

República Argentina
SECRETARIA DE TRANSPORTE



LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES

(Ley N° 2.873 con las modificaciones introducidas por el Decreto-Ley
N° 8.302 del 19 de Julio de 1957 y posteriores hasta 1995 de
aplicación en los Concesionarios Ferroviarios)

BUENOS AIRES

1995

LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES

LEY 2873 *

Sancionada: 18 de Noviembre de 1891

Promulgada: 25 de Noviembre de 1891

TITULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

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

Art. 2º.- Para los efectos de esta ley, los ferrocarriles se dividen en nacionales y provinciales.

Art. 3º.- Considéranse nacionales:

- 1º) Los ferrocarriles de propiedad de la Nación;
- 2º) Los que fueren garantizados, subvencionados o autorizados por ella;
- 3º) Los que ligen la capital o un territorio federal con una o más provincias o territorios; y los que comuniquen una Provincia con otra o un punto cualquiera del territorio de la Nación con un Estado extranjero.

Art. 4º.- Son ferrocarriles provinciales los construídos o autorizados por las provincias dentro de los límites de su territorio respectivo.

* Por el art. 99 de la presente ley, se deroga la anterior Ley N° 531 sobre Ferrocarriles Nacionales, sancionada el 9 de Setiembre de 1872 y promulgada el 18 de Setiembre del mismo año.

A título de referencia histórica, se consigna también que la primera ley sobre ferrocarriles en el orden nacional lleva fecha del 21 de Junio de 1855 (N° 22) y se refiere a la aprobación de un contrato celebrado con Don Allan Campbell para efectuar un reconocimiento científico, levantamiento de planos, etc., para el estudio del terreno que media entre un puerto del Paraná y la ciudad de Córdoba, con destino a la construcción de un ferrocarril.

Por la sucesiva Ley N° 24 del 27 de Junio del mismo año, se autoriza la concesión respectiva.

El art. 67, inc. 16 de la Constitución de la Nación Argentina acordó al Congreso la atribución de promover la construcción de ferrocarriles. Como la provincia de Buenos Aires estaba en la fecha separada de la Confederación Argentina, que tenía su asiento en Paraná, puede decirse que la Ley 22, del Congreso de Paraná, es la primera sobre ferrocarriles en el orden nacional.

TITULO II

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS FERROCARRILES NACIONALES

CAPITULO I

DE LA VIA Y SU CONSERVACION

Art. 5º¹.- Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril desde que se abre la línea al servicio público:

- 1º) Mantener siempre la vía férrea en buen estado de modo que pueda ser recorrida sin peligro por los trenes y cuidar, por consiguiente, de la inmediata reparación de todos los deterioros que sufriese y de la remoción de todos los obstáculos que impidieren el uso regular de la vía, debiendo entenderse la misma prescripción respecto de los almacenes, depósitos y demás accesorios;
- 2º) Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del ferrocarril, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse en cuanto a la construcción de la vía y tren volante a los tipos establecidos en los respectivos reglamentos por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
- 3º) Establecer los propios medios de comunicación y mantenerlos en toda la extensión del ferrocarril, para el servicio del mismo, sin perjuicio del uso de sistemas de comunicaciones de acceso público, que resultaren ser técnica y operativamente apropiados.²;
- 4º) Mantener las estaciones iluminadas mientras sea necesario;
- 5º) En los pasos a nivel donde hubieren barreras de accionamiento manual, proveer el personal para su guardia;
- 6º) Asegurar la vigilancia y oportuna maniobra de las agujas, en los cambios y cruzamientos de vía;
- 7º) Cerrar la zona de vía en los lugares y en la extensión que se determine por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;
- 8º) Proveer juntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccionalmente responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esa facultad;
- 9º) Realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunales jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad;

¹ Texto modificado por Ley N° 22.647.

² Texto modificado por Decreto N° 1141/91

10º) Construir las alcantarillas y obras necesarias para dejar libre el desagüe de los terrenos linderos.

Los gastos que se originen con motivo de la construcción o instalación, conservación, mantenimiento y renovación de cercos o alambradas divisorias de la zona de vía con predios particulares a los fines determinados en el inc.7º), estarán a cargo de la empresa o dirección de ferrocarril y del propietario lindero, por partes iguales, cuando se cerrase la propiedad de este último.

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

Quedará a cargo exclusivo de la empresa o dirección de ferrocarril, o del lindero, según corresponda, el restablecimiento a su estado normal, y soportar los daños que sufiere en sus bienes, cuando la destrucción o deterioro de los muros o alambradas divisorias, provengan de hecho propio o de las personas de que se sirvan, de las cosas o animales de su pertenencia o de quienes hubieran contratado con ellos.

Art. 6º.- Sin perjuicio de las responsabilidades penales, las empresas están obligadas a ejecutar los trabajos necesarios para poner la vía en las condiciones del artículo anterior, dentro del término que la Dirección de Ferrocarriles determine; pero en caso de urgencia, y cuando aquéllos no diesen cumplimiento a lo ordenado, esta dirección procederá a la inmediata ejecución de esos trabajos, a costa de la empresa respectiva.

Art. 7º³.- Ningún material rodante podrá ser librado al servicio público sin el previo reconocimiento y certificado habilitante, el cual deberá ser otorgado por el Concesionario del servicio público por medio de un representante técnico designado conforme a los procedimientos derivados de la Ley de Ejercicio Profesional de la Ingeniería. Cuando por la reparación general o deterioro grave, se retirase del servicio público algún material rodante, no podrá restituirse al servicio sin nuevo reconocimiento y autorización.

Art. 8º.- La Dirección de Ferrocarriles hará reconocer cada vez que lo estime conveniente, todo el material fijo y móvil de explotación de los ferrocarriles y hará excluir del servicio el que no ofreciese la seguridad necesaria.

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

³ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

Art. 10°.- Al conceder las autorizaciones mencionadas en los artículos anteriores, la Dirección de Ferrocarriles establecerá en lo posible la uniformidad de tipo en el material de la vía permanente y del tren rodante.

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

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

CAPITULO II

DE LA FORMACION Y MARCHA DE LOS TRENES

Art. 12^{o4}.- La formación y marcha de los trenes, se ajustará a los Reglamentos Generales que dicte el PODER EJECUTIVO NACIONAL para todo aquello relacionado con la seguridad del servicio público a prestar.

Art. 13^{o5}.- La autoridad de aplicación aprobará los horarios e itinerarios de los trenes de pasajeros que presten las empresas Concesionarias y que sean subsidiados por el Estado.

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

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

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

Art. 15°.- Anulado por Decreto N° 1141/91.

CAPITULO III

GRAVAMENES DE LAS EMPRESAS

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

⁴ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

⁵ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

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

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

Art. 17⁶.- Las empresas o direcciones de ferrocarril no podrán oponerse a que sus vías sean cruzadas por caminos o calles públicas, siempre que se cumplan las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esta facultad, aplicándose el mismo criterio cuando una nueva vía férrea cruce caminos existentes. Tampoco podrán oponerse a la construcción de canales o cauces artificiales de agua que atraviesen las vías, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen la solidez de la vía ni interrumpan de manera alguna el servicio regular de trenes. Los gastos que ocasionare la habilitación o existencia de tales servidumbres serán obligados a las partes intervinientes, de acuerdo a lo que disponga el decreto reglamentario.

Art. 18^o.- Toda empresa de ferrocarriles está obligada a conducir:

- 1º) Anulado por Decreto N° 1141/91.
- 2º) Anulado por Decreto N° 1141/91.
- 3º) Anulado por Decreto N° 1141/91.
- 4º) A los funcionarios o empleados encargados de la inspección y vigilancia de los ferrocarriles.
- 5º) A los funcionarios judiciales o policiales que fueran a practicar investigaciones sobre delitos cometidos en las estaciones o en los trenes, o sobre accidentes ocurridos en la línea.

Las partes convendrán las condiciones y forma de retribución del servicio mencionado en el inciso 1º del presente artículo.

La conducción será gratuita en los casos determinados en los incisos 2º, 3º, 4º y 5º.

Art. 19⁷.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL o las autoridades que él determine tienen derecho preferente para transportar por ferrocarril las fuerzas militares y los materiales de guerra que quisieren.

Art. 20⁸.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL o las autoridades que él determine tendrán derecho para exigir el despacho de un tren extraordinario.

⁶ Modificado por Ley N° 22.647.

⁷ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

⁸ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

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

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

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

Art. 24°.- En caso que no tengan lugar los convenios a que se refieren los artículos anteriores, la Dirección de Ferrocarriles fijará un plazo perentorio para su celebración, vencido el cual, se procederá como lo determine dicha Dirección, ínterin se resuelva la cuestión por árbitros que las empresas nombrarán ante el juez respectivo.

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

CAPITULO IV

DE LAS CONCESIONES DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

Art. 26°.- Las empresas que exploten o construyan ferrocarriles nacionales, tendrán su domicilio legal en la República. Sus libros deberán llevarse en castellano, y serán rubricados con arreglo al código de comercio.

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

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

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

Art. 30º.- Los privilegios, exenciones de impuestos, primas o subvenciones concedidas a las empresas de ferrocarriles, caducarán igualmente en el caso de interrupción total o parcial del servicio de la línea durante seis meses, salvo los casos de fuerza mayor, reconocidos por el P.E., o declarados por tribunal competente.

Art. 31º.- Los gastos hechos por el gobierno a cuenta de las empresas garantidas o subvencionadas, en los casos previstos por esta ley, serán deducidos por la Dirección de Ferrocarriles de las primeras cuentas de garantía o subvención que presenten las empresas respectivas.

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

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

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

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

TITULO III

DISPOSICIONES COMUNES A TODOS LOS FERROCARRILES

CAPITULO I

DE LA CONDUCCION DE PASAJEROS

Art. 33⁹.- Las tarifas relativas al transporte de las personas y al exceso de equipaje así como sus modificaciones deberán ponerse en conocimiento del público, inmediatamente de su implementación por avisos colocados en todas las estaciones.

⁹ Texto Modificado por Ley N° 17.172 - 16/2/67.
Texto modificado por Decreto N° 1141/91

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

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

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

Art. 36°.- Todo pasajero tiene derecho a continuar en el mismo coche hasta el término del viaje en cada línea.

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

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

Art. 38°¹⁰.- Todo pasajero que abone pasaje entero tendrá derecho a llevar sin cargo en calidad de equipaje, bultos cuyo peso total no exceda de 30 kilogramos; análogamente, el pasajero que abone medio pasaje tendrá el mismo derecho hasta un total de 20 kilogramos, debiendo las empresas darle una contraseña que sirva para la entrega en destino. Los bultos que no estorbasen al público, podrán ser llevados en los coches de pasajeros.

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

Art. 40°.- La empresa no responde por las joyas, pedrerías, dinero, billetes de banco, títulos de la deuda pública o hipotecaria, u otros documentos de la misma clase, que

¹⁰ Texto modificado por Ley N° 18.374 - 25/9/69

contuviere un equipaje que se hubiese entregado para conducir, si no se manifestasen especial y determinadamente.

Art. 41°.- En cada estación habrá un registro visado mensualmente por el inspector, en el cual podrán los pasajeros consignar sus reclamaciones, contra la empresa o sus empleados como asimismo en los trenes de pasajeros.

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

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

CAPITULO II

DEL TRANSPORTE DE MERCADERIAS

Art. 44°¹¹.- Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas. Deberán ser comunicadas a la autoridad de aplicación y exhibidas en debida forma para el conocimiento de los usuarios del servicio.

Art. 45°¹².- Los Contratos de Concesión de Servicios Ferroviarios garantizarán el trato igualitario a los usuarios que requieran servicios equivalentes.

Art. 46°¹³.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad de aplicación podrá disponer el tratamiento prioritario de transportes destinados a la atención de emergencias siempre que los mismos no puedan ser transportados por otros medios que cubran las necesidades en la cantidad y rapidez necesarias.

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

Art. 48°.- Puede rectificarse, a la llegada de los bultos, cualquier error que en el precio o en el peso haya cometido la estación expedidora; este derecho es recíproco entre

¹¹ Texto Modificado por Ley N° 17.172 - 16/2/67.

Texto modificado por Decreto N° 1141/91

¹² Texto modificado por Decreto N° 1141/91

¹³ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

las empresas y el público, y deberá abonarse en el acto de entregar la mercadería por quien y a quien corresponda el importe a que ascienda el error cometido. Las dudas que surjan sobre el precio y peso, insuficiencia del embalaje o cubierta de los bultos y estado de la mercadería, deben someterse en el acto a la resolución de la inspección gubernativa. Si no hubiese presente en la estación ningún inspector y el remitente no quisiera esperar la intervención de la Dirección de Ferrocarriles, se someterá la cuestión al juicio de dos arbitradores designados en el acto, uno por cada parte, con facultad de nombrar tercero en caso de discordia, pagando ambas partes por mitad los honorarios.

Art. 49^{o14}.- Las tarifas serán uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril; sin embargo, la empresa podrá reducir los precios de tarifa, en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los que correspondiesen según el orden del registro o de los que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un mínimo de toneladas de carga u otras modalidades tarifarias especiales o reducidas. La concesión a uno o muchos remitentes será extensiva a todos los que la pidan, sujetándose a iguales condiciones.

Art. 50^o.- Las obligaciones y responsabilidades de las empresas respecto a los cargadores, por pérdidas, averías o retardo en la expedición o entrega de las mercaderías, serán regidas por las disposiciones del código de comercio. Serán también aplicables a las empresas de ferrocarriles, las disposiciones de las leyes generales sobre transportes, en todos los puntos no previstos por la presente ley.

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

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

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

¹⁴ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

CAPITULO III

DE LAS SERVIDUMBRES MOTIVADAS POR LOS FERROCARRILES

Art. 54¹⁵.- Los propietarios de terrenos linderos a las vías férreas, no podrán arrojar basuras, ni obstruir en manera alguna las cunetas laterales, ni servirse de ellas como desagüeros, con excepción de aquellos cuyas propiedades, por su inclinación natural, tuviesen su desagüe en la vía.

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

Art. 56¹⁶.- Sin previa autorización de la Secretaría de Estado de Transporte, es prohibido a menor distancia de veinte metros de la vía:

- 1º) Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras o minas; y en general, ejecutar cualquier obra análoga que pueda perjudicar la solidez de la vía;
- 2º) Construir edificios de paja o de otra materia combustible;
- 3º) Hacer cercos, sementeras, depósitos o acopios de materias inflamables o combustibles.

Art. 57°.- Queda también prohibido, a menor distancia de cinco metros de la vía:

- 1º) Dar a los muros o cierres que se construyan, salida sobre la vía, con excepción de aquellos fundos que el ferrocarril dividiere, en los cuales podrá darse esas salidas con permiso de la autoridad administrativa;
- 2º) Hacer depósitos o acopio de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 58°.- Está prohibido igualmente:

- 1º) Construir muros o cierres, a menor distancia de dos metros de la vía;
- 2º) Hacer plantaciones de árboles a menos de doce metros de la vía.

¹⁵ Elévase a sesenta pesos (\$ 60.-) el monto de la multa que establece el Decreto N° 9.147 del 14/12/67 dictado en el Expediente N° 881/1961 del registro de la ex-Secretaría de Estado de Transporte, complementario del Artículo 54 de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales número 2.873 (sanción por arrojar desperdicios en la zona de vía) Modificado por Decreto N° 4.748 - 25/7/72. En cuanto al importe de la multa y ajuste automático, véase Artículos 2º y 3º y Anexo II del Decreto N° 878 del 14/6/76 en Pág. S.12 del Suplemento.

¹⁶ Modificado por Ley N° 18.374 - 25/9/69 - Véase Reglamentación Art. 56 en el Art. 17.

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

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

Art. 61°.- La disposición contenida en el Inc. 2° del Art. 57 no es aplicable:

- 1°) Al depósito de materia no inflamable, siempre que su altura no excediere a la de los terraplenes por donde pasare el ferrocarril;
- 2°) Al depósito o acopio momentáneo de materiales de construcción o de objetos destinados al cultivo;
- 3°) Al depósito o acopio de frutos de la cosecha, mientras ésta se practica. En estos casos, la empresa no será responsable por la pérdida o deterioro que sufriesen los objetos, sin culpa suya, o de sus agentes, a consecuencia del servicio del ferrocarril.

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

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

CAPITULO IV

OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS

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

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

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

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

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

Art. 68^{o17}.- Los Concesionarios no podrán aplicar tarifas inferiores, equivalentes a un precio que iguale los costos variables del servicio al que se aplica dicha tarifa.

TITULO IV ¹⁸

DE LA INSPECCION GUBERNATIVA

Artículo 1°.- La Dirección Nacional de Ferrocarriles, organismo centralizado del Ministerio de Transporte, estará a cargo de un Director Nacional y tendrá los funcionarios y empleados que determine su reglamento y autorice la Ley de presupuesto.

Art. 2°.- Corresponde a la Dirección Nacional de Ferrocarriles:

1. Conducir la política nacional de transporte ferroviario, de conformidad con las directivas que determine el Ministerio de Transporte, coordinando su labor con la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y con las de los restantes organismos que realicen actividades directa e indirectamente vinculadas con dicha materia.

¹⁷ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

¹⁸ El articulado del TITULO IV, con numeración del 1 al 11, sustituye al articulado del 69 al 79 del texto primitivo, según modificación introducida por el Decreto-Ley N° 8302 del 19 de Julio de 1957.

2. Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas que rigen el transporte ferroviario, y asesorar al Ministerio de Transporte acerca de las modificaciones que requieran las mismas.
3. Proponer al Ministerio de Transporte, para su aprobación por el Poder Ejecutivo, los reglamentos a que deba sujetarse la construcción y explotación de los ferrocarriles nacionales, y las reformas que la práctica aconseje introducir en los mismos. Dictar las normas que sean necesarias para su aplicación.
4. Informar al Ministerio de Transporte sobre las normas y reglamentos generales de servicio que regulen las actividades administrativas, industrial, comercial y financiera, que someta para su aprobación la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino.
5. Formular un plan general de las líneas y ramales de ferrocarriles en el territorio argentino, teniendo en cuenta las necesidades de la población, de la producción agropecuaria e industrial, del comercio y de la defensa nacional; todo ello oyendo previamente a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y en coordinación con los planes de ejecución de caminos y vías de comunicación por agua y por aire que formulen las entidades competentes.
6. Informar al Ministerio de Transporte sobre las propuestas de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones o dependencias que se someten a su consideración.
7. Hacer de oficio los estudios necesarios para la realización de las obras a que se refiere el inciso anterior, cuando estime que lo exige el servicio público, oyendo a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y formulando al Ministerio de Transporte las propuestas del caso.
8. Dictaminar sobre los estudios, planos, especificaciones y pliegos de condiciones de los proyectos respectivos y aprobar directamente planos de detalle, siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.
9. Tener a su cargo la inspección de la construcción de las obras ferroviarias de jurisdicción nacional. Aprobar la habilitación provisoria de nuevas líneas o ramales e informar al Ministerio de Transporte respecto de su habilitación definitiva.
10. Aprobar la habilitación de desvíos, estaciones, instalaciones fijas, servicios, etc.
11. Informar al Ministerio de Transporte sobre la refundición, división o redistribución de las líneas ferroviarias y sobre la clausura definitiva de líneas, ramales, desvíos o estaciones. Aprobar la clausura temporaria de ramales, desvíos o estaciones.
12. Informar al Ministerio de Transporte sobre los materiales que deben emplearse en la construcción y explotación de los ferrocarriles nacionales.
13. Tener a su cargo la inspección de la explotación de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, desde el momento de su habilitación provisoria.
14. Aprobar los tipos de tracción y tren rodante, asegurando que los mismos tengan la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en toda la red de la respectiva trocha y procurando la normalización de los materiales a adquirir.

15. Anulado por Decreto N° 1141/91.
16. Establecer las normas a que deberán sujetarse los ferrocarriles de jurisdicción nacional, a efectos de poder librar el tren rodante al servicio público y mantenerlo en el mismo.
17. Aprobar los horarios de los Servicios de Pasajeros subsidiados por el Estado, teniendo en cuenta que aquellos que no fuesen observados dentro de los TREINTA (30) días se considerarán automáticamente aprobados.¹⁹
18. Informar al Ministerio de Transporte para su aprobación por el Poder Ejecutivo, sobre las tarifas ordinarias que le someta la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y homologar directamente toda modificación de las mismas dentro de los límites de las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo. Las tarifas que no fuesen observadas dentro de los treinta (30) días se considerarán automáticamente aprobadas.
19. Informar al Ministerio de Transporte en los casos en que estime que una o más tarifas han dejado de cumplir las condiciones de justicia y razonabilidad. Las modificaciones que, en su consecuencia, se dispongan por el Poder Ejecutivo, deberán considerar la forma de compensación de los efectos financieros que las mismas provoquen.
20. Anulado por Decreto N° 1141/91.
21. Acordar prioridades en el transporte a los tráficos a que se hace mención en el artículo 46.
22. Investigar en cuanto estime oportuno las causas de los accidentes que se produjeran, determinando las responsabilidades respectivas.
23. Proponer al Ministerio de Transporte los nombres de las estaciones de los ferrocarriles de jurisdicción nacional y su cambio debiendo dar preferencia a los nombres históricos o de los lugares en que estén situadas.
24. Informar al Ministerio de Transporte sobre el plan de acción y presupuesto anual de gastos para la inversión del producto de la explotación de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y de los fondos que le acuerden las leyes de presupuesto o especiales.
25. Controlar las cuentas de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, informando al Ministerio de Transporte, a los efectos de su aprobación por el Poder Ejecutivo. Informar periódicamente al mismo Ministerio, comparando los resultados reales de la explotación con las previsiones aprobadas en los presupuestos.
26. Anulado por Decreto N° 1141/91.
27. Intervenir en las negociaciones entre la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y su personal en caso de controversias sobre convenios colectivos de trabajo, escalafones, salarios, horas de trabajo o condiciones del mismo, teniendo en consideración la influencia de las soluciones que se encaren sobre los intereses generales a servir.

¹⁹ Texto modificado por Decreto N° 1141/91

28. Intervenir, en general, en todas las cuestiones que se susciten respecto de las relaciones laborales entre la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y su personal, resolviéndolas directamente y con carácter definitivo cuando las partes presten su conformidad previa a dicho procedimiento o por los medios que determine la legislación en vigor, respecto de la cual la Dirección Nacional será autoridad de aplicación.
29. Habilitar al personal de conducción para el desempeño de sus tareas.
30. Investigar, a pedido de parte o de oficio, los casos de infracción por parte de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, a las disposiciones legales o reglamentarias en vigor, resolviendo las actuaciones pertinentes, de conformidad con lo estatuido por el Artículo 6° del presente Decreto-Ley.
31. Llamar la atención o apercibir -según la importancia de la infracción- a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, en los casos de violación a las disposiciones legales reglamentarias en vigor y exigir a la misma a que aplique a su personal las penalidades creadas por los Artículos 10° y 11° del presente Decreto-Ley.
32. Exigir a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.
33. Hacer detener y someter al Juez competente a los individuos que se hallaren en el caso del artículo 81 de la Ley N° 2.873, requiriendo el auxilio de la fuerza pública en las circunstancias que exijan una resolución urgente.
34. Crear los cuerpos de inspectores que sean necesarios para el cumplimiento de su misión, pudiendo establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincias y en las ciudades o localidades en que sea conveniente.
35. Proponer el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia, pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de los dos (2) meses.
36. Formar anualmente una estadística de todos los ferrocarriles existentes en la Nación, ya sea en servicio o en construcción, acompañada de mapas y documentos ilustrativos que indiquen su traza, longitud, trochas, jurisdicción, dominio y elementos esenciales de su capital y explotación.
37. Elevar anualmente al Ministerio de Transporte una memoria del movimiento administrativo del año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que estime conveniente propiciar.

Art. 3°.- Para resolver los asuntos a que se refieren los incisos 27, 28, 30 y 31 del artículo anterior, se formará un Consejo presidido por el Director Nacional de Ferrocarriles e integrado por los funcionarios superiores que a propuesta de la Dirección Nacional de Ferrocarriles, sean designados por el Ministerio. Formarán quórum la mayoría absoluta de sus miembros, por lo menos y, en los casos de empate, el Presidente tendrá doble voto. Si llegara a producirse desacuerdo entre el Director Nacional y la mayoría del Consejo, el Director Nacional podrá llevar el caso a resolución del Ministerio de Transporte. El Consejo se dará su propio reglamento y llevará actas de sus reuniones.

Art. 4º.- Toda persona o asociación que se considere agraviada por hechos u omisiones de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino en contravención con las disposiciones legales o reglamentarias en vigor, puede ocurrir ante la Dirección Nacional de Ferrocarriles, estableciendo brevemente los hechos y omisiones. La Dirección Nacional transmitirá los cargos a la Empresa, citándola para informar sobre el particular en un plazo que le fijará prudencialmente. Si la Empresa, en el plazo señalado, diera satisfacción al reclamo reparando el perjuicio causado, quedará exenta de responsabilidad hacia el querellante en cuanto a la transgresión especial que motivó la queja. Si la Empresa no satisficiera el reclamo en el término señalado, la Dirección Nacional deberá ordenar la investigación, del modo y por los medios que lo juzgare conveniente, sin rechazar queja alguna por razón de ausencia de perjuicio directo para el querellante.

Art. 5º.- La Dirección Nacional de Ferrocarriles también investigará el reclamo aún cuando el mismo hubiera sido satisfecho, si de él se desprendiera la posible existencia de contravención a las disposiciones en vigor, que afecte la prestación normal del servicio público. Asimismo, deberá investigar de oficio todos los casos de posibles transgresiones legales o reglamentarias, ordenando la adopción de las medidas necesarias para regularizar la prestación de los servicios.

Art. 6º.- En todos los casos de investigación, la Dirección Nacional deberá actuar por escrito, consignando los hechos sobre que se basan las conclusiones y expresando clara y terminantemente el hecho o la omisión contraria a la ley o a los reglamentos; deberá expedir inmediatamente copia del dictamen a la Empresa, intimándola para que suspenda y desista de la infracción dentro del plazo que la misma Dirección Nacional señalará prudencialmente. Si en dicho plazo la Dirección Nacional comprobare que la infracción ha cesado, se levantará acta de ello y la Empresa quedará exenta:

- a) de responsabilidad hacia el querellante, si reparase a la vez el daño causado,
- b) de penalidad respecto a la infracción.

En caso de incumplimiento de su resolución, la Dirección Nacional podrá establecer que cada día que transcurra sin ponerse la Empresa en las condiciones legales, se considerará como una infracción distinta.

En los reclamos de parte, la Dirección Nacional deberá determinar con precisión cuál es el daño causado e intimar su reparación, cuando el mismo esté taxativamente establecido por una disposición expresa de la ley o los reglamentos. En los demás casos, el dictamen de la Dirección Nacional tendrá la fuerza establecida en el artículo 8º.

Art. 7º.- La Dirección Nacional y sus Inspectores se hallan facultados para requerir de la Empresa y de su personal, sin distinción de categorías, cuantos datos sean necesarios para habilitar a aquélla a desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, podrá exigir la comparencia y declaración de testigos así como la exhibición de los libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos a la materia de la investigación. Los inspectores de la Dirección Nacional tendrán libre acceso a las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino.

Art. 8º.- Los dictámenes de la Dirección Nacional serán archivados, dándose copia de ellos a la parte interesada. Harán fe en juicio, salvo prueba en contrario.

Art. 9º.- La Empresa deberá contestar todas las informaciones de carácter especial que la Dirección Nacional le solicite, como asimismo llenar los formularios que para fines estadísticos la misma le recabe.

Art. 10º.- En todos los casos de investigación, en los cuales se desprenda la existencia de responsabilidad para la Empresa, la Dirección Nacional determinará también la responsabilidad directa de los agentes de la misma causantes de la infracción, y exigirá de la Empresa la aplicación a los mismos de la penalidad que establezca la reglamentación respectiva.

Art. 11º.- La Dirección Nacional proyectará la reglamentación a que hace mención el artículo que antecede, escuchando al efecto a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y sometiéndola a consideración del Ministerio de Transporte para su aprobación por el Poder Ejecutivo. Cuando la responsabilidad sea directa del Presidente del Directorio o de cualquiera de los integrantes del mismo, en su carácter de Administradores Generales o de Directores, o indirecta de los mismos por oponerse a la aplicación de las medidas punitivas pertinentes a los agentes que se hayan hecho pasible de las mismas, la Dirección Nacional informará al Ministerio de Transporte para la adopción de las medidas que puedan corresponder.

TITULO V

DISPOSICIONES PENALES

CAPITULO I

DE LOS DELITOS Y FALTAS CONTRA LA SEGURIDAD

Y EL TRAFICO

Art. 80º.- Los directores, administradores, empleados, depositarios, arrendatarios, agentes y demás personas que obren a nombre de la empresa, serán considerados culpables por las infracciones a esta ley, sea que las ejecuten individual o colectivamente, o que induzcan o consientan algo prohibido o declarado ilícito u omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto, que no excederá de un mes, o multa de cien a mil pesos.

Art. 81º.- Todo individuo que destruya intencionalmente una barracarril, o empleare otro medio para detener o entorpecer la marcha de un tren o para hacerlo descarrilar, será castigado con una pena de tres meses a un año de arresto.

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

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

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

Art. 82°.- La amenaza verbal o escrita, de cometer algunos de los delitos especificados en el artículo anterior, cuando se haga con el fin de que los empleados de un ferrocarril abandonen el servicio, será castigado con arresto de uno a seis meses, o con una multa de cincuenta a cien pesos nacionales.

Art. 83°.- Todo individuo que por imprudencia, negligencia o inobservancia de los reglamentos, causare involuntariamente un accidente del que haya resultado herida una o más personas, será castigado con arresto de un mes a un año, o una multa de cien a mil pesos nacionales, sin perjuicio de la reparación del daño causado.

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

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

Art. 84°.- Los mecánicos, conductores o guardatrenes y demás empleados que abandonaren su puesto, o se hallaren ebrios durante su servicio respectivo, serán penados con multa de cien a mil pesos nacionales.

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

Si el abandono o la embriaguez se hiciese con intención criminal, el culpable será castigado con las penas señaladas en el Art. 82, aumentadas en un tercio cuando no fuere el caso de aplicar la última pena.

Art. 85°.- Todo el que intencionalmente cortase los alambres del telégrafo destinado al servicio del ferrocarril, arrancase o destruyese los postes, o ejecutase algún otro acto tendiente a interrumpir la comunicación telegráfica, será castigado con arresto de dos meses a un año. Si del hecho hubiese resultado accidentes en los trenes, la pena será de un año a tres de prisión.

Si de esos accidentes resultase herida o muerte de una persona, la pena será de tres a diez años de presidio o penitenciaría.

Art. 86^{o20}.- Todo ataque o resistencia violenta a los agentes o empleados de los ferrocarriles, en el desempeño de sus funciones, será castigado con arresto de quince días a tres meses, o con una multa de cinco mil a cincuenta mil pesos moneda nacional.

Art. 87^o.- Si durante el viaje de un tren se cometiese algún delito, el conductor deberá tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente que será puesto a la disposición del juez respectivo, en la primera estación que se tocara, acompañándole de un parte detallado del hecho criminal, con expresión de las personas que lo presenciaron.

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

Art. 88^o.- Los jefes de estaciones, los conductores de trenes y demás empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, pueden requerir el auxilio de la fuerza pública y de los particulares, para hacer efectivas las reglas relativas a esa misma seguridad, como también para la aprehensión de los delincuentes.

Art. 89^o.- Las infracciones de la presente ley, cometidas con voluntad criminal y que no tengan pena especial señalada, serán castigadas por los tribunales con arresto de uno a seis meses o multa de cincuenta a mil pesos nacionales, por denuncia de los inspectores, de los pasajeros o de las empresas, o a solicitud del Ministerio Fiscal.

Art. 90^o.- La policía de orden interno de las estaciones y de los trenes se establecerá en un Reglamento especial formado por las empresas y aprobado por el P.E. nacional o provincial, según se trate de ferrocarriles nacionales o provinciales.

CAPITULO II

DE LAS FALTAS COMETIDAS POR LAS EMPRESAS

Art. 91^o.- Las empresas de ferrocarriles son responsables por los actos u omisiones contrarios a la presente ley y a los reglamentos dictados en su consecuencia, sin poder declinar su responsabilidad en sus empleados.

Art. 92^o.- Cada infracción cometida por las empresas será castigada con multa de quinientos a diez mil pesos, debiendo considerarse como una infracción distinta cada día que dejen transcurrir sin ponerse en las condiciones de la ley, después de la orden que al efecto hubieran recibido de la inspección gubernativa.

²⁰ Modificado por Ley N° 18.374 - 25/9/69.

Art. 93°.- En caso de reincidencia, la multa autorizada por el artículo anterior, se duplicará.

TITULO VI

DISPOSICIONES DIVERSAS

Art. 94²¹.- El Poder ejecutivo establecerá las multas que correspondan para castigar las infracciones de los reglamentos que dicte o apruebe, especialmente las que importen falta o desatención hacia los pasajeros y cargadores, por parte de las empresas y sus empleados.

Art. 95°.- El importe de las multas que se impongan con motivo de la aplicación de esta ley a los ferrocarriles nacionales, será destinada a formar un fondo especial para la fundación y sostenimiento de una escuela de maquinistas y foguistas.

Art. 96°.- Toda cuenta por garantía que deba pagar el gobierno nacional, deberá ser presentada a la Dirección General de Ferrocarriles para que ésta la eleve al Ministerio del Interior con el resultado de las operaciones que le incumben por el Artículo 70, inciso 3°.

Art. 97°.- Los empleados de las empresas que presten sus servicios en las estaciones y en los trenes y todos los que por la naturaleza de sus funciones se hallen en comunicación necesaria con el público y con las autoridades, deberán hablar el castellano.

Art. 98°.- Cuando un ferrocarril atraviese ríos navegables, deberá ser construído de manera que no embarace la navegación. Si atraviese otra clase de ríos, esteros o canales de riego, las obras se ejecutarán de manera que no perjudiquen el uso de las aguas.

Art. 99°.- Queda derogada la ley de ferrocarriles de 18 de Setiembre de 1872, y todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Art. 100°.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior continuarán vigentes las prescripciones relativas a la formación y marcha de los trenes, hasta que el P.E. dicte los reglamentos necesarios para cumplir esta ley en esa parte.

Art. 101°.- Mientras se dicte una ley especial sobre transporte por agua, éstos se regirán por las disposiciones de la presente ley que les fueren aplicables.

²¹ Modificado por Ley N° 18.374 - 25/9/69.

Art. 102º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 18 de Noviembre de 1891.

MIGUEL M. NOUGUES

BENJAMIN ZORRILLA

Benigno Ocampo
Secretario del Senado

Uladislao S. Frías
Secretario de la Cámara de Diputados

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

PELLEGRINI

José V. Zapata