o superficie de contacto de los enganches automáticos.

Artículo 91°.- Una vía o una sección de vía queda clasificada en una de las categorías indicadas cuando permite la circulación de vehículos de las características de peso establecidas para ella, pero no la de los vehículos de la categoría inmediatamente superior.

Artículo 92°.- Las Organizaciones Ferroviarias procurarán como mínimo, adecuar las vías para el tráfico internacional a la categoría B.

Artículo 93°.- Ninguna vía principal o puente ferroviario será puesto en operación sin la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 94°.- Para la elaboración de los estudios de ferrocarriles se seguirán las siguientes normas:

1. Planos Generales

- a) Plano de ubicación a la escala reducida más conveniente, referido a puntos geográficos notables que faciliten su localización dentro del territorio nacional.
- b) Plano de conjunto a escala de 1:20,000, que indique la ruta desde el inicio hasta su punto final. Este plano deberá estar referido a un sistema reconocido de coordenadas geográficas.
- c) Planos topográficos del trazo a Escala 1:20,000, que representen una faja de terreno de 40 metros de ancho a curvas de nivel con equidistancias verticales de 2 metros y acotadas cada 10 metros conteniendo todas las características referentes a la ubicación del eje, curvas con sus elementos, ubicación de obras de arte y cursos de agua.
- d) Perfil longitudinal, con el rayado correspondiente a Escala vertical de 1:200 y horizontal 1:2000. En trazo grueso y seguido se dibujará la rasante, en línea fina de elementos las tangentes de las curvas verticales hasta el punto de intersección.  
Se indicará la ubicación de puentes, los que serán numerados correlativamente y la ubicación y cotas de los puntos de referencia (BM) utilizados al efectuarse el levantamiento del plano topográfico. En la parte inferior del plano se indicarán los alineamientos, cotas del terreno y de la rasante, altura de relleno, altura de corte, longitudes y pendientes de tramo y kilometraje.
- e) Las Secciones transversales se presentarán a Escala de 1:200, tomadas cada 20 metros o a menor distancia en casos especiales, extendiéndose lo suficiente a ambos lados del eje para abarcar toda el área del movimiento de tierras.  
En cada sección transversal se indicará el número de la estaca del trazo, su cota y la cota del proyecto, áreas de corte o relleno, volúmenes entre estacas, taludes, cunetas y muros.

2. Planos de Detalle

- a) Alcantarillas. Seleccionado el tipo de la alcantarilla se tabulará la siguiente información: acotamiento, longitud y luz; kilómetro de ubicación y volúmenes correspondientes a las excavaciones.  
En el caso de alcantarillas metálicas se darán las dimensiones del diámetro, longitud y volumen de las excavaciones.
- b) Muros: Se presentarán los planos de detalle de los muros que figuren en el plano de trazo, anotando su ubicación con respecto al eje del trazo.

Los planos de elevación presentarán todas las acotaciones y dimensiones de los cimientos, cuerpos y coronaciones, indicándose la clase de material adoptado.

Se consignarán los volúmenes correspondientes a las excavaciones y las diversas clases de materiales de albañilería.

- c) Puentes: En el proyecto se indicará la ubicación de los puentes. Se hará un levantamiento topográfico de las dos orillas del río o quebrada a escala de 1:200, abarcándose una zona de 100 metros a cada lado del punto donde se ubicará el puente.
- d) Edificaciones: En el proyecto se indicará la ubicación de las edificaciones. Adicionalmente se presentará un plano de ubicación de las edificaciones a escala 1:500 y planos de distribución a 1:100 ó 1:50.

#### Sección 4ta. Gálibos

Artículo 95°.- Todos los Ferrocarriles cuya construcción se inicie después de la promulgación del presente Reglamento General de Ferrocarriles, así como las nuevas obras que se construyan en los Ferrocarriles, deberán adecuarse a los gálibos que se mencionan en los siguientes artículos.

Artículo 96°.- El gálibo para material rodante será el que se muestra en el gráfico N° 6.

Artículo 97°.- El gálibo mínimo para túneles con una sola vía será el gráfico N° 7. Si se trata de doble vía, el perfil mínimo será el del gráfico N° 8.

Artículo 98°.- El gálibo mínimo para estructura en el caso de una sola vía será el del gráfico N° 9 y en el caso de doble vía, el perfil será el del N° 10.

#### Sección 5ta. Mantenimiento de la Vía y Obras

Artículo 99°.- La Explotación Ferroviaria mantendrá la vía en buen estado excluyendo cualquier peligro para el tránsito de los trenes.

Artículo 100°.- Todo aparato de maniobra o cambio de vía colocado en la vía principal estará dotado de un candado u otro dispositivo de seguridad. En los patios ferroviarios los aparatos de maniobra de operación manual estarán dotados de un gancho de seguridad. Se exceptúan de estas disposiciones los cambios operados automáticamente.

Artículo 101°.- Cuando un Ferrocarril atraviese ríos, acequias, acueductos o canales abiertos o cerrados, las obras requeridas se harán y conservarán de modo que no sufra perjuicio el curso de las aguas. Para el caso de que las obras afecten el curso de las aguas será necesario contar con la autorización respectiva del organismo estatal correspondiente.

Artículo 102°.- Las Estaciones de Ferrocarril se conservarán aseados y contarán con:

- a) Asientos para el público en la sala de espera.
- b) Servicios higiénicos con sus respectivos rótulos identificatorios.
- c) Un reloj colocado en la fachada exterior, el que deberá estar sincronizado con la hora oficial.
- d) Rótulos con el nombre de la Estación en la fachada exterior y en los andenes. En la fachada hacia el andén llevará uno con el nombre de la estación, altura sobre el nivel del mar, ubicación y distancias a la Estación de origen y Estación final.
- e) Alumbrado en la sala de espera y andenes.
- f) Servicio público de teléfonos si la estación se encuentra en población donde exista dicho servicio.

Artículo 103°.- Cada Estación del Ferrocarril y desvío de cruce de trenes, contará con un servicio de comunicación adecuado y con las señales necesarias para garantizar la seguridad del tráfico.

Artículo 104°.- Todo Ferrocarril contará con el personal, equipo y herramientas necesarios para el más eficiente mantenimiento de la vía y de sus instalaciones.

#### Sección 6ta.

## Señalización de la Vía

Artículo 105º.- Toda vía principal se dividirá en kilómetros señalados en postes ubicados al lado derecho de la vía.

Cada poste tendrá marcado en cifras claras la distancia respectiva referida a un punto de origen denominado km. 0.

Artículo 106º.- Todo ramal ferroviario se dividirá en kilómetros, señalados en postes ubicados al lado derecho de la vía. Cada poste tendrá marcado, en cifras claras, la distancia referida a su punto de origen ubicado en la vía principal.

Artículo 107º.- Todas las curvas de las vías principales y ramales serán numeradas correlativamente a partir de cada punto de origen, por medio de un poste ubicado en el lado exterior de la curva, el cual llevará un letrero indicando el número, el radio y el peralte de la curva.

Artículo 108º.- En los lugares en que el paso del tren deba hacerse permanentemente con reducción de velocidad, se colocarán letreros de advertencia en ambos lados de la vía de acuerdo al sentido de tráfico del tren, al principio del tramo bajo precaución, de modo que puedan ser divisados desde ambos lados de la máquina y desde una distancia no menor de doscientos metros. Si por curvas u otros obstáculos no pudieran ser avistados desde esa distancia, se colocarán de manera que entre el punto donde la precaución comienza y el punto donde el maquinista vea el letrero haya por lo menos doscientos metros. Los letreros llevarán una inscripción indicando la velocidad máxima permisible en el tramo.

Artículo 109º.- En los lugares en que el paso del tren deba hacerse temporalmente con reducción de velocidad, se colocarán letreros de advertencia de acuerdo a las normas del artículo anterior. Cuando la velocidad máxima permisible sea menor de diez kilómetros por hora se pondrán letreros adicionales de advertencia, los cuales estarán ubicados trescientos metros antes de los lugares anteriormente mencionados.

Artículo 110º.- Cuando en una misma vía circulen trenes autorizados a viajar a distinta velocidad, los letreros mencionados en los Artículos 108 y 109 señalarán dos velocidades, una indicando la del tren más rápido y la otra la del resto de los trenes.

Cuando el letrero lleva sólo una inscripción, ésta indicará la velocidad máxima permisible para todos los trenes.

Artículo 111º.- Al finalizar la zona de reducción de velocidad permanente o temporal, se colocarán letreros en ambos lados de la vía con inscripciones indicativas de los nuevos límites de velocidad.

El tren incrementará su velocidad cuando el último carro haya pasado dichos letreros.

Artículo 112º.- En los lugares en que el tren deba dar señales de advertencia, se colocarán letreros a una distancia mínima de doscientos metros antes del punto de peligro, en ambas direcciones y en ambos lados de la vía de acuerdo al sentido del tráfico del tren. Los letreros llevarán la inscripción "PITO". En caso de que la señal de advertencia sea ocasionada por la proximidad de un puente, un túnel, una estación, un zig zag o un paso a nivel, se colocará sobre el poste del letrero mencionado una placa adicional indicativa de la advertencia: "P" para puentes, "T" para túneles, "E" para estaciones, "V" para zig zag y "X" para cruces a nivel.

Artículo 113º.- En los extremos de los puentes y túneles se colocarán guardaganados, letreros y gráficos indicando la prohibición de ingresar a ellos.

En los puentes provistos de paso para peatones se colocarán letreros indicativos de la zona por la que deberá efectuarse su tránsito.

En los lugares en que existan pasos a nivel se colocará un poste con un letrero indicando la proximidad del cruce.

Estos letreros se ubicarán a cincuenta metros del cruce a ambos lados de la vía, según fuese necesario, de acuerdo al sentido del tráfico del tren.

Artículo 114º.- En los lugares en que la vía férrea sea cruzada por caminos públicos o privados se colocará un letrero de advertencia ubicado al lado derecho, de acuerdo al sentido del tráfico carretero y

a una distancia aproximada de diez metros medidos a partir del riel más próximo. Donde la visibilidad estuviese afectada será colocada a una mayor distancia prudencial.

Artículo 115°.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones velará por que los constructores de la carretera, pista o camino en general, que cruce una vía férrea, coloquen y mantengan, mientras dure su trabajo, la señalización de protección de acuerdo a las normas vigentes incluidas en el Manual de Señalización de Caminos.

Artículo 116°.- En los pasos a nivel que no tengan tranqueras, los caminos públicos y privados serán dotados de gibas adecuadas situadas transversalmente al eje del camino, desde 15 metros antes del eje de la vía y a ambos lados de la misma. Dichos pasos a nivel y gibas serán debidamente señalizados, al lado derecho del camino, de acuerdo al sentido del tráfico carretero.

#### Sección 7ma. Telecomunicaciones

Artículo 117°.- Los Ferrocarriles de Servicio Público, están obligados a tener un Sistema de Telecomunicaciones para uso exclusivo del control de movimiento de trenes.

Los Ferrocarriles Industriales están obligados a tener un sistema de comunicaciones que garantice la seguridad y eficiencia de sus operaciones.

Artículo 118°.- Todo Ferrocarril está obligado a mantener en buen estado los sistemas de Telecomunicaciones, para lo cual contará con personal, equipo y materiales adecuados para cumplir este propósito.

Artículo 119°.- El Sistema de Telecomunicaciones deberá cubrir adecuadamente toda la extensión de la vía y podrá consistir de líneas abiertas o cables para telefonía o telegrafía, de sistema de radiotelecomunicaciones, microondas, U.H.F. (frecuencia ultra alta), V.H.F. (muy alta frecuencia), H.F. (alta frecuencia) o de cualquier otro sistema o combinación de sistemas que probara su adecuación.

Artículo 120°.- En los Ferrocarriles donde exista tendido de líneas telegráficas y/o telefónicas, seguirán a la vía, procurándose que estén a la vista.

Artículo 121°.- Cuando se instalen líneas de alta tensión a lo largo de la vía, paralelamente a ella, se hará de manera que no interfieran, deterioren u obstaculicen el servicio de Telecomunicaciones del Ferrocarril.

Artículo 122°.- Los conductores eléctricos, cruzarán la vía a una altura mínima de ocho metros, para corrientes hasta de 750 voltios, de 8.50 metros, para corrientes de más de 750 a 15,000 Voltios y de nueve metros para corrientes de más de 15,000 a 50,000 Voltios, medidos entre la superficie de rodadura del riel más alto y la parte inferior del cable que cruza la vía.

Estas alturas se incrementarán en 1.25 centímetros por cada 1,000 Voltios en exceso de los 50,000 Voltios que pudiera llevar el conductor. El ángulo de cruce formado por el eje de la vía y el conductor eléctrico será aquel que no produzca interferencias en el sistema de telecomunicaciones y en ningún caso menor de treinta y tres grados.

### CAPITULO II – TRAFICO

#### Sección 1ra. Generalidades

Artículo 123°.- Las Organizaciones Ferroviarias de servicio público están obligadas a tener locomotoras, carros motores, coches de pasajeros y carros de carga, en número suficiente para atender las necesidades del servicio.

Los coches de pasajeros tendrán buena iluminación y contarán con las comodidades adecuadas para las zonas en que operan.

Artículo 124°.- El material de tracción y rodante se mantendrá en buen estado de conservación y aseo.

Artículo 125°.- Los coches y carros motores destinados al transporte de pasajeros con 30 o más asientos, que efectúen viajes de más de una hora de duración, estarán dotados de servicios higiénicos.

Artículo 126°.- Los coches de pasajeros tendrán frenos de aire y de mano.

Artículo 127°.- Los coches de pasajeros llevarán interiormente un rótulo que indique la clase, el número de asientos y el número del coche.

#### Sección 2da.

#### Formación, Clasificación y Marcha de los Trenes

Artículo 128°.- El convoy de pasajeros deberá componerse de un número suficiente de coches de cada clase.

Artículo 129°.- Toda locomotora y carro motor deberá estar provista de un dispositivo “Limpia Vía”.

Artículo 130°.- Los trenes de pasajeros deberán correr con las cadenas de seguridad enganchadas de modo que al pasar por las curvas de radio mínimo, la tracción se efectúe únicamente sobre el enganche central de los coches.

Artículo 131°.- En cada tren habrá además de los frenos de la locomotora, el número necesario de frenos en relación al de los carros, velocidad, peso y pendiente de vía. En condiciones normales, por ningún motivo, saldrá a la vía principal un vehículo que no tenga freno de mano.

Artículo 132°.- Es prohibido correr trenes empujados por la locomotora en vías principales, exceptuándose los retrocesos en los zig-zags y los casos de accidentes, los trenes de trabajo y las maniobras en los Patios. En estos casos la velocidad máxima será la de precaución.

Artículo 133°.- Los trenes de pasajeros y mixtos no llevarán carros cargados con piedras, rieles y vigas metálicas o de madera.

Es prohibido, igualmente, el transporte en estos trenes de material explosivo, combustible y de ácidos.

Artículo 134°.- Todo tren deberá llevar las herramientas necesarias para cualquier reparación ligera o de emergencia en la vía, además de los implementos de seguridad, de comunicación y de un botiquín de primeros auxilios.

Artículo 135°.- Las maniobras para la formación de trenes deberán hacerse con el mayor cuidado y con los carros enganchados al ser halados o empujados.

Artículo 136°.- Cuando un tren estacionado no esté enganchado a su máquina; deberá aplicarse el número necesario de frenos de mano.

Artículo 137°.- Los trenes se clasifican en Regulares y Extras. Son regulares aquellos cuya marcha esté fijada por itinerarios y extras los que corren autorizados por órdenes especiales.

Artículo 138°.- Los trenes regulares se clasificarán por clases:

1a. Trenes rápidos de pasajeros.

Entre ellos se comprende a los exclusivamente turísticos que brindarán un servicio de guía turístico.

En los trenes regulares de pasajeros se podrán incorporar coches de clase turística en los que se proporcionará, cuando menos, servicio de reservaciones.

2ª. Trenes ordinarios de pasajeros y mixtos.

3ª. Trenes de carga directos.

4ª. Otros trenes de carga.

Los trenes extras no tienen clase y se dividen en:

Extra: Con movimientos no sujetos a itinerarios.

Extra de Trabajo: Con movimientos para fines específicos de trabajo.

Artículo 139°.- Los trenes de primera clase tienen preferencia a la vía sobre los de segunda clase, éstos sobre los de tercera y éstos sobre los de cuarta.

Artículo 140°.- Toda Organización Ferroviaria determinará en su Reglamento Interno el rumbo preferencial en trenes de igual clase.

Artículo 141°.- Los trenes marcharán siempre con la locomotora adelante en posición de arrastre. Esta disposición sólo podrá variarse cuando lo requiera una o más secciones de la vía (lo que se precisará en el Reglamento Interno) o la maniobra del tren en la proximidad y dentro de las estaciones, o en servicio de socorro. En estos casos deberá observarse la velocidad de precaución.

Artículo 142°.- Ningún tren podrá partir antes de la hora marcada en el itinerario y sin la autorización del Jefe de la Estación.

El tren en su marcha mantendrá la velocidad y cumplirá las órdenes que la Organización Ferroviaria hubiese fijado de antemano. Los trenes sólo podrán parar en las estaciones y lugares autorizados para el servicio público, salvo causa de fuerza mayor o de órdenes especiales de la Organización.

Artículo 143°.- Ningún tren podrá seguir a otro sino a una distancia equivalente a un trayecto de 10 minutos, salvo el caso especial de los carritos exploradores de protección de trenes de pasajeros en que podrá ser menor.

Este tiempo podrá aumentarse de acuerdo a la gradiente de la línea.

Artículo 144°.- Cinco minutos antes de la hora marcada para la llegada de un tren a una estación, la vía principal deberá estar libre y cesar en ella todas las operaciones de maniobras. Se exceptúan las estaciones que tengan señales o aparatos de seguridad para proteger el movimiento de los trenes.

Artículo 145°.- Es prohibido dejar vagones aislados en la vía principal sin tener órdenes de trenes para ello, tanto dentro como fuera de los límites de patio de la Estación.

Artículo 146°.- Para evitar el ingreso a la vía principal de vagones sin control, los Jefes de estación o patio, vigilarán que las descarriladoras u otros dispositivos análogos correspondientes a la vía, estén permanentemente cerrados cuando no se efectúen movimientos en estas vías.

Artículo 147°.- Los cambios de seguridad y descarriladoras, deberán conservarse en los desvíos siempre en posición adecuada para la seguridad de la vía principal.

Artículo 148°.- En las líneas con doble vía, los trenes y máquinas correrán por la vía colocada a la derecha en la dirección de la marcha. Solo en casos excepcionales previas órdenes de trenes se podrá hacer uso de la vía en sentido opuesto.

Artículo 149°.- Los trenes de pasajeros al entrar a las estaciones, usarán siempre la vía del andén.

Artículo 150°.- En caso de retraso de trenes, previas órdenes de trenes, los cruzamientos podrán efectuarse en otros puntos de la línea que no sean los establecidos por los itinerarios.

Artículo 151°.- En el Ferrocarril se llevará un registro de atrasos de los trenes, el que se presentará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuando éste lo solicite.

En los casos que el atraso sea mayor de veinte minutos en los trenes de pasajeros y mixtos, los Jefes de Estación deberán fijar, en un lugar visible, un aviso indicando dicho atraso al público.

Artículo 152°.- Cuando un tren en movimiento esté en circunstancia de ser alcanzado por otro, el Jefe del tren dispondrá la protección a intervalos, mediante el uso de los elementos de seguridad correspondientes.

Artículo 153°.- Los trenes atrasados sólo podrán aumentar la velocidad marcada en el itinerario cuando el horario del ferrocarril lo autorice a base del tiempo mínimo para los trenes.

El atraso también se podrá recuperar reduciendo el tiempo de parada en las estaciones.

Artículo 154°.- La velocidad máxima de marcha de los trenes será determinada por la Organización Ferroviaria considerando la clase de locomotora, el estado de la vía y/o las condiciones especiales de la misma.

Artículo 155°.- Las velocidades máximas serán disminuidas, cuando la visibilidad se vea afectada, o se tenga que pasar por centros poblados con calles sin cercos y sin barreras.

Artículo 156°.- Los trenes no deberán pasar por los cambios con las agujas en punta a velocidad mayor de treinta kilómetros por hora, exceptuándose los casos en que los cambios estén provistos de aparatos de seguridad.

Todos los cambios que conduzcan a la vía principal, deberán estar cerrados en su dirección, mientras que no se usen para el cruce de trenes o para efectuar maniobras.

Artículo 157°.- En los lugares donde se produzcan cruzamientos de trenes diferentes, el tren de clase inferior dejará libre la vía principal por lo menos cinco minutos antes de la llegada del tren de clase superior.

Si para ello fuese necesario retroceder, el tren será protegido según las reglas vigentes.

Artículo 158°.- Un tren no debe salir ni llegar a una Estación con tiempo adelantado al que fije su itinerario.

Artículo 159°.- Los trenes deben acercarse con las debidas precauciones a los desvíos, cruces, puentes u otros pasos análogos.

Artículo 160°.- La protección de un tren cuando éste se pare o retrase, se hará de la manera indicada en los reglamentos internos de cada Organización Ferroviaria.

Artículo 161°.- Si un tren se fraccionase estando en marcha, los freneros (brequeros) tratarán de impedir que se dañen entre sí las partes fraccionadas, usándose las correspondientes señales y se proseguirá con la marcha de la primera parte del convoy hasta que la fraccionada se hubiera parado. Una vez detenida la parte fraccionada, la sección del frente o sea de la máquina, regresará con precaución a unirse a ella, con un frenero que vigile el último carro para la seguridad del enganche.

La sección fraccionada no debe moverse hasta que la parte delantera haya retrocedido para efectuar el enganche.

Artículo 162°.- Los trenes de pasajeros serán anunciados de estación en estación por el sistema de comunicaciones del Ferrocarril.

Artículo 163°.- Al pasar por los túneles las locomotoras llevarán la farola encendida y los coches estarán iluminados.

Artículo 164°.- Antes de ponerse un tren extra en movimiento, requiere de autorización por una Orden de Tren emanada de la Oficina Despachadora correspondiente. Esta clase de tren no podrá demorar la marcha de los de itinerario.

Artículo 165°.- Para los movimientos no considerados en Horario las Ordenes se darán breves, claras y por escrito, por el personal autorizado, sin otra información o instrucción que no sea la esencial para el movimiento de dicho tren.

Es prohibido consignar en ellas alteraciones, composturas o palabras agregadas entre líneas.

Artículo 166°.- Cada Orden de Tren debe darse con las mismas palabras a todos los trabajadores a quienes se dirija.

Artículo 167°.- Las Ordenes de Trenes se enumerarán correlativamente cada día a las 00.01 principiando con el número 1.

Artículo 168°.- Las Ordenes de Trenes deben dirigirse al conductor y al maquinista y también a la persona que excepcionalmente actúe como Jefe del Tren. Una copia de la Orden se dará a cada una de las personas a quienes se dirija, la que será entregada por el Despachador, Telegrafista o el Jefe de Estación.

Artículo 169°.- Cada Orden de Tren debe ser registrada literalmente en la Oficina donde se emita con la identificación del Despachador, poniendo los nombres de los que hayan firmado la Orden, la hora y las señales que indiquen las Oficinas en que la Orden ha sido recibida y repetida.

Los registros deben hacerse inmediatamente; es prohibido efectuarlos de memoria o de apuntes.

Artículo 170°.- Los trenes regulares serán designados en las Ordenes de Trenes por su número de itinerario y de la locomotora o carro motor.

Los trenes extras se designarán por los números de la locomotora, la indicación de “extra” y el rumbo que seguirán.

Artículo 171°.- Una Orden de Tren expedida queda en vigor hasta que sea cumplida, anulada o sustituida.

Artículo 172°.- En todos los casos de duda o incertidumbre en la marcha de un tren, se adoptarán las medidas necesarias para la seguridad del tráfico.

### Sección 3ra. Transporte de Pasajeros

Artículo 173°.- Todos tienen derecho de servirse de los Ferrocarriles de servicio público, en explotación, con arreglo a las disposiciones y reglamentos respectivos.

Artículo 174°.- No se aceptará y expulsará de los trenes o Estaciones a las personas cuyas actividades molesten al público, lleven armas de fuego cargadas, o no respeten los reglamentos.

El pasajero expulsado podrá hacer uso de su boleto dentro de las veinticuatro horas siguientes o en el primer tren siguiente a dicho plazo.

Artículo 175°.- Se hará conocer al público las tarifas e Itinerarios de trenes y lo pertinente de los reglamentos, mediante avisos colocados visiblemente en las Estaciones.

Los cambios se harán conocer al público, también por publicaciones en los diarios, indicándose la fecha de su vigencia.

Los Itinerarios serán establecidos, asegurando en cuanto sea posible, la comodidad de los pasajeros y el servicio de combinación entre los trenes.

Artículo 176°.- Se presentarán al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su conocimiento los correspondientes itinerarios, por lo menos quince días antes de la fecha en que entrarán en vigencia.

Artículo 177°.- Los Ferrocarriles de la República se regirán por la hora Oficial Peruana.

Artículo 178°.- El personal del tren anunciará en voz alta en las Estaciones donde deben parar los trenes de pasajeros, su nombre y el tiempo de detención. Si ésta fuese de diez minutos o más, tal información constará en carteles colocados en sitios visibles.

Artículo 179°.- La Boletería debe abrirse en las estaciones principales no menos de sesenta minutos antes de la hora oficial de salida del tren y de treinta en las estaciones secundarias.

Artículo 180°.- Los niños hasta los tres años de edad no pagarán pasaje. Los niños de más de tres años, hasta los doce, pagarán medio pasaje. Los niños que no paguen pasaje, no tienen derecho a ocupar asiento. En caso de duda respecto a la edad de los niños, decidirá el Jefe del Tren.

Artículo 181°.- Con un toque de campana en la Estación se anunciará que los pasajeros deben subir a los coches; con dos toques la prevención de partida; con tres que el convoy va a partir quedando a órdenes del Conductor quien, cerciorado de que no hay inconveniente, disponga se ponga en movimiento. El movimiento será precedido con dos silbatos largos de la máquina. En las estaciones o paraderos en que el tren se detenga menos de dos minutos, sólo se darán los dos últimos toques de campana. Después del silbato para la salida del tren ninguna persona podrá subir ni bajar de los coches.

Artículo 182°.- El pasajero que por alguna circunstancia no hubiere hecho uso de su boleto, tendrá derecho a la devolución de su importe, con un descuento del diez por ciento. La reclamación la hará dentro del tiempo que el tren requiere para llegar al destino indicado en el boleto.

Artículo 183°.- En los boletos que se expendan a los pasajeros se consignarán el nombre del Ferrocarril, el de la Estación de origen, destino, clase, precio, día y mes de su expedición.

Artículo 184°.- Los boletos se presentarán y entregarán por los pasajeros cuando sean pedidos por el Conductor del Tren u otro Empleado del Ferrocarril debidamente autorizado para hacerlo.

Artículo 185°.- Los boletos que se expidan en las estaciones intermedias, donde no existan coches de reserva, serán condicionados al espacio previsto, pero se devolverá su importe en caso de no haberlo disponible en el tren.

Artículo 186°.- El pasajero de coche de segunda clase podrá viajar en coche de primera, cuando lo pida al conductor y abone la diferencia desde la Estación mencionada en su boleto, más un recargo equivalente al cincuenta por ciento sobre el valor de la diferencia hasta la estación donde se provea del respectivo boleto.

Artículo 187°.- Cuando haya en el tren pasajero sin boleto o con boleto de fecha vencida, el Conductor cobrará el pasaje desde el punto donde suba al tren hasta la primera Estación donde se detenga, más un recargo equivalente al cincuenta por ciento sobre el valor del boleto. A partir de dicha Estación el pasajero abonará el importe de un boleto ordinario hasta su destino.

Artículo 188°.- El pasajero que no justificase el punto donde abordó el tren, abonará el precio de todo el tramo recorrido por el tren desde la Estación de partida, más el recargo del cincuenta por ciento.

Todo pasajero que rehusare pagar su pasaje, será desembarcado a disposición de la policía. Si el pasajero tuviese equipaje que responda por el valor del pasaje, el equipaje podrá quedar retenido hasta que sea cancelado el valor del pasaje y el del almacenaje del equipaje si fuera el caso.

Artículo 189°.- Cada pasajero tiene derecho a un asiento en el coche de la clase correspondiente a su boleto. El pasajero que por falta de asiento, se viese en la necesidad de ocuparlo en coche de clase superior al adquirido en su boleto, no está obligado a abonar el mayor valor del pasaje.

Si por el contrario y por igual causa el pasajero tuviese que ocupar un asiento de la clase inferior, se le devolverá la diferencia del valor del boleto.

Artículo 190°.- El pasajero que deja una señal en su asiento durante el viaje, mantiene su derecho a ocuparlo.

Artículo 191°.- Los coches o compartimientos reservados deberán pedirse al Jefe de la Estación, por lo menos, con veinticuatro horas de anticipación.

Artículo 192°.- Las personas que por enfermedad puedan molestar al público estarán obligadas a tomar un compartimiento reservado, dando aviso al Jefe de la Estación con veinticuatro horas de anticipación por lo menos, acompañando un certificado médico en el que conste que la enfermedad no es infectocontagiosa.

Artículo 193°.- El transporte de personas afectadas de enfermedades infectocontagiosas se hará en coches o trenes especiales, si los hubieren, y en todo caso, de acuerdo con las prescripciones de las Autoridades Sanitarias.

Artículo 194°.- Cuando un pasajero dañe o destruya cualquier bien de la Organización Ferroviaria, será puesto a disposición de las autoridades para el pago del valor del perjuicio causado, o en su defecto, para que otorgue al Jefe de la Estación garantías satisfactorias de pago.

Artículo 195°.- Es prohibido a los pasajeros subir o bajar de los trenes en movimiento, entrar o salir de los coches por puertas diferentes a las que den sobre el andén y viajar en los balcones de los coches. Los pasajeros podrán pasar de un coche a otro cuando éstos estén dotados de los respectivos elementos de seguridad.

Artículo 196°.- Si durante la marcha fuese necesario que el tren se detuviese en algún punto del camino, no previsto en su itinerario, los pasajeros no podrán salir de los coches sino con la autorización previa del Jefe del Tren, y en este caso no podrán alejarse a una distancia mayor de la requerida para retomar sus asientos dentro de los dos minutos de dada la señal correspondiente. Pasado este tiempo el tren podrá ponerse en marcha sin que los pasajeros tengan derecho a reclamo.

Artículo 197°.- Está prohibido el ingreso al tren de vendedores ambulantes o de cualquier otra persona que no esté autorizada. Esta prohibición rige en los andenes, plataformas y demás dependencias de las Estaciones.

Artículo 198°.- Está prohibido en los trenes y estaciones proferir palabras que afecten el decoro o la moral.

Artículo 199°.- A pedido de cualquier pasajero deberán cerrarse las ventanas que le causen molestias.

Artículo 200°.- En los coches dormitorios, las luces deberán ser disminuidas a las 23 horas. A partir de dicha hora, podrá hablarse sólo en voz baja y se evitará cualquier ruido que impida el sueño de los pasajeros.

Artículo 201°.- El pasajero tiene derecho a continuar hasta el término del viaje en el coche de la clase correspondiente a su boleto, salvo accidente o causa de fuerza mayor.

Tratándose de vías con empalmes o pases de una trocha a otra, se considerará cumplido este derecho cuando se le facilite al pasajero, en la misma Estación de empalme cambiar a un vehículo de clase equivalente al de la vía de origen.

Artículo 202°.- Los trabajadores del Ferrocarril observarán la mayor atención y cortesía con el público en todos los actos del servicio.

Artículo 203°.- El público deberá acatar las disposiciones del servicio y las observaciones de su personal autorizado.

Artículo 204°.- La administración del ferrocarril atenderá, de inmediato, las quejas u observaciones de los pasajeros respecto al servicio o conducta del personal. Las quejas u observaciones se presentarán con los detalles del caso y se anotarán en los libros que con ese objeto existirán en las Estaciones.

Artículo 205°.- No se admitirán animales domésticos en los coches de pasajeros. Serán entregados en la bodega de Equipaje de la Estación respectiva y despachados en furgones con la Guía correspondiente. El personal encargado del Ferrocarril podrá exigir que sean debidamente acondicionados.

Artículo 206°.- Es prohibido introducir en los coches de pasajeros, bultos que, por su aspecto, olor o tamaño, puedan causar molestias.

Artículo 207°.- Los objetos abandonados en la sala de espera y coches, o encontrados en la vía, cuyo dueño se ignore o no pueda ser habido, se mantendrán en el depósito del Ferrocarril y se anotarán en un registro especial, con referencia de sus principales señas y del día y lugar en que fueron encontrados.

Los objetos a que se refiere este artículo, serán consignados, en el día, en una pizarra especial en cada Estación. Si no fueran reclamados dentro de los treinta días de haber sido encontrados, se procederá a su venta en remate público.

Artículo 208°.- Si los objetos a que se refiere el artículo anterior fuesen de fácil deterioro, podrán ser inmediatamente vendidos en remate público, con intervención de la autoridad respectiva, anotándose en la pizarra además, el importe del remate.

Artículo 209°.- Para fletar un tren especial, es necesario solicitarlo a la gerencia de la Organización Ferroviaria o a sus representantes autorizados.

Los precios serán los indicados en la tarifa especial vigente.

Artículo 210°.- En los trenes especiales, sin permiso de la persona por cuya cuenta se dispone, no podrá admitirse ningún pasajero.

Artículo 211°.- Si estando el tren en marcha algún pasajero resulte accidentado, el Jefe del Tren deberá atenderlo de inmediato. Si la vida del pasajero peligrase y debiese ser desembarcado, se hará detener el tren, aunque no sea de itinerario, en la primera Estación donde pueda ser atendido. De lo ocurrido se comunicará a la Estación principal y a la Autoridad Policial, facilitando los datos posibles para que se tomen las medidas pertinentes.

Artículo 212°.- Si muriese una persona en un tren en marcha, el jefe del tren tomará todos los datos posibles y dejará el cadáver en la Estación más cercana, previa autorización legal. Se sentará por el Jefe del Tren un acta en la primera Estación, la que firmarán, como testigos, dos o más pasajeros. Si hubiese un médico entre los pasajeros, éste comprobará la muerte, a solicitud del Conductor.

#### Sección 4ta. Equipaje y Encomienda

Artículo 213°.- Los pasajeros tienen derecho a llevar como equipaje libre de flete, hasta treinta (30) kilogramos por boleto de primera clase y hasta veinte (20) kilogramos por boleto de segunda clase. Todo exceso se conducirá cobrándose la tarifa autorizada.

Artículo 214°.- El equipaje se conducirá en el mismo tren que su dueño, salvo caso de fuerza mayor.

Artículo 215°.- Las empresas entregarán los bultos que formen el equipaje del pasajero, inmediatamente después de llegado a su destino.

Si una hora después de llegado el tren, el pasajero no hubiese reclamado su equipaje, podrá hacerlo durante las horas normales de atención al público.

Artículo 216°.- El pasajero tiene derecho a llevar en el coche que ocupa libres de flete, bultos de mano que no molesten a otras personas y que puedan ser colocados en las canastillas, bajo los asientos, o en los espacios libres que no sean pasadizos.

Artículo 217°.- La tarifa de equipaje se deberá poner en conocimiento del público en la forma prescrita para los itinerarios.

Deberán colocarse a la vista, en todas las Estaciones, los artículos de los reglamentos concernientes a los equipajes y a la admisión, derechos y obligaciones de los pasajeros.

Artículo 218°.- La recepción del equipaje podrá hacerse hasta veinte minutos antes de la salida del tren, entregándose la correspondiente Guía al efectuar el despacho.

Artículo 219°.- Desde el momento de entregada al pasajero la Guía de Equipaje, la Organización Ferroviaria responderá de los equipajes recibidos salvo el caso de pérdida, daños u otros supuestos en que procederá como sigue:

- A. Si el pasajero no declara un valor determinado, en caso de pérdida del bien y previa comprobación, se le abonará hasta la suma de quinientos soles oro por bulto y se le devolverá el flete pagado. En caso de avería, le será reembolsado el valor efectivo del daño.
- B. Si el viajero declara un valor determinado al entregar el equipaje, se aplicará la tarifa aprobada del seguro para el transporte de tesoro. En caso de pérdida, se abonará el valor declarado. La declaración del valor tendrá efecto judicial cuando ella conste en la Guía del equipaje. Cuando el valor declarado exceda de diez mil soles oro, la Organización Ferroviaria estará en libertad de aceptar el seguro de los equipajes en condiciones convencionales.
- C. Se considerará perdido un bulto que no haya sido entregado por la Organización Ferroviaria al cabo de ocho días de reclamado. El pasajero tiene el derecho de exigir el pago inmediato después de vencido éste plazo.
- D. No se responderá por los bultos que lleven consigo los pasajeros.
- E. La Organización Ferroviaria responderá por las pérdidas o averías ocasionadas a los equipajes por causas que le fueren imputables.

Artículo 220°.- En caso de extravío o avería del equipaje, los interesados comunicarán el hecho en el acto de solicitar su entrega al empleado encargado de ese servicio, para que sean tomadas las medidas necesarias.

Artículo 221°.- El pasajero podrá solicitar indemnización por el retardo en la devolución del equipaje, salvo en caso de fuerza mayor.

Artículo 222°.- El flete del equipaje será calculado según la tarifa en vigencia y el aforo por fracciones divisibles de diez kilogramos.

Artículo 223°.- Para artículos de mucho volumen y poco peso, se considera que 1.5 metros cúbicos equivale a una tonelada métrica.

Artículo 224°.- Los equipajes que no fuesen retirados dentro de veinticuatro horas de llegados a su destino, pagarán almacenaje conforme a las tarifas vigentes.

Artículo 225°.- El pasajero que viaje a una Estación posterior a la marcada en su boleto, dará aviso al Jefe del Tren para que su equipaje sea conducido hasta ese punto, debiendo abonar el flete adicional por el exceso del transporte.

Artículo 226°.- En las estaciones principales existirán espacios adecuados para que los viajeros puedan depositar sus equipajes, cobrándose el almacenaje correspondiente según la tarifa vigente.

Artículo 227°.- No podrá llevarse en el equipaje materiales explosivos.

Artículo 228°.- En las Guías de equipaje se consignarán:

- a) El número de bultos y su peso.
- b) El valor declarado.
- c) La naturaleza de su contenido.
- d) El punto de salida y de destino.
- e) El número del tren.
- f) La fecha de la expedición.
- g) El número de orden.
- h) La tarifa y el importe pagado o por pagar, y
- i) La firma del empleado que extendió el recibo.

Artículo 229°.- En caso de muerte de un pasajero, el Jefe del Tren guardará su equipaje, papeles y demás objetos de su propiedad de los que hará un inventario detallado con la colaboración de dos o más pasajeros que actuarán como testigos.

Hará entrega de dichos bienes, bajo recibo, al Jefe de Estación donde se desembarque el cadáver, para que los ponga a disposición de la autoridad respectiva. En caso de accidentes y según su naturaleza, se adoptarán medidas análogas.

Artículo 230°.- La tarifa de encomiendas será la oficial aprobada por el Gobierno para este servicio.

Las encomiendas deberán transportarse cuando más en el tren respectivo subsiguiente a su recepción y continuarán hasta su destino por los trenes de combinación que transporten encomiendas, si fuese el caso.

Artículo 231°.- Toda encomienda estará adecuadamente cubierta, llevará el nombre y la dirección de la persona a quien va consignada y el nombre y la dirección del remitente.

Artículo 232°.- No hay obligación de recibir como encomienda bultos que pesen más de cincuenta kilos, ni de gran volumen aunque tengan poco peso.

Artículo 233°.- El flete y el valor declarado de las encomiendas se regirán por los artículos relativos a equipajes.

Artículo 234°.- Las Organizaciones Ferroviarias no son responsables por averías o deterioros de los objetos frágiles o de materiales que por su naturaleza no puedan guardarse más que por corto tiempo. Tampoco asumirá responsabilidad por el deterioro o pérdida de alhajas, piedras preciosas, cheques u otros documentos o valores; salvo que se hubiesen declarado y su valor fuese menor del máximo establecido por el Reglamento interno de la Organización Ferroviaria.

Artículo 235°.- Si al llegar las encomiendas a su destino, se comprobasen faltantes o resultasen averías, deberá reclamarse inmediatamente al Jefe de la Estación, quien constatado el hecho, entregará al interesado un certificado, el que deberá presentar con su reclamo a la Administración antes de quince días para el pago de la indemnización, si fuere el caso.

Artículo 236°.- Las encomiendas serán retiradas por los interesados dentro de veinticuatro horas después de llegar a su destino. Transcurrido este plazo se abonará almacenaje según la tarifa vigente.

Artículo 237°.- Cuando exista en los furgones de equipaje de los trenes de pasajeros espacio disponible suficiente, se podrá admitir, a título de encomienda, el transporte de animales domésticos, siempre que estos se hallen debidamente acondicionados a juicio de las autoridades del ferrocarril.

Artículo 238°.- Se podrá admitir en los furgones, también como encomienda, a animales y aves beneficiados, siempre que su estado de conservación lo permita y por un recorrido no mayor de doce horas en el invierno y de seis horas en el verano y acondicionados de manera que, caso de producirse su descomposición, no perjudique a las cosas o personas. Para trayectos mayores a los indicados, podrán admitirse ellos si se cuenta con los medios de refrigeración que aseguren su conservación.

Artículo 239°.- En caso de pérdida de la guía de equipaje o encomienda se exigirá la identificación y la debida garantía para la entrega.

#### Sección 5ta. Transporte de Mercancías

Artículo 240°.- Las organizaciones ferroviarias del servicio público tienen la obligación de recibir toda la carga que se les entregue para el transporte, siempre que se adecuen al presente Reglamento.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial, regulará, clasificará, y regionalizará las cargas que serán transportadas por dichos ferrocarriles o por carretera.

Artículo 241°.- Las Organizaciones Ferroviarias llevarán un Registro de la carga, a medida que se recepcione para ser despachada.

Artículo 242°.- Las Organizaciones están obligadas a extender guía de carga o papeleta por la carga que se les entregue para el transporte.

Artículo 243°.- En la guía de carga o papeleta deberá indicarse el contenido de los bultos con toda claridad, evitándose términos generales.

También se consignará en la guía o papeleta el punto de despacho y el de destino, el nombre, apellidos y domicilio del remitente y consignatario, peso de los bultos y flete pagado o por pagar. La guía de carga debe ser nominativa.

Artículo 244°.- El cesionario, endosatario y portador de la guía de carga o papeleta queda subrogado en las obligaciones y derechos del remitente.

Artículo 245°.- La guía de carga o papeleta será el título legal del contrato entre el remitente y la transportadora; por su contenido se decidirán todas las cuestiones que ocurran por el transporte de las mercancías. Quedan exceptuados los casos de falsedad o error notorio de redacción.

Artículo 246°.- Cuando la Guía se hubiera extraviado, podrá entregarse la carga en el destino, previa conformidad del remitente, con la intervención de dos testigos, verificándose la identidad del destinatario.

Artículo 247°.- Se podrá reclamar ante la Organización Ferroviaria lo estipulado en la Guía de carga.

Artículo 248°.- Solo serán aceptadas las correcciones del peso en las guías de carga, si estuvieran repetidas con letras y firmadas por el remitente.

Artículo 249°.- Toda mercancía que se entregue a la Organización Ferroviaria para ser transportada a cualquier estación, deberá estar bien acondicionada, indicándose en los envases el número y marca correspondientes y la estación a que se debe remitir, debiéndose suprimir o borrar toda marca o rótulo que haya servido anteriormente, considerándose válida en todo caso, la última marca de referencia en el bulto si concordase con la guía.

Artículo 250°.- Toda carga cuyo volumen no esté en relación con su peso, podrá ser despachada por la Organización Ferroviaria, a elección de ésta, por peso o por medida de volumen. El avalúo por volumen se hará en la proporción de un metro cúbico y medio por tonelada métrica.

Artículo 251°.- Para el embalaje regirán las siguientes disposiciones:

- a) Toda mercancía susceptible de ser sustraída deberá remitirse en embalaje cerrado.
- b) No se admitirán líquidos en envases frágiles o sin los taponos asegurados.  
La Organización Ferroviaria no será responsable de pérdidas o roturas producidas durante el viaje a causa de la diferencia de presiones atmosféricas.
- c) Los cigarrillos y fósforos serán embalados con la necesaria seguridad, a juicio de la Organización Ferroviaria.
- d) Los envases que contuvieran líquidos corrosivos, cáusticos, ácidos, o con mal olor, u otros líquidos, embarcados al nivel del mar o sus proximidades, para ser transportados a lugares de altura mayor a mil metros sobre el nivel del mar y viceversa, deberán ser resistentes y estar cerrados y secos a fin de contrarrestar los efectos de las diferencias de presiones atmosféricas entre el lugar de despacho y el de destino. Cada envase deberá llevar un rótulo que indique su contenido.  
Las Organizaciones Ferroviarias no serán responsables de pérdidas o roturas producidas a causa de las diferencias de presiones atmosféricas.
- e) El pescado fresco y conservado en hielo, se admitirá si su embalaje impidiese la fuga de humedad.
- f) La leche deberá conducirse en recipientes adecuados y cerrados herméticamente.
- g) Los cueros lanares se transportarán en bultos asegurados con sus respectivas amarras.
- h) La lana y el algodón, se transportarán en fardos o sacos debidamente asegurados.
- i) Los sacos llenos deben estar cerrados con costura, excluyendo toda amarra.
- j) Los sacos vacíos, deberán estar enfardelados.
- k) La pintura, barniz, alquitrán o similares que cubran los objetos no embalados, deberán estar secos.
- l) Al transportar vehículos que no estén encajonados, las piezas que puedan quitarse se despacharán en bultos aparte, no cobrándose flete por separado.  
La guía de éstos corresponderá a los vehículos de los cuales forman parte.
- m) Sólo podrán aceptarse vehículos y equipos con los depósitos de combustible vacíos.
- n) Los envases que contengan vinos y licores deberán estar tapados y lacrados.
- ñ) Se conducirá en vagones cerrados toda carga susceptible de malograrse por efecto de las lluvias.

Artículo 252°.- Todo remitente deberá hacer declaración previa por escrito y bajo su firma, del número, clase, peso y calidad de las mercancías que entrega para ser transportadas.

Cuando se trate de artículos afectados por impuestos fiscales, las declaraciones del contenido u órdenes deberán presentarse visadas por el órgano encargado de la recaudación.

Artículo 253°.- Las materias que fácilmente puedan inflamarse, tales como lana, algodón, pasto seco, estopa y otros análogos, se transportarán en vagones cerrados.

Artículo 254°.- Todo remitente deberá hacer declaración escrita previa del número, clase, peso y calidad de la mercancía que entregue para ser transportada.

Cuando se trate de artículos afectos a impuestos fiscales, las declaraciones del contenido u órdenes de remisión deberán acompañarse con las guías de tránsito emitidas por el organismo encargado de la recaudación, sin cuyo requisito no serán transportados.

Artículo 255°.- Cuando por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto se determinase inspeccionarlo por la Organización Ferroviaria, se procederá a su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente o consignatario y en su defecto se hará la inspección ante un Notario Público o del funcionario que haga sus veces.

Del reconocimiento y resultado se extenderá un acta que firmarán los presentes. La Organización Ferroviaria procederá, caso de fraude, a cobrar doble flete sobre el avalúo que corresponda a la mercancía encontrada, sin perjuicio del derecho de proceder judicialmente contra el remitente. Si fuese conforme la declaración del remitente, serán de cuenta del Ferrocarril los gastos de reembalaje de la mercancía.

Artículo 256°.- Las Organizaciones Ferroviarias podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte.

Artículo 257°.- Si la Organización Ferroviaria acepta sin reservas las mercancías a transportar se presumirá que carecen de vicios.

Artículo 258°.- Las tarifas relativas al transporte de mercancías serán las establecidas por el Organismo Estatal respectivo.

Artículo 259°.- Las Organizaciones Ferroviarias remitirán al Organismo Estatal encargado de regular las tarifas, los estudios, modificaciones de las mismas y sus reglamentos, para su consideración y decisión.

Artículo 260°.- Se pondrá en conocimiento del público los cambios en las tarifas tres días antes de su vigencia.

Artículo 261°.- Las Organizaciones Ferroviarias no podrán cobrar sumas adicionales a los fletes y precios indicados para los servicios previstos en las tarifas y reglamentos.

Artículo 262°.- Los gastos causados por transbordo se exceptúan de lo dispuesto en el artículo anterior cuando la vía esté cortada y el remitente haya entregado la carga teniendo conocimiento de ello, por reparaciones necesarias del embalaje para conservarlo, por la manutención de animales y otros casos análogos.

Artículo 263°.- Toda mercancía no especificada en la clasificación o que por su forma o naturaleza necesitase vagones especiales o trabajos extraordinarios, se transportará bajo trato condicional.

Artículo 264°.- La expedición de la mercancía se hará sin preferencia según el orden del registro.

Artículo 265°.- Se exceptúan de lo dispuesto en el artículo anterior:

- a) Las mercancías destinadas al servicio público, cuando el Gobierno, por intermedio de la Autoridad respectiva, reclamase despacho preferente.
- b) Las frutas, víveres o provisiones destinados al consumo de las poblaciones.
- c) Las valijas, correspondencia y encomiendas postales.
- d) Los animales vivos.

Artículo 266°.- Si varias vías partieran del punto de expedición, se enviará la carga por la vía que mejor convenga a la Organización Ferroviaria siempre que tenga las tarifas más bajas y que las condiciones del transporte sean las más favorables. Se exceptúa el caso del pacto expreso con el remitente.

Artículo 267°.- El transporte de las mercancías deberá realizarse hasta donde le permita la capacidad del primer tren que se despache con el mismo destino y según el orden de entrega.

Artículo 268°.- La carga en general será transportada en la forma más rápida posible salvo casos de fuerza mayor comprobados, teniéndose en cuenta las características de vía de la Organización receptora de la carga, como también las características que conciernen a los Ferrocarriles en conexión y adicionalmente se tendrá en cuenta los casos que se relacionan con el transbordo de carga entre Ferrocarriles de trocha distinta.

Los plazos máximos en que deberán ser transportadas las cargas salvo pacto en contrario se computarán en la siguiente forma:

- 24 horas para la expedición o despacho.
- 24 horas por cada 125 kilómetros o fracción indivisible del recorrido.
- 24 horas más por cada empalme con líneas de otras Organizaciones Ferroviarias.
- 24 horas para transbordo y
- 24 horas para la entrega.

El tiempo para el transporte de la carga comenzará a contarse a partir de las 24.00 horas del día en que se efectúe el despacho.

Artículo 269°.- Si el transporte hubiese sido impedido o extraordinariamente retardado por caso fortuito o fuerza mayor, la Organización Ferroviaria deberá avisar inmediatamente al remitente, el que tendrá derecho a rescindir el contrato previo reembolso de los gastos hechos y la restitución de la guía de carga.

Si lo previsto anteriormente ocurriese después de realizado parcialmente el transporte, la empresa tendrá derecho a la parte proporcional del flete.

Artículo 270°.- La entrega de la carga transportada se efectuará en el tiempo y el lugar convenido.

Artículo 271°.- A la llegada de los bultos, podrá rectificarse cualquier error cometido en el precio o peso. Este derecho será recíproco entre la Empresa y el usuario, cualquier diferencia se abonará en el acto de entrega de la mercadería.

Artículo 272°.- El consignatario, pagará los gastos de pesado y conteo en caso que, habiendo pedido rectificación, se compruebe igual o mayor peso que el expresado en la guía de carga.

Artículo 273°.- Si hubiera discrepancias entre el consignatario y la transportadora sobre el estado en que se hallen los bultos al momento de la entrega, éstos podrán ser reconocidos por peritos nombrados por las partes, dejándose constancia escrita del resultado. Si los interesados no se conformaran con el dictamen pericial, se procederá al depósito de las mercancías en un almacén apropiado a las resultas de la decisión judicial que corresponda.

Artículo 274°.- Si el consignatario fuese desconocido y no se hallase en el domicilio indicado en la guía de despacho, o estando presente rehusare recibir los efectos; se depositarán en un lugar apropiado cobrándose el respectivo almacenaje.

Procederá su remate pasados noventa días, salvo orden judicial en contrario.

Artículo 275°.- No existe obligación de efectuar la entrega de los bienes transportados hasta que quien pretenda recibirlos no haya cumplido con las obligaciones que le conciernen.

La responsabilidad por la carga existe desde el momento en que se recibe hasta su entrega.

Artículo 276°.- Las mercancías serán retiradas por los interesados dentro de las veinticuatro horas de llegadas a su destino. Transcurrido este plazo se abonará almacenaje según la tarifa vigente.

Artículo 277°.- Se entregará las mercancías a la persona designada en la Guía de Carga, sin demora ni entorpecimiento alguno; hay responsabilidad por los perjuicios que resulten de la demora.

Artículo 278°.- Cuando en el transporte figuren varias Organizaciones Ferroviarias que hagan servicio combinado, el último portador estará obligado a entregar la carga conforme a la guía expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fije este Reglamento.

Artículo 279°.- Al entregarse la carga entre Organizaciones se cambiarán los documentos respectivos, haciendo constar en uno la entrega y en el otro la recepción, con expresión de fecha, número de bultos, pesos y marcas. Si se trata de carga menor a la de carro entero, se consignará el estado de la carga y cualquier otro dato que fijen los Reglamentos de las Organizaciones. Dichos documentos acreditan la fecha del recibo de la carga, su estado y el número de bultos, que formen las remesas en el momento de la entrega.

Artículo 280°.- Durante el transporte, no mediando estipulación contraria documentada, los daños que sufra la carga son de cuenta del transportador.

Artículo 281°.- La Organización Ferroviaria no será responsable por dinero, alhajas, valores o documentos de crédito, si al tiempo de su entrega no hubieran sido declarados y acordadas las condiciones de su transporte.

La Organización Ferroviaria indemnizará el valor declarado en caso de pérdida o avería.

Artículo 282°.- Con respecto a cargas que por su naturaleza se hallen sujetas a disminución de peso o medida durante su transporte, la Organización Ferroviaria no será responsable por las disminuciones que se produzcan hasta los límites indicados en la siguiente Tabla.

TABLA DE PORCENTAJE DE MERMAS NATURALES  
%  
DE ACUERDO A LAS DIFERENTES DISTANCIAS DE TRANSPORTE

Designación	Hasta 250 kms.	Hasta 500 kms.	Más de 500 kms.
Aceite en barriles	0.5	1.5	2
Aguardientes	0.5	1.5	2
Alfalfa verde	5	6	8
Alfalfa seca	2	3	4
Algodón con semilla	1.5	2	2.5
Azúcar	0.5	0.75	1
Afrecho	0.25	0.25	0.5
Animales muertos	1.5	1.5	2
Arroz	0.5	0.5	1
Achiote	0.5	0.5	1
Caña de azúcar	1	1.5	2
Carbón de leña	-	1	1.5
Cerda	2	2.25	1
Cereales en bolsas	0.5	0.5	1
Café molido	0.5	0.5	0.5
Café en grano	0.5	0.5	1
Cueros lanares secos	2	2	2.5
Cueros cutria secos	1	1	1
Cueros Yeguerizos y vacunos selectos	1.5	1.5	2
Coca	0.5	1.5	2
Cebada	0.5	0.5	1
Cacao	0.5	0.5	1
Chancaca	0.5	0.5	1
Chocolate	0.5	0.5	1
Drogas	1	1.5	2
Esencia en barriles	2	2	2.5
Esparto en ramas	1.5	2	2.5
Fécula en bolsa	0.5	1	1.5
Frutas pasas en bolsas	0.25	0.75	1
Frutas secas	2	3	4
Fideos	0.25	0.25	0.5
Gomas en Barriles	0.5	1	1.5
Gomas líquidas en barriles	1.5	2	2.5
Grano en bolsas	1	1.5	2
Grasas	0.5	0.75	1
Harina en bolsas	0.5	0.5	0.5
Huevos a granel	2.5	3	4
Hulla a granel	1	1.5	2
Habas	0.5	0.5	1
Jabón en caja	0.25	0.5	0.75
Jabón ordinario	0.5	0.75	1
Lana de esquila en fardos, bolsas o lienzos	0.5	1	1.5

Lana lavada igualmente acondicionada	0.25	0.5	0.75
Legumbres frescas	2	3	4
Legumbres secas	1	1	1.5
Leña verde, creada o media seca tipo F.C.	1	1.5	2
Leña quebracho campana y otras leñas secas y sin corteza	-	-	1
Maderas tintóreas (corteza)	0.5	1	1.5
Maderas tintóreas molidas en bolsas	0.5	1	1.5
Manteca	2	2	3
Miel de caña en barril	0.5	0.5	1
Miel de abeja en barriles	0.5	0.5	1
Minerales y concentrados	1	2	3
Minerales en bruto a granel	1	2	3
Maíz	1	1.5	2
Machica	0.5	0.5	0.5
Maní	0.5	0.5	1
Mantequilla	2	2	3
Ollucos	1	2	3
Pasto seco	2	3	4
Pastas alimenticias	0.25	0.25	0.5
Patatas a granel	2	3	4
Patatas en bolsas	1	2	4
Pescados salados y ahumados	1	1	1.5
Pescados escabechados en barriles	1	1	2
Petróleo en barriles	1	1.5	2
Pieles curtidas charoladas	0.5	0.5	0.75
Pieles frescas y saladas	2	3	3
Pimienta molida en cajas o bolsas	0.25	0.5	1
Pimienta en cajas o bolsas	0.25	0.5	1
Plumas	1	1	1
Productos químicos sólidos o semisólidos	0.5	1	1.5
Productos químicos líquidos (alcohol)	1	1.5	2
Queso	0.25	0.25	0.5
Raíces tintóreas y medicinales en fardos	2	2	3
Resinas sólidas en barriles	0.5	1	1.5
Resinas sólidas en bolsas	1	1.5	2
Rubia en polvo en bolsas	1	1.5	2
Rubia en rama	2	3	4
Sal común en bolsas	0.5	0.5	1
Salitre	0.5	0.5	1
Semilla de algodón	0.5	1	1.5
Semilla de alfalfa	0.5	1	1.5
Shiste (aceite mineral de 3ra. clase) en barril	2	3	4
Sebo	0.5	0.75	1
Sésamo	0.5	0.75	1
Semillas en bolsas	0.5	1	1.5
Sidra	0.5	0.5	1
Tabaco	1.5	2	2.5
Trigo	0.5	0.5	1
Té	0.25	0.5	1
Vino	0.5	0.5	1
Yerba en barricas	0.25	0.5	0.75
Yerba en bolsas	0.5	0.5	1
Yerba en tercios	0.25	0.25	0.5
Yute	0.25	0.25	0.5

Artículo 283°.- No se considerará la limitación expresada en el artículo anterior, si el remitente o el destinatario probase que la disminución no puede llegar a la cuantía establecida, o que es ajena a la naturaleza de las cosas.

Artículo 284°.- Las Transportadoras no responderán por descomposición de legumbres, frutas, carnes, leche, pescado y otros artículos semejantes de rápida descomposición. Caso de producirse la descomposición podrán ser extraídos de la Estación con intervención de su Jefe.

Artículo 285°.- Las Transportadoras no responderán de los daños resultantes de errores en la dirección. Cuando en la dirección figuren varios pueblos, se subrayará la dirección de destino.

Artículo 286°.- La carga no reclamada por los interesados y no expuesta a descomposición se conservará en almacenaje a disposición de sus destinatarios durante el plazo máximo de tres meses. Vencido este plazo se notificará al remitente para que dentro de treinta días proceda al retiro de su carga y pago de los gastos. Vencido este último plazo se procederá al remate de la carga.

Artículo 287°.- Por las mercancías cargadas en carro entero sin intervención de la Organización Ferroviaria. La Transportadora no responderá por los deterioros o mermas que pudiesen ocurrir en el transporte. En estos casos se anotará en las observaciones de las cartas de porte o guías de transporte: "Cargado por el interesado, sin responsabilidad para la Organización Ferroviaria".

Artículo 288°.- Cuando el carguío fuese supervigilado por el consignatario o los encargados de éste, la Organización Ferroviaria no será responsable de los daños que sufre esa carga, salvo que se hubiesen producido por acción u omisión de responsabilidad.

Artículo 289°.- Fuera de los casos específicos previstos en este Reglamento, se entregarán los efectos cargados, en el mismo estado en que se hayan recibido conforme a la Guía de Carga.

Artículo 290°.- La Organización Ferroviaria es responsable por las averías o pérdidas resultantes de su acción o culpa.

Artículo 291°.- En el transporte de carga de fácil deterioro o avería, las Organizaciones Ferroviarias podrán exigir a los remitentes, su adecuado embalaje, o sellar los documentos respectivos, con la leyenda "SIN RESPONSABILIDAD PARA LA ORGANIZACIÓN FERROVIARIA" u otro similar, no respondiendo en este caso de las averías que pudiesen ocurrir, salvo por su acción o culpa.

Artículo 292°.- Las Transportadoras no serán responsables por averías o roturas de muebles, plantas, frutas, legumbres, leche, animales vivos o muertos, carne, aves, pescados, queso, cristalería o loza y de ningún otro artículo frágil o que por su naturaleza no se pueda guardar, sino por corto tiempo, a menos que se acredite que el daño proviene de la negligencia de las Transportadoras.

Artículo 293°.- En caso de pérdida o extravío parcial o total de la carga, se indemnizará con el valor que tuviera en el punto de despacho, devolviéndose además el importe del flete pagado.

En ningún caso se aceptarán reclamos por mercancías no consignadas en la carta de porte o por mayores valores a los establecidos en ella.

Artículo 294°.- Cuando como resultado de las averías o daños se produzca sólo disminución en el valor de los efectos, se reintegrará el valor de dicha disminución.

Artículo 295°.- Si como consecuencia de las averías se inutilice la carga para su venta o consumo, el consignatario podrá negarse a recibirla.

Si entre los géneros u objetos averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, se aplicará la disposición del párrafo anterior respecto a los deteriorados, pero el consignatario recibirá los que no estén dañados si la separación se pudiese hacer por piezas distintas y sueltas, sin que se divida en partes un mismo objeto o un conjunto que forme juego.

Artículo 296°.- En caso de extravío de un cajón o fardo de mercancías o cualquier bulto cuyo contenido se ignore y carezca de valor declarado; se abonará como única indemnización, diez veces el valor del flete perdido.

Artículo 297°.- Serán de cuenta del consignatario los gastos que ocasione la reparación o composturas de los embalajes hechos por la Transportadora para la necesaria conservación de las mercaderías.

Artículo 298°.- Únicamente en el acto mismo del retiro de los bultos, podrá aceptarse reclamación por los daños o averías que se encontrasen en ellos.

Artículo 299°.- Las discrepancias entre el consignatario y la Transportadora sobre el estado de los bultos al tiempo de la entrega podrán ser resueltas de mutuo acuerdo o por las autoridades legales correspondientes.

Artículo 300°.- La Organización Ferroviaria a su costo, podrá exigir al consignatario la apertura y reconocimiento de los bultos en acto de la recepción, si presentasen señales de avería.

El destinatario a su costo tendrá el derecho de comprobar en el momento de la recepción el peso de las mercaderías porteadas, aunque no presenten señales de avería.

Si el consignatario omitiese la diligencia anterior, el porteador queda exento de responsabilidad que no provenga de fraude.

Artículo 301°.- Las verificaciones que los consignatarios practicasen de los bultos que tuvieran señales de avería, deberán ser hechas en los depósitos antes de retirarlos y en presencia del Jefe o de su encargado. No se pierde el derecho al flete por el transporte efectuado si la pérdida o avería de las mercancías no fuese de responsabilidad de la Organización Ferroviaria.

Artículo 302°.- Los interesados deberán presentar sus reclamos acompañando como comprobante la Guía de Carga, con una certificación puesta en la misma por el Jefe de la Estación.

Artículo 303°.- En caso de hallazgo de mercancías perdidas, se dará aviso al interesado aunque hubiera recibido la indemnización.

Este podrá exigir que los bultos le sean devueltos dentro de las cuatro semanas de recibido el aviso y reembolsará la indemnización. Los bultos deberán ser enviados, libres de porte, a elección del reclamante, al lugar de destino o de partida que figure en la Guía.

Artículo 304°.- Las mercancías porteadas estarán especialmente afectadas a las responsabilidades del pago del flete y de los demás gastos originados por su conducción, hasta el momento de su entrega.

Artículo 305°.- Las cargas en bultos y fardos se llevarán en cantidades no menores de diez kilogramos; fracciones menores serán consideradas como dicha cantidad. Los aforos por vagón tendrán un mínimo de quince toneladas por carro entero.

Artículo 306°.- La carga, acondicionamiento y descarga de maquinarias, vehículos y bultos de un peso superior a quinientos kilogramos cada uno y de objetos de volumen extraordinario, serán efectuados por el remitente o el consignatario según el caso, por su cuenta y riesgo. La Organización Ferroviaria podrá realizar esas operaciones a pedido del interesado, cobrando la tasa que corresponda.

Artículo 307°.- En los lugares de la línea donde no hay estaciones, la carga y descarga de mercancías será por cuenta y riesgo del interesado, salvo convenio contrario expreso.

Artículo 308°.- Si las necesidades del servicio lo exigen, la Organización Ferroviaria podrá descargar por su cuenta las mercancías conducidas en vagones completos, inmediatamente de llegados a la respectiva estación de destino.

Artículo 309°.- Es obligación de los remitentes colocar sus bultos dentro de los depósitos del ferrocarril, donde serán recibidos por los servidores de éste. En los paraderos, los bultos se colocarán con las precauciones necesarias, junto a la línea, para ser cargados en los vagones.

Artículo 310°.- Si el consignatario no se presentase a recibir la carga veinticuatro horas después de llegada a su destino, se cobrará almacenaje por cada día útil, según la tarifa oficial.

Artículo 311°.- Los remitentes o consignatarios serán responsables por los daños que ocasionen a los vagones al momento de cargarlos o descargarlos.

Artículo 312°.- El plazo dentro del que la carga conducida en carro entero debe ser retirada, se contará desde que ésta es puesta a disposición del cliente y no excederá de veinticuatro horas. Pasado dicho plazo se abonará, por concepto de multa, el diez por ciento del valor del flete por cada día de retraso no imputable al ferrocarril, sin perjuicio del pago que corresponda por la respectiva tarifa de estadía, salvo caso de fuerza mayor.

Artículo 313°.- Pasadas las veinticuatro horas del plazo a que se refiere el artículo anterior, la Organización Ferroviaria podrá hacer descargar, en cualquier momento, los carros completos por cuenta y riesgo del interesado.

Artículo 314°.- Los remitentes contarán con veinticuatro horas para cargar sus mercancías en carro entero computadas desde el momento en que se puso el carro a disposición del cliente. Pasado este término, se abonará a la Organización Ferroviaria una multa diaria equivalente hasta el diez por ciento del flete que correspondería, sin perjuicio del pago de la respectiva tarifa de estadía, salvo caso de fuerza mayor.

Artículo 315°.- Los Jefes de Estación llevarán un Registro en el cual constarán los pedidos de vagones. Los pedidos serán atendidos en el mismo orden en que hayan sido hechos. No será permitido que los remitentes transfieran a otros los vagones pedidos.

Artículo 316°.- En el Registro se precisará la fecha y número de orden del pedido, clase y cantidad de vagones solicitados, clase y descripción de las mercancías por cargar, destino, nombre del remitente y fecha en que se efectuará el embarque. La Organización Ferroviaria podrá exigir un depósito de garantía, el que quedará a su favor, caso de que el remitente no utilice el vagón. Esta garantía ascenderá a un diez por ciento del importe del flete correspondiente.

Artículo 317°.- Si por causas no imputables al Ferrocarril el carro entero no fuera cargado en un plazo prudencial, la Organización Ferroviaria podrá disponer la transferencia del vehículo a otro cliente según el orden del Registro.

Artículo 318°.- Cuando se pongan vagones a disposición de los remitentes, éstos deberán cargarlos dentro de las veinticuatro horas; si así no lo hicieran, se podrán transferir los vagones según el orden del Registro, cobrándose la demora de acuerdo a la tarifa y haciéndose efectiva la garantía a que se refiere el artículo 316.

Artículo 319°.- El remitente de carro entero podrá cargarlo con mercancías de varias clases, para una sola consignación y un solo destino. La Organización Ferroviaria no será responsable de los daños causados a una clase de mercancía a causa de la otra.

Artículo 320°.- El remitente no podrá cargar los vagones, con peso mayor al de la capacidad máxima indicada en el vehículo.

Todo exceso será descargado por cuenta del remitente y la infracción multada con dos veces el valor que hubiere correspondido al flete. Si al mismo tiempo se hubiera alterado la declaración del peso en la Guía de Carga, la multa ascenderá a seis veces dicho valor, sin perjuicio de las responsabilidades por los daños que se ocasionen.

Artículo 321°.- Contratado un carro para que vaya vacío a fin de recibir mercancías en un lugar determinado para su conducción; la Organización Ferroviaria tendrá derecho al flete estipulado, aunque no realice la conducción, previa comprobación de los siguientes hechos:

- a) Que el remitente o su comisionista no haya entregado las mercancías ofrecidas en carga;
- b) Que no se haya obtenido otra carga para el lugar de procedencia del carro.

Artículo 322°.- Habiéndose conducido carga en el viaje de regreso, sólo podrá cobrarse al remitente original la cantidad que falte para cubrir el porte convenido con él.

Artículo 323°.- Si el remitente no firmase la Guía de Carga, la carga no será despachada y pagará, pasadas las veinticuatro horas almacenaje según tarifa.

Artículo 324°.- En los casos que un consignatario no hubiese retirado toda su carga el mismo día del vencimiento del plazo correspondiente para este tipo de operación, se cobrará el almacenaje que corresponda de acuerdo con las fechas de salidas y las cantidades retiradas cada día.

Artículo 325°.- Las mercancías que sufran a la intemperie, podrán depositarse en los patios de la Transportadora, bajo su vigilancia y responsabilidad, sujetas al pago de la tarifa de almacenaje.

Artículo 326°.- Cuando un bulto contuviera mercancías de diversas clases y tarifas se cobrará para su transporte la más elevada.

Artículo 327°.- El remitente de un carro entero podrá cargarlo con mercancías de varias clases, según la tarifa correspondiente a cada clase.

Artículo 328°.- El que hiciere declaración falsa al remitir sus mercancías abonará al Ferrocarril el doble del flete que correspondiese.

Artículo 329°.- Cuando por conveniencia del Ferrocarril o insuficiencia de vagones se utilizara uno de mayor capacidad que el debido, se cobrará el precio que corresponda a la clase de vagón que debió utilizarse.

Artículo 330°.- En caso de que se embargara judicialmente alguna carga mientras estuviese en poder de la Transportadora, ésta podrá continuar como depositaria de la carga, cobrando el almacenaje de conformidad con la tarifa.

Artículo 331°.- Si entre las mercancías embargadas hubiese alguna de fácil deterioro o descomposición, podrá ser vendida previa intervención de la Autoridad Legal. Del precio que se obtenga se pagarán primero las sumas correspondientes al flete devengado y al almacenaje.

Artículo 332°.- Las mercancías despachadas podrán ser retiradas antes de su transporte previo pago del peonaje y almacenaje, no menor de un día.

Si las mercancías estuvieran ya cargadas en los vagones y fuese posible descargarlas a juicio de la Organización Ferroviaria, se pagará además del peonaje un recargo del diez por ciento sobre el valor del flete consignado en la guía de carga, cuyo monto no podrá ser menor de veinticinco soles oro y si hubiera llegado a una estación intermedia, pagará además el flete correspondiente al trayecto recorrido.

Artículo 333°.- Toda carga que por orden del Gobierno, deba ser transportada se acompañará de una orden especial, emanada de la Dirección General respectiva del Ministerio que corresponda sin cuya formalidad, no tendrá valor dicha orden.

Artículo 334°.- Los Ferrocarriles podrán transportar a tarifas especiales, las valijas de correspondencia, los carteros y los carros correo, así como el material telegráfico o telefónico destinado a la reparación de las líneas del Estado.

Las encomiendas postales están sujetas al flete según la correspondiente tarifa.

Artículo 335°.- No existe obligación de transportar:

- a) Toda carga que, por su naturaleza, tamaño, peso, forma o características, no pueda ser transportada por Ferrocarril; y
- b) Lo que sólo puede ser transportado por el Correo.

#### Sección 6ta.

#### Transporte de Tesoros y Valores

Artículo 336°.- Los bultos que contengan dinero o valores deben estar acondicionados, lacrados y sellados, con la marca respectiva y la dirección de la persona y lugar a que se destinen. En su tapa, o en el lado más visible, se expresará, además, en números, la cantidad o valor que contengan y el peso bruto en kilos y sus fracciones. En la Guía de Carga constarán los datos referidos.

En los autovagones de pasajeros no será permitido el transporte de tesoros o valores.

Artículo 337°.- La Organización Ferroviaria carecerá de responsabilidad si entrega los bultos con los sellos intactos y con el peso que indique la Guía de Carga.

Artículo 338°.- En el transporte de tesoros y/o valores, deberá cobrarse separadamente el flete que corresponda, y el del seguro si lo solicita el interesado.

Artículo 339°.- Los interesados deberán recoger los tesoros o valores dentro de las veinticuatro horas de recibido el aviso de la llegada del tren en las Estaciones principales y de dos horas en las intermedias. Vencido dicho término, se recargará dos por ciento sobre el valor declarado por cada día que transcurra, hasta el retiro.

Artículo 340°.- La responsabilidad del Ferrocarril por la pérdida del tesoro o valores entregados en las condiciones exigidas por el artículo 336°, cubrirá el valor íntegro de los mismos.

#### Sección 7ma. Transporte de Animales Vivos

Artículo 341°.- El transporte de animales vivos se efectuará en vagones adecuados y preferentemente no cerrados.

Artículo 342°.- Los vagones – jaulas tendrán un piso que impida el resbalamiento longitudinal y transversal de los animales y de fácil salida a los residuos.

Artículo 343°.- Los parámetros internos serán hechos de modo que las ensambladuras correspondan a un solo plano vertical, sin ganchos, tuercas u otras salientes, que puedan dañar a los animales.

Artículo 344°.- Se permitirá cargar animales de especies diferentes en un mismo vagón, cuando puedan ser colocados por separado, en espacios divididos entre sí por tabiques o listones.

Artículo 345°.- Está prohibido esparcir sobre el piso de los vagones – jaulas paja u otro material combustible.

Artículo 346°.- Los animales domésticos no podrán ser acollarados o atados de las patas, ni puestos en sacos o cajones. Podrán ir encerrados en jaulas o jabs, siempre que sean suficientemente espaciosas y ventiladas.

Artículo 347°.- Las maniobras de los trenes o vagones con animales, serán las estrictamente necesarias y se ejecutarán con el mayor cuidado.

Artículo 348°.- Salvo casos de fuerza mayor, el transporte de animales por trenes completos se realizará a una velocidad media de veinte kilómetros por hora, incluyendo paradas.

Artículo 349°.- Cuando el pedido de vagones – jaulas para animales comprende el número de carros correspondientes al máximo tonelaje de un tren, se formarán trenes especiales.

Para estos efectos se hará conocer al público el número de vagones – jaulas que sea necesario para la formación de trenes especiales de animales.

Artículo 350°.- Siempre que el tráfico lo exija será obligatorio establecer trenes de horario para el transporte de animales.

Para los proyectos que exijan más de treinta horas de marcha, los Ferrocarriles usarán instalaciones apropiadas para descargar los animales de modo que puedan descansar, comer y beber, siendo estas operaciones por cuenta y riesgo de los interesados. Estas instalaciones deberán ser construidas en terrenos no susceptibles de aniego y sus abrevaderos estarán vacíos y secos, hasta el momento en que se solicite agua para el ganado.

El agua será potable, se cobrará la tarifa que para cada estación sea establecida.

Artículo 351°.- Se podrán establecer corrales con bebedores en estaciones en donde regularmente se carguen o descarguen animales en grandes cantidades.

Artículo 352°.- No se podrán descargar animales en estaciones o puntos de la línea férrea en que no se cuente con comodidades para la descarga.

Artículo 353°.- La inclinación de las rampas fijas o móviles no será mayor de 1/8. Los puentes fijos o móviles que se usen entre la rampa y los vagones tendrán el ancho suficiente y estarán provistos de barandas con la resistencia necesaria para el paso del ganado.

Artículo 354°.- En el transporte por vagones – jaulas el Jefe de la Estación decidirá en caso de controversia, sobre el número máximo de animales que pueda ser conducido en cada vehículo. Para ese efecto, se tendrá presente que los animales no deberán estar apiñados entre sí, ni contra las paredes del vagón y que deben disponer de espacio suficiente para su comodidad.

Artículo 355°.- Por cada cinco vagones – jaulas, se podrá conducir un peón cuidador.

Artículo 356°.- Los consignatarios deberán retirar sus animales en un término de seis horas desde su llegada. Si así no hicieren, pagarán estadías según tarifa, salvo que los animales llegaran después de las 6.1/2 p.m., en cuyo caso, los consignatarios podrán efectuar la descarga hasta las 8 a.m. del día siguiente.

Artículo 357°.- El cobro de estadía, se hará por cabeza de animal que llegue a su destino y será proporcional a la capacidad del vagón – jaula.

Artículo 358°.- Cualesquiera que fuere el convenio de transporte, se anotarán en la Guía de Carga la especie y el número de animales que se transporten en cada vagón – jaula.

Artículo 359°.- En el transporte de animales por vagón – jaula cargado por el interesado, la Organización Ferroviaria no responderá por el número de cabezas cuando los vagones lleguen a su destino con los sellos intactos.

Artículo 360°.- Los vagones que hayan servido para el transporte de animales, deberán ser limpiados después de cada uso.

En caso de epidemia de ganado, o de transporte de animales que se presuman estar atacados de enfermedades contagiosas, la Organización Ferroviaria hará la desinfección después de cada viaje, a satisfacción de la Autoridad Sanitaria respectiva, corriendo los gastos por cuenta de los interesados.

Artículo 361°.- Se dará aviso a los consignatarios de todo envío de animales que se les haga y de la oportunidad de su llegada a destino. Para este efecto, los remitentes tendrán la obligación de anotar en la Guía de Carga un domicilio en el punto de destino. El aviso se dará dentro de las horas hábiles.

Artículo 362°.- Se colocarán en lugar visible de las estaciones en que se haga carguío de animales, avisos conteniendo las disposiciones de este capítulo.

Serán impresas las disposiciones esenciales en el dorso de la Guía de Carga utilizada para el transporte de animales.

#### Sección 8va.

#### Transporte de Explosivos y de Cargas Peligrosas

Artículo 363°.- El transporte de explosivos, de materias inflamables, oxidantes o corrosivas, y de gases comprimidos sean o no inflamables, se efectuará con sujeción a las prescripciones de los Reglamentos del Ferrocarril, del especial sobre transporte de explosivos dictado por el Gobierno; y conforme a las normas de los artículos siguientes.

Artículo 364°.- Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones determinar las sustancias que deben considerarse comprendidas en la anterior nominación, y fijará, cada vez que sea necesario, las condiciones complementarias a las que se ajustará su transporte, respetando siempre la clasificación y el ordenamiento que impone el Reglamento sobre transporte de explosivos.

Artículo 365°.- Los envases de explosivos y de cargas peligrosas deberán indicar su contenido con letras claras y su clase y llevarán un rótulo con la palabra “PELIGRO”.

Artículo 366°.- Para ser transportados los explosivos y cargas peligrosas en trenes de carga y en vagones de mercancías generales, se cumplirán las siguientes condiciones:

- a) Las pólvoras o dinamitas serán cargadas en un vagón con un peso que no exceda de cien kilos; todo exceso sobre este peso por vagón, será llevado en el último carro, y no podrá transportarse sino dentro de los embalajes y envases de fábrica, premunidos de los correspondientes certificados.
- b) Los fulminantes serán embarcados con un máximo de veinte y cinco kilogramos por vagón, sometiéndose el exceso a lo dispuesto en el párrafo anterior.
- c) La gelinita será embarcada con un máximo de treinta y cinco kilogramos por vagón.
- d) Los ácidos deberán transportarse en envases sólidos, con cierre hermético y provistos de manijas cómodas. No serán transportados con otros productos químicos en un mismo vagón. Su peso bruto no podrá exceder de setenta y cinco kilogramos por envase.
- e) Los fósforos se transportarán en envases resistentes que no excedan de mil doscientos decímetros cúbicos de capacidad.

Artículo 367º.- Para el transporte de explosivos se empleará vagones cerrados con llave, equipados con zapatas de freno de composición no ferrosa, y cuyas bodegas estén protegidas contra el acceso de chispas.

Las puertas y ventanillas de los vagones que conduzcan explosivos estarán cerradas y llevarán una señal exterior visible con la indicación de "EXPLOSIVOS".

Artículo 368º.- En las operaciones de carga y descarga, así como durante la marcha, está prohibido aproximarse a los explosivos con mecheros, luz abierta o fumando.

Artículo 369º.- Cuando la carga de explosivos debe pasar por vías de diferentes Organizaciones Ferroviarias se avisará con anticipación suficiente y se tomarán las medidas necesarias para el más pronto despacho.

Artículo 370º.- Ante un pedido de transporte de explosivos, la estación ferroviaria fijará el día y hora para el embarque. Los explosivos no podrán llegar a la estación con más de doce horas de anticipación a la salida del tren.

Artículo 371º.- El Jefe de la estación de despacho podrá exigir el concurso del remitente o de su sustituto con el fin de revisar los embalajes, siendo de su responsabilidad cualquier anomalía.

En caso de discrepancia sobre la clase del material, dará aviso a la DICAMEC o a su Delegado del lugar para que lo resuelva.

Artículo 372º.- El remitente queda obligado a recibir los explosivos que no hubieran sido recogidos por el destinatario en el plazo señalado en el artículo 376 y abonar los gastos que ocasione la devolución.

Artículo 373º.- Cualquier vagón que contenga explosivos debe estar precedido y seguido, cuando las gradientes de la línea lo permitan, por lo menos con dos carros que no contengan algún material sujeto a fácil inflamación tales como alcohol, fósforo, bencina, petróleo, algodón, lana, pasto seco, carbón, etc.

Artículo 374º.- El tren en general y el vagón o vagones de explosivos en particular, serán prolijamente revisados y todo el personal del tren informado del transporte de explosivos a fin de proceder con las debidas precauciones.

Artículo 375º.- El Jefe de la estación de destino informado por el de la procedencia del nombre y domicilio del consignatario de una carga de peligro; le avisará para su retiro a la llegada de dicha carga.

Artículo 376º.- La manipulación de cargas de peligro en las estaciones se efectuará por personal del interesado con resguardo policial.

La descarga se efectuará por el destinatario dentro de las veinticuatro horas de recibido el aviso de llegada. Pasado este plazo el vagón será conducido a un lugar aislado, corriendo los gastos de guardianía por cuenta del destinatario. Vencidos tres días desde la llegada a destino de los explosivos, la Organización Ferroviaria podrá devolverlos al remitente, cobrando todos los gastos, o entregarlos a la Dependencia Militar o Policial más cercana cargando todos los gastos devengados para su pago por el destinatario.

Artículo 377°.- Cuando se transporten explosivos en vagones en condiciones de carro entero y en trenes especiales, se admitirán pesos mayores a los señalados en el artículo 366 siempre que no excedan de los 3/4 de tonelaje del vagón, pudiendo fluctuar los despachos entre 12,000 kilogramos y 60,000 kilogramos. La carga y descarga se realizará por el personal del remitente o del destinatario, bajo la vigilancia del Jefe de Estación o de un encargado de éste, en lugares alejados del público y en horas en que no haya circulación de trenes de pasajeros.

Artículo 378°.- El transporte de petróleo, gasolina y otras sustancias inflamables se efectuará en vagones especialmente contruidos para este fin o en cascos, tambores y otros envases apropiados. Los vagones que transporten inflamables llevarán un rótulo indicando la clase de carga con la palabra "PELIGRO".

Artículo 379°.- Cuando se deben hacer paradas largas en las estaciones, los vagones con explosivos se colocarán en las vías auxiliares más apartadas. Si la parada fuese por más de una hora, el Jefe de Estación tomará las medidas que crea necesarias a fin de establecer una estrecha vigilancia, debiendo solicitar la colaboración de la policía del lugar cuando lo estime conveniente.

La policía tiene la obligación de atender toda solicitud.

Artículo 380°.- Toda carga de explosivos se hará después de que las unidades del tren estén debidamente acopladas. La carga y descarga debe hacerse en un lugar tan alejado como sea posible de los lugares de espera del público y de los depósitos de mercancías, evitándose en lo posible el cruzar o pasar con explosivos sobre la vía.

La carga bajo vigilancia del Jefe de Estación o de un encargado de éste, se suspenderá al aproximarse un tren de pasajeros, desde el momento en que el público tenga acceso a la estación y hasta que ésta quede totalmente despejada.

Artículo 381°.- Los envases de explosivos dentro de la bodega estarán acondicionados impidiéndose cualquier desplazamiento.

No serán transportados en un mismo vagón explosivos de grupos diferentes ni con sustancias inflamables.

Artículo 382°.- En ningún caso el carro de explosivos será enganchado directamente con la locomotora, debiéndose colocar preferentemente al final del tren.

Artículo 383°.- Los Jefes de Estación darán aviso a la Guardia Civil de la llegada de carga peligrosa en oportunidad similar que a los destinatarios.

Artículo 384°.- En todas las estaciones ferroviarias podrán efectuarse operaciones de carga y descarga de explosivos, siempre que se realicen con estricta sujeción a las medidas de seguridad fijadas por el Reglamento vigente.

Artículo 385°.- Por ningún motivo podrán transportarse en un mismo vehículo sustancias explosivas, dinamitas y similares conjuntamente con fulminantes o artificios que contengan explosivos detonantes o iniciadores. Tampoco se podrá llevar ninguna otra carga peligrosa, ni pasajeros.

Artículo 386°.- Por ningún motivo serán conducidos explosivos en los trenes de pasajeros.

Artículo 387°.- Cuando se transporten explosivos en tren especial, se emitirán las Ordenes de Trenes clasificándolo como tren de derecho superior por sus características de riesgo, evitando, en lo posible, cruzamiento con trenes de pasajeros.

#### Sección 9na. Transportes Militares

Artículo 388°.- El servicio de transportes militares, se realizará conforme a las disposiciones expedidas por el Gobierno.

#### Sección 10ma. Conducción de Cadáveres

Artículo 389°.- No se transportará ningún cadáver sin permiso de las autoridades competentes, y sin el certificado de un médico legalmente reconocido, en que conste que la muerte no provino de enfermedad contagiosa.

Artículo 390°.- Si el transporte de cadáveres se efectuase en contravención de lo dispuesto en el artículo anterior, serán puestos el o los cadáveres a disposición de las autoridades competentes, debiéndose pagar la diferencia del flete, más cuatro veces el importe del mismo.

Artículo 391°.- El transporte de cadáveres se efectuará en tren extra o en tren de carga, en carro especial o en el lugar adecuado de un carro cargado si la naturaleza de la carga lo permite.

Artículo 392°.- El cadáver para su transporte estará colocado en un ataúd cerrado herméticamente, el que será retirado por los interesados dentro del término de seis horas de llegado a su destino.

Sección 11ra.  
Servicio de Señales  
1ra. Parte  
Objeto y Clasificación

Artículo 393°.- Las señales sirven:

- a) Para el gobierno y seguridad de los trenes que estén en movimiento o detenidos en el trayecto de la vía y sus estaciones, del personal ferroviario y del público.
- b) Para el conocimiento exacto de la vía.

Artículo 394°.- Las señales se dividen en: Ópticas y Acústicas.  
Las señales ópticas son:

- a) Las hechas en la vía con banderas, luces de bengala, farol o linterna y si fuera preciso con los brazos y con las que llevan consigo los trenes y
- b) Las que se hagan con semáforos, discos y en caso de necesidad con cualquier otro objeto.

Las señales acústicas son:

- a) Las que se hacen de viva voz.
- b) Las que se hacen con el silbato de la locomotora y las campanas de la misma o de la estación.
- c) Las que se hacen con timbre, pitos, petardos y otros dispositivos análogos.

Artículo 395°.- Las señales de banderas, luces, semáforos y discos, se distinguen por sus colores, según la siguiente clasificación;

Color rojo.....	Parada
Color verde.....	Vía libre
Color amarillo.....	Precaución
Color verde y blanco.....	Parada en paradero de bandera
Color azul.....	Protección de trabajadores laborando debajo o en las inmediaciones del material rodante

2da. Parte  
Señales de Vía y de Tráfico

Artículo 396°.- Previa orden del Jefe de Estación donde lo hubiere, la señal de partida de cualquier tren será dada por el Jefe del Tren, haciendo sonar dos veces el pito de aire donde este dispositivo existiere, o mediante una señal apropiada con el brazo. Cualquier señal de éstas será contestada por el maquinista con dos silbatos largos de la locomotora, para advertir al público que el tren se va a poner en marcha.

Al ponerse el tren en movimiento, es obligación del Maquinista y su Ayudante, como también del Jefe del Tren y primer frenero (Brequero), mirar hacia atrás para percibir cualquier otra señal ulterior que se le pudiese hacer.

Artículo 397º.- Cuando por alguna causa imprevista debe parar un tren dentro de los límites de una Estación, después de que se le haya dado la señal de partida, el Jefe de Estación o el Jefe de Patio, harán las señales con los brazos, con bandera roja o con linterna si es de noche; debiendo el Jefe del Tren hacer sonar dos veces el timbre conectado a la caseta de la máquina o utilizar dos veces el pito de aire, lo cual obligará al maquinista a parar el convoy. En caso de emergencia se podrá hacer uso de la manguera de cola para detenerlo.

Artículo 398º.- El Jefe del Tren usará el pito de aire o timbre para los siguientes casos:

- a) Dos toques, para poner el tren en marcha.
- b) Dos toques, estando el tren en movimiento, para parar inmediatamente.
- c) Tres toques, estando el tren parado, para retroceder.
- d) Tres toques, estando el tren en movimiento, para parar en la próxima estación o paradero de bandera.
- e) Cuatro toques, estando el tren parado, para aplicar o soltar los frenos de aire.
- f) Cuatro toques, estando el tren en movimiento, para reducir la velocidad.
- g) Cinco toques, estando el tren parado, para llamar al portaseñales.
- h) Cinco toques, estando el tren en movimiento, para aumentar la velocidad.
- i) Seis toques, estando el tren en marcha, para aflojar el freno de aire o freno pegado.
- j) Un toque, estando el tren en movimiento, obliga al maquinista a cerciorarse inmediatamente de lo que ocurre.

Artículo 399º.- El maquinista se comunicará con el personal del tren o de la vía por medio del pito de la máquina. El silbato debe ser marcado y definido con una intensidad proporcional a la distancia en que la señal ha de ser oída, se tocará también en los lugares en que su uso se encuentre indicado por las señales respectivas y donde sea estrictamente necesario.

Artículo 400º.- Con el pito de la locomotora se harán las siguientes señales:

- a) Un silbato corto, estando el tren en movimiento, para apretar los frenos de mano y parar. Los maquinistas harán esta señal siempre que por cualquier circunstancia debe disminuirse la velocidad o parar el tren. Esta señal requiere su inmediato cumplimiento.
- b) Dos silbatos largos estando el tren parado, para soltar los frenos e iniciar la marcha.
- c) Un silbato largo seguido de tres cortos, para que el portaseñales vaya a proteger la parte posterior del tren.
- d) Tres silbatos cortos seguido de uno largo, para que el portaseñales vaya a proteger la parte delantera del tren.
- e) Cuatro silbatos largos estando el tren parado, para llamar al portaseñales, que se encuentra en la parte posterior del tren.
- f) Cinco silbatos largos estando el tren parado, para llamar al portaseñales, que se encuentra en la parte delantera del tren.
- g) Tres silbatos largos estando el tren en marcha, indica que éste se ha fraccionado. Esta señal será repetida hasta que el maquinista reciba las señales correspondientes, dadas por el personal del tren.
- h) Dos silbatos cortos es contestación a cualquier señal recibida.
- i) Tres silbatos cortos, cuando el tren está parado, indica que va a retroceder.
- j) Cuatro silbatos cortos es la llamada del maquinista para pedir señales.
- k) Un silbato largo seguido de dos cortos para llamar la atención a locomotoras de patio, trenes extras o trenes de igual o inferior clase o de inferior derecho a las señales exhibidas para una sección que sigue.  
Si no fuese contestada por un tren, locomotora de patio, etc., el tren que exhibe las señales debe parar y averiguar la causa.
- l) Dos silbatos largos seguidos de uno corto y uno largo para aproximarse a cruces públicos, túneles, puentes en general y curvas cerradas.
- m) Un silbato prolongado para aproximarse a las Estaciones, cruzamientos con vías férreas a nivel, empalmes, bifurcaciones, zonas de trabajo protegidas, señales fijas o cuando haya niebla densa, debiéndose en este último caso, repetir con frecuencia el silbato indicado.
- n) Dos silbatos largos y uno corto, para aproximación a los puntos de encuentro o cruzamiento con trenes corriendo en sentido contrario. Esta señal se dará ochocientos metros antes de

llegar al lugar de cruzamiento y si no es cumplida por el maquinista, el conductor hará parar el tren.

- o) Cuando dos locomotoras corren acopladas, un silbato corto seguido de otro largo, indica que el freno de aire ha fallado en la locomotora delantera; en este caso la locomotora posterior tomará el control de los frenos y el personal del tren aplicará los frenos de mano. Dos silbatos cortos repetidos tres veces, es señal de que los frenos de aire están funcionando. Dos silbatos cortos seguidos de uno largo, es señal que el maquinista de la segunda locomotora asumió el control de los frenos de aire.
- p) Un silbato largo seguido de uno corto para efectuar la prueba de la manguera de cola.
- q) Tres silbatos cortos seguidos de tres largos y tres cortos, para llamar a las cuadrillas de Vía y Obras.
- r) Una sucesión o series de sonidos del silbato, es señal de alarma o indica que hay personas o ganado en la vía.

Artículo 401°.- Antes de poner al tren en marcha se tocará la campana de la locomotora y al pasar por las calles de una población. En tipos de unidades de tracción desprovistas de campana se hará uso similar del pito o sirena.

Artículo 402°.- El Jefe del Tren y demás miembros de su tripulación estarán en comunicación con el maquinista durante la marcha del tren.

Artículo 403°.- Para la intercomunicación del personal del tren con el maquinista, la Organización Ferroviaria podrá adoptar los sistemas que crea más convenientes, debiendo someterlos a la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 404°.- Como señales acústicas extraordinarias, se emplearán petardos.

Artículo 405°.- Los petardos se usarán cuando haya neblina que no permita ver los objetos desde doscientos metros de distancia; cuando un tren preceda a otro y puede ser alcanzado, cuando un tren esté detenido en la vía, y en cualquier caso en que siendo necesario dar aviso de peligro a un tren, no se disponga de otro medio.

El uso de los petardos no exime del empleo de las otras señales, ni de la permanencia de un empleado junto a la vía ni de la colocación de las señales fijas donde sea necesario.

Artículo 406°.- Los petardos se colocarán sobre los rieles, bien asegurados con sus correspondientes grapas. Las distancias mínimas en que se colocarán petardos sobre los rieles, serán determinados por cada Organización Ferroviaria.

Artículo 407°.- La detonación de un petardo es señal para reducir la velocidad del tren y alerta para detenerlo. La detonación de un segundo petardo a cien metros de distancia o menos, obliga a parar inmediatamente el tren y averiguar la causa de su colocación.

Artículo 408°.- Los petardos no se usarán cerca de las estaciones o caminos públicos.

Artículo 409°.- Los petardos no detonados se retirarán cuando cese la causa que motivó su colocación, procediéndose de acuerdo con lo indicado en el Reglamento Interno.

Artículo 410°.- Las señales de los semáforos son:

- a) Brazo del semáforo horizontal o luz roja indica parada obligatoria; los trenes se detendrán.
- b) Brazo del semáforo formando ángulo con la horizontal o luz verde, indica vía libre. La posición permanente de las señales de los semáforos será de peligro, en ambas direcciones, y se cambiará solamente para dar paso a los trenes, volviendo a colocarse, inmediatamente, en la posición de peligro.  
De noche, la falta de luz en un semáforo equivale a luz roja y obliga a parar.  
En las vías regirán siempre las señales que estén al lado derecho en dirección de la marcha.

Artículo 411°.- Cuando un semáforo esté dotado de más de dos brazos o luces, a diferente altura, el más alto gobernará la vía principal y el más bajo la vía de empalme o desvío. Las Organizaciones Ferroviarias detallarán las disposiciones pertinentes en su Reglamento Interno.

Artículo 412°.- Con los discos y disco flechas y sus correspondientes luces utilizadas sobre las barras de los cambios de vía, se harán dos señales:

- 1ra. Cuando el disco o disco – flecha se presente paralelo a la vía, de modo que se ve de perfil, y de noche con luz verde, indica que la vía principal está expedita.
- 2da. Cuando el disco o disco – flecha se coloca transversal a la vía, presentando la cara pintada de rojo, o de noche con luz roja, indica que la vía principal está cerrada. De noche, la falta de luminiscencia en los discos o disco – flechas de las barras de cambios de vía, obliga a parar.

Artículo 413°.- Cuando para indicar señales al tren, se utilicen discos de color rojo y verde serán mantenidos con la señal roja en posición y movidos sólo para dar paso a los trenes, colocándose, inmediatamente después, en la posición de peligro. De noche, será dispuesto encima del disco un farol rojo para parar y verde para señalar la vía libre.

Artículo 414°.- Con las banderas, faroles y linternas de diversos tipos se pueden hacer cuatro señales:

- 1ra. Bandera o luz verde, vía expedita.
- 2da. Bandera o luz amarilla, precaución; obliga a disminuir la velocidad y mantener el tren bajo estricto control, listo para parar.
- 3ra. Bandera o luz roja, peligro, obliga a parar inmediatamente.
- 4ta. Bandera o luz azul, indica que hay personal ferroviario trabajando en la vía, tren o carro. Ninguna locomotora enganchará o colocará carros donde sea exhibida una bandera o luz azul, sin antes cerciorarse el personal de la causa de su exhibición.

Las señales con las banderas se harán presentándolas desplegadas de frente al tren. La luz de los faroles o linternas será proyectada directamente al tren.

Artículo 415°.- De noche, si se careciere de faroles, linternas o luces de bengala, apropiadas para hacer señales, podrá efectuarse la señal de “PARAR” agitando cualquier luz en forma horizontal cerca o a través de la vía. De día, si se careciere de medios apropiados para hacer señales, cualquier objeto movido violentamente por cualquier persona sobre o cerca de la vía es señal de parada.

Artículo 416°.- En caso de necesidad, podrán hacerse señales a los trenes con los brazos, en la forma siguiente:

MANERA DE USARSE	SIGNIFICADO
a) Movido a través de la vía.....	Parar
b) Movido de arriba hacia abajo, verticalmente.....	Proceder adelante
c) Movido verticalmente en círculo, a medio brazo, a través de la vía estando el tren parado.....	Retroceder
d) Movido verticalmente en círculo, a brazo extendido, a través de la vía estando el tren en movimiento.....	El tren se ha fraccionado
e) Movido horizontalmente, arriba de la cabeza, estando el tren parado.....	Aplicar los frenos de aire automáticos
f) Manteniendo el brazo extendido arriba de la cabeza, estando el tren parado.....	Soltar los frenos de aire
g) Cruzar los brazos arriba en forma de X, y con la linterna o farol describir la letra X.....	Aplicar el freno de aire directo

Artículo 417°.- Una bandera o luz verde, roja o azul, colocada como para llamar la atención, será obedecida como si estuviera en manos del portaseñal.

Artículo 418°.- Una fogata en la vía, significa parar; el maquinista detendrá inmediatamente el tren.

Una luz de bengala (mecha Fusse) de color rojo que se perciba ardiendo en la vía o a un costado de ella, obliga a parar. El conductor del tren sólo ordenará reiniciar la marcha con precaución, una vez

que se haya extinguido. Una llama amarilla es señal de precaución. No se deben colocar mechas sobre puentes o en lugar donde puedan causar incendio.

Artículo 419°.- El maquinista al aproximarse a puentes, viaductos, túneles y otros puntos donde convenga llamar la atención, hará con el pito de la máquina la señal de alarma y cuidado. Para dicho fin se ubicarán las señales de advertencia al maquinista a una distancia mínima apropiada.

### 3ra. Parte Señales de Tren

Artículo 420°.- De noche toda máquina y cualquier tipo de unidad de tracción en marcha, llevará la farola encendida exhibiendo luz blanca en la parte delantera y superior.

Artículo 421°.- Los trenes en circulación exhibirán las siguientes señales:

- a) Trenes ordinarios de pasajeros  
De día banderas verdes en la parte posterior o último coche; de noche luces verdes en el sentido de la marcha y lados, y luces rojas en la parte posterior, excepto en el caso que el tren haya dejado libre la vía principal situándose en un desvío, empalme o al final de una doble vía, en que exhibirá luces verdes al frente, a los lados y en la parte posterior.
- b) Trenes ordinarios de carga o mixtos  
De día banderas verdes en la parte posterior del último vagón, y de noche luces rojas en la parte posterior del último vagón.
- c) Tren Extra  
De día dos banderas blancas en la parte delantera del tren y de noche, además, dos luces blancas colocadas en los lugares previstos al frente del tren.  
En la parte posterior del tren, se exhibirán las señales de los trenes ordinarios correspondientes.
- d) Secciones  
De día dos banderas verdes, y de noche, además, dos luces verdes colocadas en los lugares previstos al frente del tren, con excepción de la última sección que no lleve tales señales.

Artículo 422°.- Cuando varias locomotoras arrastren un convoy, la que va adelante es la que llevará las señales indicadas en el artículo anterior.

Artículo 423°.- De noche cuando una locomotora empuje carros, excepto para maniobra en las estaciones o para formar trenes; llevará una luz blanca al frente del primer carro.

Artículo 424°.- Si un tren exhibe una bandera o luz cuando de acuerdo con el Reglamento debe exhibir dos, se le atenderá como si exhibiera las dos señales.

Artículo 425°.- Cuando de noche una locomotora marcha sin carros hacia atrás deberá llevar una luz blanca en la parte superior y en el centro del ténider.

### 4ta. Parte Reglas Generales de Señales de Protección

Artículo 426°.- Las señales de noche deben usarse desde la puesta del sol hasta su salida. Cuando por poca visibilidad no se distinguen claramente las señales de día, se usarán, además, las nocturnas.

Artículo 427°.- Quienes deben realizar señales se proveerán de los útiles necesarios, conservándolos en buen estado y siempre listos para su inmediato uso.

Artículo 428°.- Cuando un tren se detenga por accidente, o por cualquier causa imprevista y pueda ser alcanzado por otro tren, su personal procederá a colocar las señales de protección correspondientes, a las distancias mínimas establecidas en el Reglamento Interno.

Artículo 429°.- Los sobrestantes o capataces de las cuadrillas de vía permanente, cuando efectúen reparaciones o trabajos sobre dicha vía, o juzguen necesario establecer señales de protección a los trenes, los mandaràn ejecutar de conformidad con lo establecido en el Reglamento Interno, cuidando de proteger el tráfico por ambos lados de la vía.

Artículo 430°.- En casos de emergencia cuando el maquinista vea obstruida la vía, utilizará todos los medios que estén a su alcance para detener inmediatamente el convoy.

Artículo 431°.- Ante una señal mal exhibida, imperfectamente colocada, o indebidamente retirada, el maquinista debe detener la marcha del convoy, comunicando de inmediato lo ocurrido al Jefe del Tren.

Artículo 432°.- El personal ferroviario prestará inmediata obediencia a cuanto se ordene por medio de las señales respectivas.

#### Sección 12ª. De los Accidentes

Artículo 433°.- Cuando un tren en marcha sufra un accidente que lo obligue a detenerse se procederá a colocar de inmediato, en los sitios y a las distancias convenientes, señales de protección delante y detrás del tren, aunque no se espere ninguno.

Inmediatamente se dará el informe radial o telefónico a la primera Estación y se enviará, además, cuando el caso lo exija, un mensajero portando información cierta y firmada por el Jefe del Tren, por el maquinista, o cualquier otro que debe reemplazarlo, especificando el accidente y los socorros que se necesiten.

Si entre el lugar del accidente y la primera Estación, hubieran apostados varios guardavías o camineros, el mensajero podrá entregar el documento que contenga la información al primero que encuentre, para que lo haga llegar a la primera Estación.

Artículo 434°.- De todo accidente que produzca muerte, daños personales o materiales, el Jefe de la Estación que recibe el aviso dará parte a la Autoridad Policial más próxima, o a la del primer punto donde debió llegar dicho tren si hubiese podido continuar su marcha. Se remitirán igualmente todos los datos que conduzcan al esclarecimiento de las causas y efectos del accidente, para lo que, el Jefe de la Estación, o quien haga sus veces, hará las averiguaciones necesarias.

Artículo 435°.- La Autoridad Policial que reciba el parte de un accidente, realizará los trámites pertinentes ante el Juez que corresponda.

Artículo 436°.- Cuando una persona resulte herida se le atenderá en la mejor forma posible, debiéndose obtener asistencia médica del lugar más cercano.

Artículo 437°.- Cuando ocurra un accidente que cause muerte, los restos deberán ser recogidos previa autorización legal, avisándose a la Estación principal y a los familiares del finado si se conocieren. El tren podrá continuar su marcha.

Artículo 438°.- Cuando ocurra un accidente en los trenes que conduzcan pasajeros, el Jefe del Tren prestará los primeros auxilios posibles y anotará los detalles de lo ocurrido así como la identificación de los afectados.

Artículo 439°.- Cuando cualquier persona en el tren en marcha actúe en forma temeraria exponiendo su integridad física o la seguridad del tren, será puesta a disposición de la autoridad respectiva.

Artículo 440°.- El Reglamento Interno de la Organización Ferroviaria indicará las estaciones que deberán contar con locomotoras de auxilio para caso de accidente. De todo accidente se dará cuenta oportunamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 441°.- En caso de accidente, se colocarán vigilantes, quienes permanecerán en el lugar hasta que sea necesario.

Artículo 442°.- Cuando el accidente haya ocurrido en la locomotora, presentarán sus respectivos informes el Jefe del Tren y el Maquinista.

Artículo 443°.- Producido cualquier accidente en la vía o el material rodante, el personal de los departamentos involucrados elevará su informe a las autoridades del Ferrocarril..

Artículo 444°.- En caso de accidente, la Organización Ferroviaria podrá utilizar, temporalmente, los terrenos adyacentes a las zonas del Ferrocarril.

Artículo 445°.- La Organización Ferroviaria llevará un libro especial titulado “Registro de Accidentes” en el que se consignarán las causas y efectos del accidente y las medidas adoptadas; y elevará mensualmente a las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la estadística de los accidentes ocurridos.

### CAPITULO III – MECANICA

#### Sección 1ra.

#### Material Rodante y de Tracción

Artículo 446°.- Toda locomotora y carro motor nuevo, antes de ser puestos en servicio, serán sometidos a pruebas de suficiencia y seguridad por las Organizaciones Ferroviarias, bajo supervisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Si las pruebas fueran cumplidas exitosamente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones extenderá un Certificado de Circulación en un plazo no mayor de setentidós horas. El Certificado de Circulación será colocado en lugar visible de la cabina de mando.

Artículo 447°.- Toda locomotora que haya sido trasladada de un Ferrocarril a otro, o que hubiese sufrido daños de consideración en su mecanismo, o se le hayan efectuado cambios o renovaciones en sus sistemas de seguridad; será sometida a pruebas de suficiencia por las Organizaciones Ferroviarias bajo supervisión del Ministerio de transportes y Comunicaciones, quien autorizará su puesta en servicio en un plazo no mayor de setentidós horas, si fueran satisfactorias dichas pruebas.

Artículo 448°.- La Organización Ferroviaria llevará un Registro de cada locomotora en donde consignará la fecha en que fue puesta en servicio, los kilómetros que haya recorrido, sus composturas, reparaciones, renovaciones y modificaciones efectuadas.

Artículo 449°.- Todo vehículo ferroviario llevará las iniciales del Ferrocarril al que pertenece, el número de orden bajo el cual está registrado, su tara, la carga máxima que puede transportar, la fecha de su última revisión y el lugar donde fue realizada.

Artículo 450°.- Con conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se retirarán del servicio los vehículos ferroviarios que se encuentren en mal estado.

Dichas unidades no podrán ser repuestos en el servicio sin previo examen y autorización de dicho Ministerio.

Artículo 451°.- Los coches nuevos de pasajeros serán sometidos a pruebas de suficiencia y seguridad por las Organizaciones Ferroviarias bajo supervisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien, caso de conformidad, autorizará su puesta en servicio en un plazo no mayor de setentidós horas.

Artículo 452°.- La locomotora destinada al servicio de pasajeros estará provista de trompa, y en uso normal no marchará en retroceso.

Artículo 453°.- Los coches de pasajeros estarán bien conservados y se mantendrán limpios. Serán revisados y pintados periódicamente según las condiciones del servicio que prestan.

Artículo 454°.- Toda Organización Ferroviaria tendrá a su servicio personal profesional y técnico competente, y los equipos necesarios para la revisión y reparación de su material rodante. Contará con talleres de reparación equipados con el número adecuado de herramientas, maquinarias y repuestos que garanticen el mantenimiento y las reparaciones de sus unidades, sin ninguna dificultad para el normal funcionamiento del servicio de transporte ferroviario.

Artículo 455°.- Los maquinistas están obligados a realizar pruebas con los frenos de aire y el personal del tren a verificar su correcto funcionamiento, antes de iniciar el recorrido y cuantas veces lo señale el Reglamento Interno de cada Organización Ferroviaria.

Artículo 456°.- Ningún tren podrá circular de noche cuando sufra desperfectos en sus sistemas de alumbrado hasta que estén reparados.

Artículo 457°.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá verificar que el mantenimiento y operación de los vehículos ferroviarios se realice de acuerdo a las especificaciones técnicas del fabricante y a la experiencia positiva obtenida en su utilización.

Artículo 458°.- Se deberá uniformar criterios para implantar los medios de seguridad más eficaces y modernos en los ferrocarriles, evitándose diversificación de sistemas y materiales que impidan su utilización en las diferentes Organizaciones Ferroviarias. Para el efecto, éstas se reunirán, cuando menos, una vez por año, bajo los auspicios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o a solicitud de cualquiera de ellas.

Artículo 459°.- Toda Organización Ferroviaria podrá pedir la formación de un Comité Consultivo de Arbitraje, caso de presentarse opiniones técnicas divergentes con las del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Comité estará integrado por un Representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones quien lo presidirá, por un Representante de la Organización Ferroviaria reclamante y por un Representante de cada Empresa Ferroviaria.

Las resoluciones de este Comité son inapelables y obligan a su cumplimiento.

Si el Comité no se hubiese reunido, o habiéndolo hecho, no pronunciase resolución en un plazo de quince días, la parte interesada podrá exigir la formación de un nuevo Comité, el que, designado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitirá resolución en un plazo perentorio de cuarentiocho horas.

Las resoluciones que se pronuncien podrán ser revisadas al término de un año si la Organización reclamante lo solicitara.

## TITULO V DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 460°.- Nadie podrá oponerse a que otras Organizaciones Ferroviarias del país circulen por su vía, siempre y cuando el material de tracción y rodante sean adecuados a la capacidad y características de la vía a usarse y no se interfiera con las operaciones normales del transporte.

Artículo 461°.- Toda circulación de trenes de una Explotación Ferroviaria por la vía de otra, quedará sujeta a un pago que involucre los costos de mantenimiento y depreciación de la vía, así como los gastos de control de movimiento, los que serán determinados en un convenio de tránsito entre las Organizaciones Ferroviarias.

Artículo 462°.- Cuando se cuente con un empalme físico que interconecte los ferrocarriles nacionales con los de países fronterizos, se fijará una Estación de intercambio, que será precisada en las disposiciones del convenio a suscribirse, previa conformidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 463°.- Las Organizaciones Ferroviarias que participen en un convenio de Tráfico Internacional, destinarán el material rodante necesario para que el transporte se realice de la manera más eficiente, manteniéndose como principio general que todo aporte para el intercambio deberá estar condicionado al principio de reciprocidad.

Artículo 464°.- Las Organizaciones Ferroviarias adoptarán las medidas necesarias para que el material rodante utilizado en el intercambio, se sujete a las recomendaciones Copant-Alaf vigentes para los tráficos de intercambio internacional.

Artículo 465°.- Las Organizaciones Ferroviarias procurarán uniformar el material rodante destinado al transporte internacional, para lo que convendrán los programas respectivos dentro de los plazos que se establezcan.

Artículo 466°.- Todo convenio de intercambio de vagones para tráfico internacional será aprobado, previamente, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones contempladas en el Reglamento General de Ferrocarriles.

Artículo 467°.- Cuando por condiciones especiales las Organizaciones Ferroviarias nacionales no equilibren el intercambio de vagones, se reconocerán los costos de mantenimiento y depreciación del material rodante utilizado, así como los cobros de estadías y multas contempladas en el presente Reglamento.

## TITULO VI DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Las disposiciones de este Reglamento que importan modificación de la legislación vigente serán aplicadas dentro del plazo de noventa días de su promulgación. Por causas justificadas, a solicitud de parte interesada, dicho plazo podrá extenderse hasta ciento ochenta días mediante Resolución del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Segunda.- La Dirección General de Transporte Terrestre atenderá los asuntos ferroviarios, mientras se integre la Dirección de Ferrocarriles.

## TITULO VII DISPOSICIONES FINALES

Quedan derogados el Reglamento General de Ferrocarriles de 23 de Setiembre de 1908 y las disposiciones que se opongan al presente Reglamento.

## ANEXOS I DEFINICIONES

ACCIDENTE.- Se considera accidente a todo acontecimiento que ponga en peligro o afecte la vida, la salud, el equipo y los bienes transportados.

Se considera también accidente, ciertas interrupciones y atrasos en el tráfico y en las comunicaciones.

BREQUERO.- Ver Frenero.

CAMBIO.- Aparato que sirve para desviar una vía férrea.

CARRO.- Vehículo remolcado carente de propulsión propia.

CARRO MOTOR.- Vehículo motriz, destinado al transporte de personas.

CARTERO.- Empleado dependiente de la Dirección de Correos y Telecomunicaciones que viaja en los trenes y está encargado del cuidado de la correspondencia.

COCHE.- Es el vehículo remolcado destinado al transporte de pasajeros y a la instalación de los servicios auxiliares de trenes de pasajeros.

CONDUCTOR.- Trabajador encargado de la dirección de los trenes desde la partida hasta su llegada a destino.

CORRIENTE DE TRAFICO.- Es el movimiento de trenes sobre la vía principal en una sola dirección.

DESVIO.- Una vía auxiliar para uso determinado.

ENCOMIENDA.- Objeto o bulto suelto que requiere un cuidado especial y que se transporta por trenes de pasajeros o mixtos.

EQUIPAJE.- Comprende el conjunto de los implementos de uso personal de los pasajeros.

ESTACION.- Punto designado por el horario con un nombre y en el que se exhiben señales fijas.

ESTACION DE REGISTRO.- Es un punto designado en el horario con un nombre, en el que todo tren reporta obligatoriamente su paso.

FRENERO.- El trabajador que asiste al maquinista o conductor, en la conducción del tren cuando éste lo requiera.

FERROCARRIL DEL SERVICIO PUBLICO.- Es el ferrocarril destinado al transporte de carga, pasajeros, encomiendas y equipaje del público usuario en general.

FERROCARRIL INDUSTRIAL.- Es el ferrocarril destinado al transporte exclusivo de carga relacionada con operaciones mineras, industriales u otras.

GALIBO.- Es el contorno de referencia, con las alteraciones que corresponde considerar para determinadas circunstancias, al cual deben adecuarse las instalaciones fijas y el material rodante para posibilitar la circulación de los vehículos sin interferencia.

GRADIENTE DE LA VIA.- Es la inclinación del plano de la vía con relación al plano horizontal, generalmente expresado en metros por cien metros de longitud horizontal.

GUIA DE CARGA O CARTA DE PORTE.- Contrato de transporte en que se consigna la relación de los bienes que se transportan y la tarifa que los afecta, además de otras referencias legales.

HORARIO.- Es la autorización para el movimiento de trenes ordinarios, contiene los itinerarios clasificados de los trenes con instrucciones especiales.

ITINERARIO.- Parte del horario que indica la clase, dirección, número y movimiento para un tren ordinario.

JEFE DE ESTACION.- Empleado dependiente del departamento de tráfico, encargado de administrar todas las secciones de su estación.

LIMPIA VIA.- Elemento mecánico que sirve para proteger de pequeños obstáculos que se encuentren en la vía a las ruedas delanteras de los vehículos motrices.

LOCOMOTORA O MAQUINA.- Vehículo motriz impulsado por cualquier forma de energía destinado a remolcar vehículos ferroviarios.

LOCOMOTORA O MAQUINA DE PATIO.- Vehículo motriz asignado al servicio de Patio.

MAQUINA.- Unidad impulsada por cualquier forma de energía.

OBRAS DE ARTE.- Son las construcciones necesarias para salvar accidentes geográficos o instalaciones, facilitar drenaje, etc.

PATIO.- Un sistema de vías, señalado para la formación de trenes y otros fines y sobre cuyas vías se pueden efectuar movimientos no autorizados en el horario y por órdenes de trenes, pero sujetos a las señales y reglas prescritas y a las instrucciones especiales.

PENDIENTE.- Es el tramo descendente de la gradiente en el sentido de marcha del tren.

PILOTO.- Es la persona asignada a un tren cuando el maquinista y el conductor no conocen las características de la vía o las reglas de tráfico que rigen en la misma.

**PORTA SEÑALES.-** Es el trabajador que tiene la función de proteger el tren, de acuerdo a reglas.

**PUENTE.-** Es la obra de arte constituida por una o varias estructuras, con el objeto de salvar accidentes topográficos, cursos de agua, otras vías, etc.

**RAMPA.-** Es el tramo ascendente de la gradiente en el sentido de la marcha del tren.

**RASANTE.-** Es la intersección del plano vertical que pasa por el eje de la vía con la superficie de apoyo.

**RIEL.-** Es el perfil laminado de acero que se coloca sobre los durmientes para soportar y guiar a los vehículos ferroviarios.

**SECCION.-** Uno, dos o más trenes que corren bajo el mismo itinerario exhibiendo señales o para los que se exhiben señales.

**SEÑAL FIJA.-** Señal de colocación permanente para indicar una condición que afecta al movimiento de trenes.

**TERRAPLEN.-** Es un relleno de tierra, roca, conglomerado, etc., de sección trapezoidal, construido para elevar la plataforma o plano de formación de la vía.

**TREN.-** Una, o más locomotoras enganchadas, o cualquier vehículo motriz que circule por la vía férrea exhibiendo indicadores.

**TREN DE CLASE SUPERIOR.-** Es el tren que tiene superioridad por el horario.

**TREN DE DERECHO SUPERIOR.-** Es el tren al que se le confiere superioridad por órdenes de trenes.

**TREN DE DIRECCION SUPERIOR.-** Es el tren que, por horario, tratándose de trenes de la misma clase, tiene superioridad en la dirección especificada.

**TREN EXTRA.-** Cualquier tren no autorizado por un horario que corre mediante órdenes de trenes con dirección determinada.

**TREN EXTRA DE TRABAJO.-** Un tren extra, sin dirección determinada, dedicado a fines de trabajo, con límite de tiempo y territorio definido.

**TREN SUPERIOR.-** Es el tren que tiene prioridad sobre otro para ocupar la vía.

**TREN ORDINARIO.-** Un tren autorizado por un horario.

**TUNEL.-** Es la obra de arte constituida por un paso subterráneo que atraviesa un obstáculo natural.

**VAGON O CARRO.-** Vehículo remolcado utilizado para el transporte de carga o instalación de servicios auxiliares de un tren de carga.

**VEHICULO FERROVIARIO.-** Es un vehículo destinado a circular por la vía.

**VEHICULO MOTRIZ.-** Es un vehículo ferroviario que posee propulsión propia.

**VEHICULO REMOLCADO.-** Vehículo ferroviario carente de propulsión propia.

**VELOCIDAD DE PRECAUCION.-** Es la mayor velocidad que permite detener el tren a una distancia equivalente a la mitad del campo de visión sobre la vía.

**VELOCIDAD MAXIMA.-** Es la mayor velocidad que se autoriza en el horario para cada tipo de tren.

**VELOCIDAD REDUCIDA.-** Es la mayor velocidad autorizada en ciertas condiciones difíciles.

**VELOCIDAD RESTRINGIDA.**- Es la velocidad autorizada, eventualmente, por una orden de tren o por señales fijas.

**VIA.**- Es el conjunto de rieles, durmientes y elementos de fijación y sustentación, sobre el cual circulan los vehículos ferroviarios.

**VIA DOBLE.**- Es la que consta de dos vías principales, sobre una de las cuales el tráfico se hace en una sola dirección y en dirección opuesta a la otra.

**VIA SIMPLE.**- Una vía principal sobre las que circulan trenes en ambas direcciones.

**VIA PRINCIPAL.**- Una vía que se extiende por patios y entre estaciones cuyo uso está sujeto a señales reglamentarias y sobre la cual se operan trenes por horario u órdenes de trenes.

**ZIG-ZAG.**- Es una disposición especial de la vía que permite ganar o perder altura mediante rampas compatibles con la tracción ferroviaria.