

---

**LEY GENERAL  
DE FERROCARRILES NACIONALES**

**Y**

**REGLAMENTO GENERAL  
DE FERROCARRILES**

Con Apéndice conteniendo las disposiciones complementarias



**SUPLEMENTO**

con las  
modificaciones introducidas  
a la edición de 1960  
(actualizado al 31/12/95)

---

**DECRETO-LEY N° 8.302**

BUENOS AIRES, 19 de Julio de 1957

VISTO que el Ministerio de Transporte ha proyectado la actualización y ordenación de las disposiciones legales relativas al contralor de los ferrocarriles de jurisdicción nacional; y

**CONSIDERANDO:**

Que es indispensable proceder a dicha actualización y ordenación, reorganizando a la vez la Dirección Nacional de Ferrocarriles en su carácter de repartición centralizada de dicho Ministerio, a la que corresponderá realizar el expresado contralor, para adaptarla a las necesidades presentes;

Que en la actualidad los servicios ferroviarios de jurisdicción nacional han sido absorbidos en su totalidad por el Estado Nacional, que ha incorporado a su patrimonio el dominio de los bienes pertinentes, con excepción de los de propiedad del Ferrocarril Provincia de Buenos Aires, situación que se ha materializado mediante la creación de la empresa “Ferrocarriles del Estado Argentino”;

Que esta circunstancia obliga a introducir nuevos criterios en el régimen de fiscalización de los ferrocarriles, en especial en materia técnica y financiera, aspectos en los cuales el contralor puede hacerse con una intensidad menor que la necesaria para el paso de los servicios concedidos a particulares;

Que, en cambio, es indispensable reafirmar el ejercicio del poder de policía del Estado sobre su propia actividad como prestatario de un importante servicio público, en cuanto atañe a las relaciones de la Empresa con los usuarios, de manera de asegurar a éstos el debido respeto de los derechos que les acuerdan las leyes y las garantías suficientes frente a los posibles errores o abusos del personal a cargo de la atención de los servicios;

Que tal contralor es esencial en materia económica y en lo relativo al tráfico, para la eficaz fijación de tarifas en relación con todos los intereses en juego; para una más adecuada regulación de servicios y horarios, combinaciones con los propios ferrocarriles y los

---

restantes medios de transporte; provisión del material rodante y determinación de las preferencias a acordar a ciertos tráficos de especial interés, etc;

Que corresponde organizar de manera eficaz el tratamiento a dar a los reclamos del público y a las investigaciones que deba realizar la Dirección Nacional; que los primeros deben ser substanciados y resueltos de manera de dar satisfacción a la finalidad perseguida por quien las formula, en forma que, sin perjuicio de la aplicación y respeto por las normas del derecho común, se evite en lo posible al usuario verse obligado a recurrir a los estrados judiciales, como lo ha determinado la Suprema Corte de Justicia de la Nación;

Que también es conveniente dar a la autoridad de contralor de los servicios la necesaria competencia para conocer en todas las relaciones a que da lugar el trabajo del personal, con el objeto de unificar criterios y concentrar el gobierno y las responsabilidades; sean de carácter técnico o relativos a la jornada y descansos, para garantizar la seguridad del tráfico; o en lo referente a salarios y demás condiciones de aquél, para adoptar soluciones que tengan en mira no solamente los intereses de las partes, Empresa y personal, sino también los del país; sean, finalmente, atinentes a los conflictos generales o individuales, que puedan afectar la disciplina, regularidad de los servicios o los deberes y derechos del personal;

Que, en particular, es también necesario dar a la Dirección Nacional de Ferrocarriles los medios coercitivos indispensables para asegurar la seriedad y cumplimiento de sus resoluciones, para lo cual no es adecuado el sistema de las multas existentes en la actualidad, normal en su aplicación al caso de empresas concesionarias, siendo conveniente sustituirlo por la prevención a la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y por la represión sobre el personal de la misma responsable de las infracciones;

Por ello, y atento a lo propuesto por el señor Ministro de Transportes,

El Presidente Provisional de la Nación Argentina,  
en ejercicio del Poder Legislativo

**DECRETA CON FUERZA DE LEY:**

(Sigue el texto del nuevo Título IV que figura insertado en la Ley N° 2.873)

---

**AUTORIZASE A LOS NO VIDENTES A VIAJAR EN  
TRENES Y SUBTERRANEOS ACOMPAÑADOS  
DE SU PERRO LAZARILLO**

**RESOLUCION S.T. N° 508/64**

BUENOS AIRES, 28 de Setiembre de 1964

VISTO el presente expediente en el que se ha tramitado el pedido formulado por la Asociación Argentina "Por los derechos del ciego" en el sentido de que se autorice a los no videntes a viajar en los medios de transporte público acompañados de su perro lazarillo; y

**CONSIDERANDO:**

Que la técnica alcanzada en el adiestramiento de perros lazarillos que guían a los no videntes ha llegado a dar resultados de perfección sorprendentes, que reduce en sumo grado la situación de dependencia a que están sometidas dichas personas, ya que con su guía eficaz, pueden desplazarse libremente sin dificultades sorteando toda clase de obstáculos, hecho que les significa una apreciable ventaja para poder afrontar los distintos problemas en su lucha por dignificarse por medio del trabajo en tesonero esfuerzo por dejar de ser una carga para su semejantes;

Que esa situación lleva a contemplar favorablemente el pedido, no como un acto de benevolencia, sino como un derecho de los no videntes, que les haga posible ampliar el radio en que pueden desplazarse hoy limitado al de sus propios medios, máxime cuando ello es corriente desde hace muchos años en otros países;

Que el texto actual del artículo 164 del reglamento General de Ferrocarriles sancionado por Decreto N° 5.417/64, prevé esta situación en el aspecto ferroviario en las condiciones que fije esta Secretaría de Estado, sin que existan disposiciones de orden legal que se opongan a ello en cuanto a subterráneos;

Por ello, atento a las informaciones proporcionadas por la Policía Federal Argentina, Ministerio de Asistencia Social y Salud Pública, Dirección General de Asuntos

---

Jurídicos, Dirección Nacional de Ferrocarriles y de acuerdo a las facultades que le confiere el artículo 30 de la Ley N° 14.439,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Cumplidos los requisitos exigidos en el Artículo 2° de la presente resolución, autorízase con carácter experimental a los no videntes acompañados de su perro lazarillo a ubicarse en los coches de pasajeros de trenes y subterráneos.

ARTICULO 2°.- Los interesados deberán cumplimentar las siguientes formalidades:

Presentar:

- a) Una solicitud acompañada de dos fotos carnet de fondo blanco de 3 x 4 cm.  
Un certificado extendido por la Policía Federal Argentina, en el que conste que el animal que utilizará, ha sido aprobado como perro lazarillo y que se ha cumplido el período normal de contacto de educación.  
Un certificado extendido por la Dirección de Zoonosis de la Secretaría de Agricultura y Ganadería en el que conste que el animal se encuentra en buen estado sanitario; que se le ha aplicado la vacuna antirrábica y fecha de vencimiento.
- b) El interesado deberá someterse a revisión médica en el Instituto de Medicina Integral de la Secretaría de Transporte, Repartición que certificará su total incapacidad visual y que es físicamente apto para ser guiado por un perro lazarillo.
- c) Cumplidos esos requisitos, se hará entrega al interesado de una credencial intransferible, emitida por la Dirección General de Personal y Servicios Sociales, que le habilitará a los efectos indicados en el Artículo 1° de la presente Resolución.

ARTICULO 3°.- Al recibir la credencial el no vidente, se comprometerá a responder por los daños que pudiera ocasionar el perro lazarillo.

ARTICULO 4°.- El permiso caducará:

- a) Si no se renovara en momento oportuno el certificado de estado sanitario del animal.
- b) Si no se mantuviera perfectamente higienizado el perro.
- c) Si al entrar en los coches de pasajeros no se le colocara el bozal aún cuando normalmente no lo use al transitar por la calle.

- d) Si se comprobara que el animal no se comporta en la forma exigida en su condición de perro lazarillo, especialmente en cuanto respecta a no ser agresivo u otras condiciones previstas por la autoridad que extendió el certificado de habilitación.
- e) Si el interesado es sorprendido ejerciendo mendicidad o vendiendo en los trenes.
- f) Si se comprobara que la credencial es usada por otra persona.

ARTICULO 5°.- Regístrese, comuníquese a todas las Reparticiones de esta Secretaría, Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y Subterráneos de Buenos Aires, Secretaría de Agricultura y Ganadería, Policía Federal Argentina y Asociación “Por los derechos del ciego”; cumplido, vuelva a la Dirección Nacional de Ferrocarriles a sus efectos.-

Ing. Pedro Gervasio FLEITAS  
Secretario de Transporte

---

**LEY N° 18.342 - 8/9/69**

ARTICULO 1°.- Todas las penas de arresto previstas en la Ley y en el Reglamento General de Ferrocarriles serán aplicadas por la autoridad policial local.

ARTICULO 2°.- El arresto superior a tres (3) días podrá apelarse ante la autoridad judicial competente.

ARTICULO 3°.- El arrestado por la falta de pago de la multa quedará de inmediato en libertad si satisficere la misma.

ARTICULO 4°.- El Poder Ejecutivo Nacional gestionará ante los Gobiernos Provinciales la sanción de normas para la mejor aplicación de esta ley.

ARTICULO 5°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

ONGANIA

José M.Dagnino Pastore

Francisco A. Imaz

Boletín Oficial N° 21.766 - 15/9/69

**DECRETO N° 7007**

LA PLATA, 19 de Diciembre de 1969

VISTO el presente expediente 2203-610.790 año 1969, por el que Policía gestiona la sanción de un decreto que le otorgue facultades para actuar en la aplicación de las penas previstas en la Ley y el Reglamento General de Ferrocarriles, en virtud de lo dispuesto por la Ley Nacional 18.342; y atento lo dictaminado por la Asesoría General de Gobierno,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Encomiéndase al señor Jefe de Policía la aplicación de las penas de arresto previstas en la ley y el Reglamento General de Ferrocarriles, conforme a lo dispuesto por la Ley Nacional N° 18.342.

ARTICULO 2°.- El procedimiento aplicable en los casos a que alude el artículo anterior se ajustará a las normas del decreto-ley provincial número 24.333/56, en cuanto no contraríen lo prescripto por los artículos 2° y 3° de la Ley Nacional N° 18.342, que se declaran vigentes en el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

ARTICULO 3°.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro Secretario en el Departamento de Gobierno.

ARTICULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése al registro y Boletín Oficial, anótese y archívese.-

LLORENTE



**DECRETO N° 903**

BUENOS AIRES, 23 de Setiembre de 1974

VISTO que el Decreto-Ley N° 18.374/69 modifica, entre otros, los Artículos 17 y 56 de la Ley N° 2.873, y

**CONSIDERANDO:**

Que es necesario reglamentar estos artículos de modo que quede establecida en forma precisa, la distribución de los gastos que deban abonar Ferrocarriles Argentinos y las Comunas u Organismos Viales cuando se solicite el cruce de las vías férreas.

Por ello

LA PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

**DECRETA:**

ARTICULO 1°.- Los trabajos y gastos que originen la construcción, conservación, guarda y remoción de los pasos a nivel o a distinto nivel, estarán a cargo de FERROCARRILES ARGENTINOS y la Comuna u Organismo Vial solicitante, de conformidad a las normas que se establecen en el presente decreto.

ARTICULO 2°.- Será a cargo de la Comuna u Organismo Vial:

- a) La construcción del camino en la zona de vía;
- b) La modificación de los alambrados, drenaje o conducción de las aguas;
- c) La elevación de las líneas telefónicas y telegráficas;
- d) Las obras provisorias y todo tipo de estructura que sea consecuencia de la obra básica;
- e) La conservación del pavimento y los desagües del paso a nivel en zona de vías;
- f) La dirección técnica de los trabajos por ella ejecutados o contratados, bajo el contralor de FERROCARRILES ARGENTINOS, para asegurar la marcha de los trenes o por ser obras dentro de la zona de vía;

ARTICULO 3°.- FERROCARRILES ARGENTINOS tendrá a su cargo:

- 
- a) Los trabajos de vía (consolidación del balasto, renovación de durmientes, ajuste o renovación de la enrielladura, colocación de contrarrieles, cama de rieles, losetas de calzada en zona sobre durmientes y guardaguanos si corresponde);
  - b) La conservación de las instalaciones de vía, alambrados, canalizaciones y elementos complementarios;
  - c) La conservación de la calzada de losetas sobre la zona de durmientes cuando se haya adoptado ese tipo de pavimento y, en general, cuando FERROCARRILES ARGENTINOS la haya alterado por trabajos de conservación de vía;
  - d) La dirección técnica de las obras a su cargo y el contralor general de todas las obras como organismo receptor del trabajo y para asegurar la marcha de los trenes por ejecutarse en la zona de vías;

ARTICULO 4°.- El señalamiento de los pasos a nivel que establece la Ley N° 13.893 en sus Artículos 92 y 93 y su modificación por variantes y/o ampliaciones del camino, deberá ser construido y conservado por la Comuna o Entidad Vial solicitante.

El señalamiento del paso a nivel, sus modificaciones, mejoras y su guarda en base a lo requerido por su grado de peligrosidad, determinado por FERROCARRILES ARGENTINOS, conforme a la reglamentación aprobada por la Subsecretaría de Transporte, deberán ser construidos, conservados y guardados por dicha Empresa, de acuerdo a la siguiente coparticipación de gastos:

- a) Señales fijas (Cruz de San Andrés): el costo de las señales y su instalación a cargo de la Comuna o Entidad Vial solicitante; los gastos de conservación y mantenimiento a cargo de FERROCARRILES ARGENTINOS;
- b) Señales fonoluminosas o barreras automáticas: el costo de los equipos e instalación a cargo de la Comuna o Entidad Vial solicitante; los gastos de conservación y mantenimiento a cargo de FERROCARRILES ARGENTINOS,
- c) Barreras manuales: se instalarán solamente cuando fundadas razones técnicas y económicas lo justifiquen a juicio de Ferrocarriles Argentinos. El costo de los elementos y su instalación a cargo de la Comuna o Entidad Vial solicitante; los gastos de conservación, mantenimiento y guarda, a cargo de FERROCARRILES ARGENTINOS.

ARTICULO 5°.- Las rutas pavimentadas y las avenidas de acceso, penetración o de tránsito rápido dentro de las ciudades, a construirse o pavimentarse, cruzarán las vías ferroviarias a distinto nivel, siempre que el grado de peligrosidad que se determine por la reglamentación

---

aprobada por la Subsecretaría de Transporte de acuerdo al tránsito ferroviario y carretero previsto, supere el valor mínimo para la colocación de señalización activa y/o esté sobre líneas de la superred ferroviaria.

ARTICULO 6°.- Cuando la Comuna u Organismo Vial deban cruzar las vías con un camino o calle nueva a distinto nivel, se harán cargo de todos los gastos relativos exclusivamente a la obra, mientras que FERROCARRILES ARGENTINOS concurrirá con los que eventualmente se hagan necesarios por relación en la zona de vía.

ARTICULO 7°.- Cuando se trate del cruce a distinto nivel sobre trazado preexistente con paso a nivel, FERROCARRILES ARGENTINOS concurrirá con los gastos aludidos en el Artículo 6° y los relativos al levantamiento de las instalaciones que dejaren de poseer utilidad.

ARTICULO 8°.- Los pasos a nivel existentes, cuya señalización no esté de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 13.893 y a lo que resulte de la estimación de peligrosidad que se efectúe conforme a la reglamentación aprobada por la Subsecretaría de Transporte, deberán ser provistos de la misma en un plan de diez (10) años a la fecha del presente decreto, de acuerdo a la coparticipación de gastos establecida en el Artículo 4°.

De igual manera se procederá en el futuro con los pasos a nivel cuyo índice de peligrosidad aumente y requiera un tipo de protección mayor.

ARTICULO 9°.- En los presupuestos de FERROCARRILES ARGENTINOS, Comunas y Organismos Viales deberán preverse partidas para afrontar los gastos de instalación, conservación, guarda y remoción de cruces a nivel o distinto nivel.

ARTICULO 10°.- Con respecto al Artículo 56 de la Ley General de Ferrocarriles, la Subsecretaría de Transporte podrá autorizar a la Dirección Nacional de Vialidad, las Direcciones Provinciales de Vialidad, Comunas o Municipios, Organismos Viales o Consorcios Camineros previo informe y asesoramiento de FERROCARRILES ARGENTINOS, la apertura de zanjas, la explotación de canteras o minas y otras obras análogas, siempre que se encuentren comprendidas en los casos de utilidad pública contemplados por el Artículo 25 del Decreto Ley 505/58, por tratarse de materiales requeridos para la apertura, trazado y construcción de caminos, sus obras anexas, complementarias y sus futuros ensanches y ampliaciones.

ARTICULO 11°.- Queda derogado el Decreto N° 9.042/61.

ARTICULO 12°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.-

M.E. de Perón

José B. Gelbard

Alberto L. Rocamora

*NOTA: Derogado por Artículo 8° del Decreto 747 del 21/6/88*

**DECRETO N° 878**

BUENOS AIRES, 14 de Junio de 1976

VISTO la necesidad existente de actualizar los valores punitivos previstos para penar las infracciones que se cometen al articulado que conforma el Reglamento General de Ferrocarriles, como así también las compensaciones que prevé el mismo, y

**CONSIDERANDO:**

Que dicha norma regla las obligaciones y derechos, tanto de los usuarios como de las empresas prestatarias del servicio público de transporte por ferrocarril, en cuanto a su utilización y ejecución se refiere.

Que el incumplimiento por cualquiera de las partes de aquellos preceptos, lleva en muchos casos implícita la aplicación de sanciones pecuniarias y/o indemnizatorias, cuyos importes, como consecuencia de la evolución experimentada por el proceso económico, ha llevado en la actualidad a que los importes establecidos con tal carácter, carezcan de relevancia en cuanto al efecto punitivo o de resarcimiento que persiguen.

Que la experiencia acumulada en el lapso de vigencia de la aludida norma reglamentaria, dada por la realización de diversas actualizaciones, y la consecuente caída a un uso impráctico como secuela de aquel proceso, ha llevado a la necesidad de adoptar previsiones para que en el futuro se evite la ocurrencia de tan perjudicial situación.

Que a tal fin se ha previsto, a la par de una actualización realista de los importes de que se trata, el establecimiento de un método de reajuste en directa correspondencia con los operados en el sistema tarifario ferroviario, pues el articulado en cuestión está referido primordialmente a los distintos servicios que se prestan.

Que asimismo, se han practicado algunas alteraciones al texto de los artículos del Reglamento General de Ferrocarriles objeto de adecuación para el automático ajuste de sus montos punitivos, como una forma de adaptarlos respecto a los actos que contemplan, atento las innovaciones o cambios emergentes del avance tecnológico, o de las modificaciones sufridas en los usos y costumbres, que van creando nuevas figuras objeto de sanción.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Modifícase la redacción de los artículos 116, 138, 140, 141, 154, 157, 158, 159, 162A, 169A, 170A, 179, 185, 193, 280, 405, 406, 414 y 414A del Reglamento General de Ferrocarriles, que fuera aprobado por Decreto N° 90.325 de fecha 12 de Setiembre de 1936, conforme a los textos insertos en el Anexo I del presente.

ARTICULO 2°.- Establécense los montos correspondientes a los importes a que se alude en el articulado modificado o agregado, conforme a las sumas que en cada caso se indican en el Anexo II del presente, incluyéndose asimismo y en su reemplazo, la correspondiente a la prevista por el Decreto N° 4.748 del 25 de Julio de 1972, como complementaria del artículo 54 de la Ley N° 2.873, que sanciona el arrojar desperdicios en la zona de vía.

ARTICULO 3°.- Los montos establecidos en el artículo precedente, se actualizarán en igual porcentaje y con vigencia a la misma fecha, en que se modifiquen las Tarifas de Pasajeros Generales por ferrocarril, redondeándose en más los importes resultantes de tal operación, hasta alcanzar a un múltiplo de CINCUENTA PESOS (\$ 50.-).

ARTICULO 4°.- Regístrese, comuníquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.-

VIDELA

José A. Martínez de Hoz

*NOTA ACLARATORIA: No se incluye el Anexo I del presente Decreto, dado que las modificaciones aprobadas por el mismo figuran en la redacción de los artículos correspondientes.*

**ANEXO II**Hoja 1  
Decreto N° 878/76**PENALIDADES**

<b><u>Artículo</u></b>	<b><u>Título</u></b>	<b><u>Importe de la Multa</u></b>
116	Expulsión de personas de las estaciones y los trenes.	\$ 500.-
138	Prolongación de viaje sin boleto.	\$ 500.-
140	Cambio de clase.	\$ 250.-
141	Pasajeros sin boleto o con boleto vencido.	\$ 500.-
154	Prohibición de subir o bajar de los trenes en movimiento, etc.	\$ 250.-
157	Compartimiento para no fumadores.	\$ 250.-
158	Vendedores ambulantes, limosneros, cocheros y mozos de cordel en el ámbito ferroviario.	\$ 1.000.-
159	Uso de calentadores y lámparas particulares en los coches.	\$ 250.-
162/A	Uso de aparatos o instrumentos receptores, productores o reproductores de sonidos.	\$ 250.-

**ANEXO II**

Hoja 2  
Decreto N° 878/76

**PENALIDADES**

<b><u>Artículo</u></b>	<b><u>Título</u></b>	<b><u>Importe de la Multa</u></b>
169/A	Conducción de exceso de equipaje.	\$ 250.-
170/A	Sanciones por acumulación de boletos para la conducción de equipajes.	\$ 500.-
185	Armas de fuego.	\$ 250.-
405	Penas por impedir el servicio de los empleados.	\$ 500.- a 2.500.-
406	Penas por ataque o resistencia violenta a los empleados.	\$ 1.500.- a 15.000.-
414	Prohibición de transitar por la vía.	\$ 250.-
414/A	a) - Animales en zona de vía (grandes o mayores).	\$ 500.-
	b) - Animales en zona de vía (chicos o menores).	\$ 250.-
Penalidad complementaria del Art. 54 de la Ley N° 2.873	Arrojar desperdicios en la zona de vía.	\$ 1.000.-



**ANEXO II**

Hoja 3  
Decreto N° 878/76

**COMPENSACIONES**

179 - 1°	Indemnización por pérdida o extravío de equipaje	\$	2.500.-
193	Indemnización por pérdida, avería o retardo en el transporte de encomiendas.	\$	500.-
280	Indemnización por extravío de cargas	\$	1.000.-

---

**REGLAMENTACION DEL SEGURO DE PASAJEROS****RESOLUCION P. N° 1.422/75**

BUENOS AIRES, 30 de Setiembre de 1975

VISTO el presente expediente, y

**CONSIDERANDO:**

Que los montos indemnizatorios que establece la Reglamentación del SEGURO DE PASAJEROS vigente, aprobada por Resolución P. N° 1.004/75, deben ser actualizados a fin de que no quede desvirtuada la finalidad primordial de este Seguro y tenga permanente vigencia el propósito que la inspiró.

Que dada la significativa trascendencia de orden social y humano que lleva implícita este Seguro, es conveniente y necesario adecuar los valores indemnizatorios que establece la Reglamentación actual, resguardando de tal modo la elevada finalidad que motivó su creación y al mismo tiempo proteger los intereses de la Empresa, ante la eventualidad de que se le promuevan acciones judiciales por su responsabilidad como transportista.

Que FERROCARRILES ARGENTINOS está autorizado por resolución S.E.T. N° 428/68 (artículo 4°) a modificar la reglamentación del SEGURO DE PASAJEROS, cuando las necesidades sociales y económicas lo exigieren.

Que para afrontar la financiación de los topes indemnizatorios que se proponen, no es necesario modificar la prima sobre las entradas brutas recaudadas en concepto de venta de pasajes, dado que la vigente del cuarto por ciento (0,25%) devengaría un ingreso estimado del orden de SEIS MILLONES de pesos (\$ 6.000.000) para el actual ejercicio.

Que los estudios pertinentes que ha venido realizando la DIVISION SEGUROS de la GERENCIA CONTADURIA GENERAL han contado con el asesoramiento de la GERENCIA DE ASUNTOS JURIDICOS.

Por ello,

**EL PRESIDENTE DE FERROCARRILES ARGENTINOS**

## RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Modifícase la reglamentación del SEGURO DE PASAJEROS de la empresa FERROCARRILES ARGENTINOS contenida en la Resolución P. N° 1004/75 del 26 de Marzo de 1975.

ARTICULO 2°.- La nueva reglamentación va anexa a la presente resolución y forma parte integrante de la misma.

ARTICULO 3°.- La reglamentación a que se refiere el Artículo 2°, regirá para los accidentes ocurridos a partir de la CERO (0) hora del día 1° de Setiembre de 1975.

ARTICULO 4°.- Dése conocimiento de la modificación referida a la Corporación de Empresas Nacionales.

ARTICULO 5°.- Regístrese, comuníquese y archívese.-

Cesáreo Hugo MELGAREJO

Presidente  
FERROCARRILES ARGENTINOS

*NOTA ACLARATORIA: No se incluye la reglamentación citada en el Art. 2° de la presente Resolución, dado que las modificaciones aprobadas por la misma figuran en la redacción de los artículos correspondientes. Pág. 142 del Apéndice*

---

**REGIMEN DE PEDIDOS Y SUMINISTRO DE VAGONES****RESOLUCION S.E.T.O.P. N° 352/75**

BUENOS AIRES, 3 de Noviembre de 1975

VISTO el presente expediente por el cual la Empresa FERROCARRILES ARGENTINOS solicita la revisión del régimen de prelación en el suministro de vagones establecido por Resolución M.T.N. N° 95/56, a efectos de que su aplicación permita observar modalidades operativas tendientes a cumplir las pautas establecidas en el Plan Trienal, Sector Transporte; y

**CONSIDERANDO:**

Que analizadas las modalidades operativas actuales de los distintos tráficos resulta necesario introducir modificaciones substanciales al orden de prelación en el suministro de vagones aprobado por Resolución M.T.N. N° 95/56 a efectos de contemplar adecuadamente todos los intereses en juego.

Que corresponde a FERROCARRILES ARGENTINOS, canalizar sus esfuerzos al transporte de características masivas y concebir un sistema operativo cuya unidad de tráfico tienda a ser el tren más que el vagón.

Que asimismo debe corresponder al esfuerzo financiero realizado por los particulares para adecuar sus instalaciones a dicha modalidad operativa y estimular en esa forma tal iniciativa.

Que la concreción de esa tendencia permitirá aumentar el aprovechamiento de los elementos, generando un aumento en la participación del medio ferroviario en el conjunto de los transportes.

Que en la actualidad, es posible establecer el nuevo orden de prelación en el suministro de vagones sin inconvenientes, por cuanto los tráficos que pudieran resultar afectados por la regulación en determinadas zonas, no quedan marginados en virtud de la concurrencia de los medios alternativos, que permiten canalizar a cada uno por el medio de transporte económicamente más conveniente.

Por ello,

EL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Apruébase el Régimen de Pedidos y Suministro de Vagones para FERROCARRILES ARGENTINOS, que adjunto forma parte de la presente resolución.

ARTICULO 2°.- El Régimen que se aprueba, entrará a regir a partir del día de la fecha de la presente Resolución.

ARTICULO 3°.- FERROCARRILES ARGENTINOS arbitrará las soluciones pertinentes a los problemas del transporte que se presenten coyunturalmente en el momento de poner en vigencia el nuevo régimen.

ARTICULO 4°.- Déjense sin efecto las Resoluciones M.T.N. N° 95 del 26 de Enero de 1956 y S.T. N° 23 del 17 de Enero de 1967 y en suspenso las disposiciones reglamentarias, en cuanto su aplicación impidan o contraríen el cumplimiento de la presente.

ARTICULO 5°.- Regístrese, comuníquese a FERROCARRILES ARGENTINOS, cumplido pase a la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES a sus efectos.

Cap. de Navío (RE) Hugo G. GUILLAMON

## REGIMEN DE PEDIDOS Y SUMINISTRO DE VAGONES

Art. 1º.- En las estaciones dependientes de FERROCARRILES ARGENTINOS el suministro de vagones para cargas se hará con sujeción al siguiente orden de prelación y régimen de adjudicación:

- a) Para cargas percederas: Para el día que sean solicitadas, siempre y cuando le sea factible al Ferrocarril su transporte en el plazo y forma que establecen las pertinentes disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles.

En zonas productoras de frutas y hortalizas, los cargadores solicitarán los vagones con una anticipación mínima de (CUARENTA Y OCHO) 48 horas con relación al carguío de la mercadería, especificando: clase, peso, cantidad de bultos y destino.

Los Gerentes de Línea quedan, no obstante, autorizados a modificar el régimen indicado precedentemente si conviniera a los usuarios, por las características de la explotación de la región u otros motivos especiales.

Se entiende pro carga percedera, los artículos indicados en el Artículo 247 del Reglamento General de Ferrocarriles.

Primera Categoría: Frutas, verduras, legumbres y hortalizas frescas (excepto zapallos, cebollas no verdes, ajo seco, papas, batatas, remolacha forrajera y azucarera, cocos y caña de azúcar). Orujo de aceitunas. Leche, crema, manteca, cuajo y levaduras frescas. Quesos de pasta blanda: Blue-Cheese o Roquefort, Bel Paese, Camembert, Cuartirolo, Gorgonzola, Muzzarella, Brie, Limburgo, Petit Suisse, Port Salud, Ricota y Rubiolo o quesos similares a los especificados en esta categoría.

Pescados y mariscos frescos, carnes frescas o congeladas, hielo. Aves y otros animales con excepción del ganado, cuyo transporte se regirá por las disposiciones vigentes.

Segunda Categoría: Ananás, bananas, granadas, limones, lima, manzanas, mandarinas, melones, membrillos, naranjas, pomelos, sandías, árboles y plantas vivas, huevos frescos, tepes, jugo natural de fruta en tambores o cascotes. Quesos de pasta semi-dura: Caccio Cavallo, Cheddar, Fontina, Gruyere o Emmenthal, Gruyerito, Holanda, Pategrás o Gouda, Provolone, Sandwich, Tafí, Quesos fundidos o Quesos similares a los especificados en esta categoría. Pescado preservado (salado o deshidratado). Aceitunas preparadas en salmuera y en cascotes. Además cal viva.

- b) Para cargas ordinarias: En el orden de prelación correspondiente a la clasificación por categoría que se dispone de la siguiente forma:

CATEGORIA "A": Las que se carguen en tren completo de un punto determinado, por un cargador o hasta un máximo de TRES (3), para un mismo destino en día hábil. El

tonelaje mínimo a aportar por cada participante, no podrá ser inferior a un tercio (1/3) de la capacidad del tren completo.

Se entiende por tren completo al que se ajusta a la capacidad transportativa del sector de circulación afectado.

CATEGORIA “B”: Las que se despachen en tren operativo o diagramado especialmente por los Ferrocarriles para tráficos masivos o estacionales, o bien, solicitados por los clientes y acordados por aquéllos.

Se entiende por tren operativo, al que se complete en dos o tres estaciones a un mismo destino, ajustado a la capacidad transportativa del sector de circulación afectado; respetándose la antigüedad de los pedidos asentados para trenes de esta categoría en las distintas estaciones del sector.

CATEGORIA “C”: Las que se carguen en tren completo de un punto determinado, a un mismo destino, en día feriado.

Se entiende por tren completo al que se ajusta a la capacidad transportativa del sector de circulación.

CATEGORIA “D”: Despachos de mercadería por vagón completo.

Serán suplidos, una vez que se hayan satisfecho las solicitudes de las categorías “A” y “B” y cuando correspondiere la “C”, por orden de fecha de pedido, salvo las excepciones que más adelante se especifican (preferencias, buen rumbo, etc.).

No obstante este ordenamiento básico, a nivel de “Estación” y cuando por circunstancias imprevisibles, no se disponga de suficiente cantidad de vagones para suplir las categorías “A” y “B”, además de aquéllos destinados a programaciones especialmente convenidas y acordadas (Artículo 5º Inciso c), se deberá satisfacer indefectiblemente a estas últimas, a los efectos de no interrumpir los ciclos o programaciones previstas. Esto implica que los vagones encerrados en circuitos especialmente programados no deberán ser considerados o utilizados para suplir las categorías “A” o “B”.

Art. 2º.- Quedan sujetos al previo pedido de vagones los despachos de 5.000 kilogramos o más. (Ver Artículo 24 del Libro Nº 1 Clasificador y Tarifas Generales).

Art. 3º.- Los Ferrocarriles quedan facultados para adjudicar los vagones de acuerdo al tipo de mercadería o producto a transportar, teniendo en cuenta la clase de vehículo disponible, la seguridad en el transporte y conservación del material.

Podrá acordarse prioridad en el suministro de vagones para aquellas cargas destinadas a estaciones hacia las cuales se dirigen los vagones vacíos en “buen rumbo”, siempre que las unidades se produzcan o pasen por las estaciones en que se efectuará el despacho.

Igualmente gozarán de prioridad aquellos pedidos de vagones que encuadren en las limitaciones fijadas por los Ferrocarriles, cuando para aumentar su capacidad transportativa,

habiliten transitoriamente -como solución de emergencia.- unidades detenidas por razones técnicas, respetando determinadas restricciones de velocidad y distancia.

En ambos casos las estaciones de carga deberán observar las Cartas de Porte con una leyenda, no admitiéndose la desviación de los vagones fuera de las zonas que se hayan fijado como límite para la operatividad.

Cuando se suplan los vagones con estas prioridades, será de estricta aplicación lo dispuesto en el Artículo 5º, Inciso a).

Art. 4º.- Cada Ingenio azucarero, Fábrica de cemento, cal, tanino, Canteras con trituración de piedra, Yacimientos salineros, Fábricas metalúrgicas, etc., servidos por desvíos particulares, deben ser considerados como estaciones ferroviarias independientes, a los efectos de la aplicación del Artículo 1º de este Reglamento.

#### Art. 5º.- Transportes Preferenciales

Las preferencias en los transportes de mercaderías para el suministro dentro de la categoría "D", serán acordadas por FERROCARRILES ARGENTINOS, comunicándolas a la Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transportes Terrestres) y estarán sujetas a las siguientes condiciones generales:

- a) Al suministrarse los vagones, se darán por cumplidos los pedidos de fecha más antigua que los cargadores tengan asentados en la estación, sin tener en cuenta los destinos que hayan sido anotados en su oportunidad, siempre que se trate de la misma mercadería.-

Como norma general, para el suministro de vagones que se efectúe bajo régimen preferencial, no regirá el beneficio del preaviso que acuerdan los Artículos 291 y 308 del Reglamento General de Ferrocarriles.

- b) Cuando en una misma estación existan dos o más preferencias -sean ellas parciales o de carácter general- su cumplimiento se llevará a cabo suministrando los vagones de acuerdo al orden en que los pedidos se encuentren anotados en la estación, aunque para ello sea necesario intercalar preferencias de diferentes fechas. En el caso de que las preferencias acordadas correspondan a un solo cargador, el cumplimiento de las mismas se realizará prorrateando el material rodante disponible entre esas preferencias, en forma proporcional a los tonelajes concedidos.
- c) No obstante esta norma básica, en aquellos casos en que deban suplirse pedidos de vagones registrados o a registrarse para cargas cuyos despachos están bajo convenios que acuerden o no a los cargadores -manteniendo igualdad de trato- bonificaciones promocionales sobre los fletes aforados a tarifas públicas en vigor y condicionados, en consecuencia, a su despacho masivo en lapsos determinados o programaciones especialmente convenidas o acordadas, los Ferrocarriles podrán disponer expresamente en la faz operacional que la adjudicación de los vagones a distribuir se efectúe dentro del suministro preferencial, conforme al porcentaje que se establece en el Artículo 6º, Inciso a).



- d) Los despachos deberán realizarse ocupando al máximo la capacidad cúbica de los vagones, sin sobrepasar la carga máxima autorizada para el vehículo.
- e) Los despachos no podrán sufrir desviaciones, redespachados ni cambio de consignatario, debiendo las Cartas de Porte y guías respectivas contener un sello bien visible con esta constancia; exceptúanse de esta prohibición los despachos de forrajes y leña para unidades de las Fuerzas Armadas de la Nación, únicamente cuando se los destine a otras unidades.
- f) En cada oportunidad que se acuerde una preferencia, se indicará el tipo de prioridad que se adjudicará en cumplimiento de la misma, de acuerdo con el régimen de suministros preferenciales, establecidos en el Artículo 6°.
- g) La Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transportes Terrestres) dispondrá en casos especiales o a pedido de FERROCARRILES ARGENTINOS, las excepciones o modificaciones a lo establecido en este artículo.

Art. 6°.- Régimen de suministro preferencial:

Los transportes y suministros de vagones preferenciales se efectuarán guardando la siguiente relación:

a) Preferencia absoluta:

Art. 5° inciso c) ..... 100%

b) Preferencia especial:

Régimen preferencial ..... 70%

Régimen ordinario (CAT."D") ..... 30%

c) Preferencia ordinaria:

Régimen preferencial ..... 50%

Régimen ordinario (CAT."D") ..... 50%

Art. 7°.- Pedidos de vagones:

Los pedidos de vagones se asentarán de acuerdo a las disposiciones vigentes, excepto en lo que respecta a trenes completos.

Para guardar el orden de suministro de los mismos, las estaciones dispondrán de UNO (1) o DOS (2) libros, según su caudal de transporte, a saber:

### LIBRO N° 1

Se asentarán solamente los pedidos de la CATEGORIA “D” y estará en poder de todas las estaciones.

### LIBRO N° 2

Estará dividido en TRES (3) secciones, en las cuales se asentarán los pedidos para cada CATEGORIA “A”, “B” y “C” y estará en poder de las estaciones cuya necesidad lo justifique.

#### Art. 8°.- Sistema de cupos:

En determinadas estaciones, sectores y/o ramales, con producción similar en especies, la Empresa puede implantar un sistema de suministro de vagones en “cupos”, para lo cual se tendrá en cuenta la producción, capacidad de acopio diario, además de la capacidad de transporte ofrecida por el Ferrocarril.

Los cupos se ajustarán, en principio, de común acuerdo con los cargadores o con las entidades representativas de los mismos.

---

## INSTRUCCIONES PARA LA APLICACIÓN DEL REGIMEN DE PEDIDOS Y SUMINISTRO DE VAGONES

### SUMINISTRO DE VAGONES (Artículo 1º)

#### CARGAS PERECEDERAS:

Los pedidos de vagones para el transporte de cargas perecederas deberán hacerse con indicación de la fecha en la que el interesado desea hacer el despacho.

En las zonas productoras de frutas y hortalizas, los cargadores deberán solicitar los vagones con una anticipación mínima de 48 horas a la del despacho. No obstante, cuando existan vagones disponibles y no esté colmada la capacidad del tren, podrán aceptarse despachos con menor anticipación que la indicada.

#### CARGAS ORDINARIAS:

Para el caso de cargas ordinarias, el suministro se realizará respetando el sistema requerido por el cargador.

CATEGORIA "A" TREN COMPLETO DIA HABIL

CATEGORIA "B" TREN OPERATIVO

CATEGORIA "C" TREN COMPLETO DIA FERIADO

CATEGORIA "D" CARGUIOS COMUNES

#### CATEGORIA "A"

Se asentará el pedido por el tonelaje máximo de acuerdo a la capacidad transportativa del sector y previo al suministro se comunicará al cargador el día, la hora de llegada y partida del tren cargado.

El término para completar el tonelaje del tren será de 12 horas hábiles corridas, a partir de una hora de haberse colocado los vagones a disposición, la que será considerada como preaviso a los efectos del Artículo 291 del Reglamento General de Ferrocarriles. Se permitirá completar el tonelaje máximo del tren hasta 3 cargadores.

#### CATEGORIA "B"

Se asentarán los pedidos una vez que el Ferrocarril por sí o a pedido haya dispuesto la corrida de uno o más trenes operativos o habilitado una programación especialmente concebida para un tráfico masivo, durante un período determinado.

La corrida de trenes operativos, la dispondrán los Ferrocarriles o se convendrá previamente con los cargadores de dos o tres estaciones que deberán estar ubicadas en tal

---

forma que faciliten la operación de dichos trenes y que deberán completar en conjunto la capacidad transportativa del sector.

El término para que cada cargador efectúe su carguío, será de 12 horas corridas a partir de UNA (1) hora de haberse colocado los vagones a la carga, la que será considerada como preaviso a los efectos del Artículo 291 del Reglamento General de Ferrocarriles.

#### CATEGORIA “C”

Se asentará el pedido por tren completo en las condiciones de la CATEGORIA “A”, el que deberá ser despachado en día domingo y/o feriado. Se entiende que, previo al asentamiento del pedido, el Ferrocarril garantizará la puesta de los vagones a la carga en día domingo o feriado, siendo obligación del cliente efectuar los despachos dentro del mismo día.

Cuando se haya comprometido con el cargador la puesta de vagones a la carga, para una determinada fecha y por motivos atinentes al Ferrocarril no se cumplimenta, éste deberá arbitrar los medios necesarios a fin de suministrar los vagones en el menor plazo posible, aún en día hábil.

Al cargador de un tren de la categoría “A”, “B” y “C”, que puestos los vagones a la carga no cargue o cargue parcialmente el tonelaje solicitado, dentro del período fijado, la Empresa le aplicará las penalidades que correspondan.

#### CATEGORIA “D”

Se asentarán los pedidos por vagón completo, en las condiciones indicadas en el artículo 2º del presente reglamento.

Los pedidos serán suplidos respetando la fecha de su asentamiento, sin tenerse en cuenta el tipo de mercadería a transportar y una vez se hayan satisfecho las CATEGORIAS “A” y “B” y eventualmente la “C”.

#### APROVECHAMIENTO DE VAGONES VACIOS EN “BUEN RUMBO” (Artículo 3º)

Cuando deban circular vagones vacíos en devolución o por otras causas, podrán aprovecharse con carga en “Buen Rumbo”. El suministro se efectuará fuera de turno.

Existiendo dos o más pedidos para el mismo rumbo, se cumplirá el suministro iniciando por el más antiguo.

#### TRANSPORTES CON PREFERENCIAS (Artículos 5º y 6º)

Los transportes y suministros de vagones se harán fuera del sistema de turno, guardando la relación indicada en el Artículo 6º de la presente reglamentación.

---

TONELAJE MAXIMO PERMITIDO DIARIAMENTE PARA ASENTAR PEDIDOS  
(Artículo 7°)

El tonelaje máximo permitido para asentamiento de pedidos será de 500 toneladas por día, excepto para el transporte en tren completo o tren operativo, en cuyos casos se ajustará al tonelaje de la capacidad transportativa del sector y a su mecánica operacional.

PROCEDIMIENTO PARA ESTABLECER LOS CUPOS (Artículo 8°)

1) Cupos a cada sector y/o ramal

1-1) Para establecer el cupo de vagones vacíos a cada sector y/o ramal se tomará como índice la capacidad de transporte que pueda ofrecer el ferrocarril, en forma diaria o periódica.

2) Cupos a cada estación.

2-1) Para fijar la cantidad de vagones vacíos a dejar en cada estación, se tomará en cuenta el tonelaje de productos a despachar acopiado, tipo de carga (perecedera, exportación, etc.) y capacidad de carguío, correspondiente a cada cargador.

2-2) Con los datos aportados en el punto 2-1) se establece un coeficiente para cada estación, que permitirá fijar la cantidad de vagones vacíos a dejar en las estaciones, que variará de acuerdo a la cantidad de vacíos que conduzca el tren.

3) Cupo a cada cargador.

3-1) La fijación del cupo a cada cargador se basará en el tonelaje acopiado, tipo de mercadería (perecedera, exportación, etc.) y capacidad de carguío diario.

3-2) Con los datos aportados en el punto 3-1) se establecerá un coeficiente para cada cargador, que permitirá fijar la cantidad de vagones a asignar a cada uno de ellos.

En principio, los cupos se ajustarán de común acuerdo con los cargadores o sus entidades representativas.

4) Consideraciones generales

4-1) Con estas medidas establecidas para cada sector y/o ramal, estación y cargador, la distribución se hará en base a los porcentajes que corresponden:

Primero para dejar en cada sector y/o ramal

Segundo para dejar en cada estación

Tercero para adjudicar a cada cargador

4-2) Los suministros de vagones se efectuarán en función de los “cupos” de cada cargador.

- 4-3) Cuando se haya asignado una determinada cantidad de vagones para un determinado sector y/o ramal, se distribuirán entre las estaciones, de acuerdo con sus respectivos coeficientes, compensando con vagones a recibir, aquellas estaciones que han quedado en descubierto, hasta completar el cupo fijado.

El mismo procedimiento, empleará la estación con sus respectivos cargadores.

#### EJEMPLO

- 1º) Consideremos un ramal que por sus características particulares resulta conveniente la utilización del sistema de “cupos”.

El ramal considerado está formado por las estaciones A, B, C, D y E cuya capacidad de carguío y coeficientes resultantes son:

<u>ESTACION</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>COEFICIENTE</u>
A	150	0,068
B	300	0,136
C	100	0,046
D	450	0,205
E	<u>1200</u>	<u>0,545</u>
	2200	1,000

Cálculo del coeficiente de la estación A:

$$\frac{\text{Capacidad de carguío}}{\text{Capacidad de carguío del ramal}} = \text{Coeficiente}$$

$$\frac{150 \text{ tn}}{2200 \text{ tn}} = 0,068$$

Si consideramos que el tren transporta vacíos para suplir 2.000 toneladas, la distribución por estación se efectúa de la siguiente manera:

Coeficiente de la estación x tn. de vacíos = Tonelaje a dejar en cada estación.

<u>ESTACION</u>	<u>CAP.CARGUIO</u>	<u>TON. DE VACIOS A DEJAR</u>	<u>AJUSTE S/CAP. DE CARGA</u>
A	150	0,068 x 2000 =	136
B	300	0,136 x 2000 =	272
C	100	0,046 x 2000 =	92
D	450	0,205 x 2000 =	410
E	<u>1200</u>	0,545 x 2000 =	<u>1090</u>
	2200		2000
			2000

(x) Las estaciones B y D se compensan en próximos suministros.

2º) Calculado el tonelaje de vacíos a dejar en cada estación, se calcula los vacíos que le corresponden a cada cargador.

Tomemos por ejemplo la estación E, cuya capacidad de carguío es de 1.200 tn. distribuído entre cuatro cargadores.

Los coeficientes para cada cargador se calculan de la siguiente manera:

$$\frac{\text{Capacidad de carguio de cada cargador}}{\text{Capacidad de carguio de la estacion}} = \text{Coeficiente del cargador}$$

<u>ESTACION</u>	<u>CARGADOR</u>	<u>TONELADAS</u>	<u>CALCULO DEL COEFICIENTE</u>
	1	300	300/1200 = 0,25
	2	200	200/1200 = 0,17
E	3	400	400/1200 = 0,33
	4	<u>300</u>	<u>300/1200 = 0,25</u>
		1200	1,00

El tonelaje a suplir a cada cargador de la estación E, se determina de la siguiente manera:

<u>CARGADOR</u>	<u>TON. PENDIENTE</u>	<u>COEFI-CIENTE</u>	<u>TON. DE VACIOS A DEJAR</u>	<u>AJUSTE S/CAP. DE CARGA</u>	
1	300	0,25	1100 x 0,25 =	275	300
2	200	0,17	1100 x 0,17 =	187	200
3	400	0,33	1100 x 0,33 =	363	350 (x)
4	<u>300</u>	0,25	1100 x 0,25 =	275	<u>250</u> (x)
	1200				1100

(x) Al cargador 3 y 4 se lo compensa en el próximo suministro.

En el ejemplo detallado se tomó como base de cálculo solamente la capacidad de carguío. Las cifras obtenidas pueden ser ajustadas teniendo en cuenta otros aspectos, tales como: capacidad de acopio diario, producción, capacidad de transporte ofrecida por el ferrocarril, etc.



**RESOLUCION SETOP N° 44/76**

BUENOS AIRES, 6 de Abril de 1976

VISTO el presente expediente por el que la Empresa Ferrocarriles Argentinos propone actualizar los montos que se cobran en concepto de depósito de garantía para el pedido de vagones jaulas, y

**CONSIDERANDO:**

Que los importes en vigor, establecidos de acuerdo con lo que determina el artículo 358 del Reglamento General de Ferrocarriles, datan de los años 1957 (tráfico interior) y 1969 (tráfico internacional), por lo que están totalmente desactualizados;

Que los nuevos valores que se proponen se estiman razonables, guardando la debida relación con los importes que resultan por el pago de los fletes por el transporte en vagones jaulas.

Por ello,

**EL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS****RESUELVE:**

ARTICULO 1°.- Modifícanse los importes que actualmente cobra Ferrocarriles Argentinos en concepto de depósito de garantía por el pedido de vagones jaulas, a trescientos pesos (\$ 300.-) y setecientos cincuenta pesos (\$ 750.-) para aplicar a los tráficos del interior e internacional respectivamente.

ARTICULO 2°.- En lo sucesivo, la actualización de estos valores se operará automáticamente en oportunidad en que se produzcan aumentos de tarifas, sufriendo la misma variación porcentual que la efectuada en las tarifas para el transporte por vagones jaulas, desestimándose de los valores que resulten, las fracciones menores de cinco pesos (\$ 5.-).

ARTICULO 3°.- Regístrese, comuníquese a la Empresa Ferrocarriles Argentinos, tomen conocimiento las Direcciones Nacionales de Transportes Terrestres y Planeamiento Sectorial; cumplido, archívese.-

F.B.CAMBA

**DECRETO N° 1.140**

BUENOS AIRES, 14 de Junio de 1991

VISTO el Expediente N° 902/91 del Registro del EX-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y,

**CONSIDERANDO:**

Que es necesario adecuar el Reglamento General de Ferrocarriles para permitir en los ámbitos operativos y comerciales la incorporación de avances tecnológicos disponibles actualmente, lo que conlleva también a incorporar procedimientos acordes con la finalidad de obtener un adecuado funcionamiento operativo-comercial dentro de un esquema de gastos mínimos, sin que ello implique vulnerar las condiciones de seguridad en la operación y además manteniendo un equilibrio en los derechos y obligaciones con los usuarios.

Que con la nueva metodología podrán incorporarse a la explotación ferroviaria concesionarios que logren un adecuado nivel de rentabilidad empresarial.

Que el proceso de traspaso a la actividad privada presenta una amplia variedad de opciones técnico-operativas y comerciales que no es posible definir en forma previa y completa, imponiendo la necesidad de actuar sobre las normas aplicables en forma progresiva.

Que atento a ello resultan restrictivas algunas normas que rigen en la actualidad, por ello es necesario una flexibilización de las mismas, tanto en los aspectos operativos como en los comerciales, hasta que pueda ser definido un marco normativo definitivo.

Que ello es posible como consecuencia de la generalización de los sistemas de comunicación, tales como la radio (hasta ahora no contemplada para dirigir la marcha de los trenes), teléfono, teleimpresores, facsímiles, etc., como así también sistemas de transmisión de datos y computación.

Que esta metodología permitirá prescindir de la presencia permanente de personal operativo y comercial en las estaciones para la recepción y operación de los trenes y las cargas conexas.

Que también debe considerarse en la operación comercial el uso generalizado de entidades bancarias habilitadas con cuentas específicas para el cobro y/o pago de fletes y otros

renglones de la relación cargador-ferrocarril, la transmisión y/o confirmación de pedidos de transportes por intermedio de comunicación telefónica, facsímil, correspondencia, etc.

Que ello puede lograrse sin vulnerar ni modificar la relación de derechos y obligaciones ni las garantías comerciales corrientes, como así también la seguridad exigida para los transportes.

Que el dictado de las modificaciones a introducir se efectúa en uso de las atribuciones conferidas al PODER EJECUTIVO NACIONAL por el artículo 86, inciso 1º de la Constitución Nacional y del Artículo 12 de la Ley 2873.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Modifícanse en el Reglamento General de Ferrocarriles, aprobado por Decreto N° 90325 de fecha 12 de Setiembre de 1936, los artículos que a continuación se indican, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

*ARTICULO 10.- Todo tren en marcha estará bajo el mando y la responsabilidad de un jefe, el que tendrá a su cargo la seguridad, policía y vigilancia del tren. el servicio de transporte y el cumplimiento de los reglamentos concernientes.*

*Sus órdenes deberán ser acatadas por todos los empleados del tren, cualesquiera que sean sus funciones y solamente durante el tiempo que el convoy permanezca en las estaciones, el personal estará bajo el mando y responsabilidad de los jefes de las mismas.*

*Cuando en la estación no hubiere un jefe u otro empleado que cumpla esas funciones, dándose las condiciones de circulación indicadas en el artículo 47, inciso a), el jefe de tren mantendrá sus obligaciones y responsabilidades.*

*ARTICULO 12.- Las controversias suscitadas en las estaciones entre el público y el personal de servicio sobre deberes y obligaciones recíprocas, serán resueltas por el jefe de las mismas, y las que ocurran en los trenes durante la marcha, por el jefe del tren. Cuando en la estación no hubiere un jefe u otro empleado que cumpliera esas funciones, el jefe del tren mantendrá sus obligaciones y responsabilidades durante el tiempo que el tren estuviere detenido en la estación.*

*Cuando esté presente un Inspector Nacional, corresponde a él entender en la cuestión promovida.*

*ARTICULO 31.- Todo tren llevará por lo menos, los útiles siguientes: En las locomotoras titulares además de las herramientas del maquinista, dos gatos, una barreta, un balde, dos faroles de mano, dos banderas de señales, petardos y madera de calzada.*

*En los furgones: un cable de remolque, dos encarriladoras y un juego de cadenas de enganche.*

*En los furgones de los trenes de pasajeros y mixtos, además de esos elementos, un botiquín (\*), una camilla plegadiza y un teléfono o velocípedo de vía.*

*Donde el tren lleve equipo de radiocomunicaciones para regular la circulación, puede prescindirse del teléfono y/o velocípedo de vía.*

*La DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO determinará qué trenes podrán prescindir de algunos de esos elementos.*

*Es deber del personal verificar la existencia de los útiles reglamentarios y señalar a quien corresponda las faltas eventuales en las locomotoras y en los trenes, sin que dicha falta exima al personal de la obligación de despachar o conducir los trenes conforme a lo previsto en el Artículo 3°.*

*ARTICULO 45.- Ningún tren podrá salir de una estación sin orden del jefe de la misma o de un empleado autorizado al efecto por la empresa.*

*Los trenes de pasajeros y mixtos no podrán salir antes de la hora fijada en el horario.*

*En los apeaderos o paradas, la orden de partida será dada por el jefe del tren.*

*Cuando en la estación no hubiere un jefe u otro empleado que cumpla esas funciones, dándose las condiciones de circulación indicadas en el artículo 47, inciso a), el jefe de tren dará la orden de partida.*

*ARTICULO 47.- Todos los trenes, tanto de pasajeros como de carga, serán anunciados de estación en estación, registrándose el anuncio, con excepción de las secciones de línea dotadas del sistema block.*

*Los despachos se harán por orden escrita de los jefes de estación expresando el número del tren, la hora de su salida y la estación a que se dé aviso.*

*a) - Dichas autorizaciones de vía libre, podrán ser dadas sin intervención del jefe de la estación, cuando el bloqueo fuera automático o se estableciera desde un Puesto de*

---

*Control en comunicación directa con el personal del tren, por medio de semáforos en la vía o en el propio tren, órdenes vocales, escritas y/o codificadas, transmitidas por medio de ondas electromagnéticas.*

*ARTICULO 48.- Al despachar un tren después de otro, el jefe de la estación de partida deberá entregar al maquinista por intermedio del jefe del tren un boleto de precaución en el que se avisará que un tren corre adelante.*

*El segundo tren no podrá aproximarse al primero a menor distancia de mil metros, y si por las condiciones excepcionales de la vía no se pudiera distinguir el tren que va adelante, deberá marchar con velocidad reducida, a fin de poder parar en el momento que fuese necesario.*

*Si el tiempo no fuese claro, el jefe de la estación no dará salida al tren antes de haber recibido aviso telegráfico de la llegada del primero a la estación siguiente.*

*Si el primer tren marchara muy despacio, el maquinista del segundo se acercará con mucha precaución para prestarle auxilio en caso necesario.*

*Cuando se diera el caso de operaciones a que se refiere el artículo 47, inciso a), la restricción será informada directamente por el Operador de Control al jefe del tren, cumpliendo todas las condiciones del presente artículo.*

*ARTICULO 51.- En ningún caso se dará salida a un tren especial, cuyo itinerario no se haya podido anunciar, sin que se asegure el primer cruce, debiéndose comunicar de inmediato la corrida a todas las estaciones del trayecto.*

*Cuando la circulación del tren especial se efectuare en las condiciones que establece el Artículo 47, inciso a), el Operador de Control tendrá a su cargo anunciar la corrida a todos quienes debieren intervenir para asegurar la misma y las operaciones inherentes. Las instrucciones al respecto se darán por escrito y se dejará constancia de las comunicaciones transmitidas.*

*ARTICULO 53.- En las estaciones o desvíos clausurados no podrán efectuarse cruces o pasadas de trenes sin intervención del personal de la estación o desvío, en cuyo poder deberán estar las llaves correspondientes a los candados de los cambios, salvo casos de fuerza mayor.*

*Cuando el personal a cargo del tren dispusiera de los medios necesarios para operar los cambios y tuviera autorización para ello del Operador de Control por darse las*

---

*condiciones de circulación indicadas en el artículo 47 inciso a), no será obligada la intervención del personal de la estación o desvío.*

*ARTICULO 54.- En líneas con doble vía los trenes y las locomotoras solas deberán correr siempre por la vía colocada a la izquierda en la dirección de la marcha.*

*Excepcionalmente y bajo la responsabilidad de los jefes de estación de la sección de la línea correspondiente, y después de tomadas las precauciones de seguridad necesarias, podrá permitirse, en caso de accidente y socorro y compostura de la vía, que los trenes corran en sentido contrario al establecido.*

*Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que se establecen en el artículo 47, inciso a), la responsabilidad será asumida por el Operador de Control para que los trenes corran en sentido contrario al establecido debiendo previamente, tomar todas las medidas de seguridad que correspondieren.*

*ARTICULO 75.- El jefe del tren en marcha comunicará de inmediato al jefe de la estación más próxima todo accidente ocasionado por la circulación del tren o que, derivado de otras causas, hubiera afectado o pudiera afectar la marcha normal del mismo o de los demás trenes.*

*El jefe de la estación lo comunicará a su vez, en el acto y por medio más rápido, al Inspector Nacional y a la Policía, si fuese del caso.*

*El jefe de la estación tendrá las mismas obligaciones del jefe del tren, si el accidente hubiere ocurrido dentro del recinto o radio de la estación y sus playas o desvíos anexos.*

*Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que establece el artículo 47, inciso a), el jefe del tren o jefe de estación, cuando existiera, dará aviso al Operador de Control, quien deberá disponer las medidas necesarias para dar cumplimiento a las comunicaciones que indica el presente artículo.*

*En caso de que los equipos de comunicación entre el tren y/o estación con el Puesto de Control no funcionaran en forma satisfactoria, los responsables en el lugar de los hechos adoptarán todas y cada una de las medidas y acciones a su alcance para los mismos fines.*

*Si el accidente hubiera ocasionado lesiones personales o afectado seriamente la regularidad y seguridad de los servicios o del camino, el mismo aviso será transmitido,*

*también en forma inmediata, por la empresa a la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO.*

*Dentro de los VEINTE (20) días la empresa deberá, además, remitir a dicha Dirección un informe detallado de lo ocurrido y sus causas, consignando las medidas adoptadas contra el personal que hubiera resultado culpable y los medios arbitrados para impedir la repetición del accidente.*

*No mediando las circunstancias enunciadas los accidentes de referencia serán comunicados periódicamente a la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO, en la forma y términos que ésta determine.*

*ARTICULO 83.- Las señales deberán ser perceptibles, sea por el oído o por vista, y se harán con señales fijas o móviles.*

*Cuando no resulte posible o conveniente la transmisión directa de una señal podrán emplearse mensajes vocales, escritos y/o codificados, transmitidos por medios indirectos tales como la radio, teléfono u otros equivalentes en las condiciones que establezca la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO.*

*ARTICULO 86.- La señal de partida de los trenes será dada por el jefe de tren, previa orden del jefe de estación u otro empleado autorizado, mediante un toque prolongado de pito y la exhibición de una banderita verde de día y luz verde de noche.*

*Al ponerse el tren en movimiento, el personal del mismo cambiará contraseñas que serán confirmación de la señal de partida.*

*Cuando la circulación se efectuara en las condiciones que establece el artículo 47, inciso a), no es necesaria la participación del jefe de estación.*

*ARTICULO 87.- El conductor del tren se comunicará con el personal del mismo, de la vía o de las estaciones, por medio del silbato o la bocina.*

*También será de aplicación el uso de la radio o medios alámbricos para establecer comunicación con el Operador de Control; otros miembros de la dotación del propio tren; otros trenes; estaciones; patios de maniobras; cuadrillas de vías; personal de material remolcado u otras dotaciones ubicadas en tierra,*

*La DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO determinará las condiciones para establecer tales comunicaciones.*

*ARTICULO 100.- Con los discos o señales enanas colocadas cerca de los cambios o trampas en desvíos, o utilizados para maniobras, se harán las siguientes indicaciones:*



1) *Discos*: Cuando el disco se presenta paralelo a la vía de modo que se vea de perfil o luz verde, indicará que la vía correspondiente está libre: “avance”. (Figura 1).

Cuando el disco se presenta perpendicular a la vía, presentando la cara pintada de rojo o una luz roja indicará que la vía correspondiente está obstruída: “párese”. (Figura 2).

Cuando un indicador de trampa mostrare un disco verde, ello significará que puede ser transpuesta.

Cuando un indicador de cambio mostrare un disco o rectángulo verde, ello significará que se encuentra dispuesto para vía principal y, si mostrare un triángulo amarillo sobre fondo negro indicará que se halla dispuesto para desviar.

2) *Señales enanas*: Las señales enanas serán de la misma forma que las señales de brazos no automáticas, pero de dimensiones más reducidas, y se harán con ellas las mismas indicaciones que con las señales de brazos de dos posiciones.

3) *Indicadores de Posición de Cambio*: mostrarán sobre fondo negro, las siguientes figuras:

a) un rectángulo de SETENTA POR DOSCIENTOS (70 x 200) milímetros de lados mayores en vertical para ambos sentidos de marcha, indicando que el cambio está dispuesto para movimientos de trenes sobre la vía recta o menos desviada.

b) Una flecha horizontal de SETENTA (70) milímetros de grosor, CIENTO OCHENTA (180) de alto y DOSCIENTOS (200) de largo, para ambos sentidos de marcha, indicando, el extremo agudo de la flecha vista desde la punta del cambio, que éste está dispuesto para la vía más desviada hacia ese lado; y el extremo de la que se ve desde el talón del cambio, invertida respecto de la anterior, que está dispuesto, recíprocamente, para movimientos desde el lado opuesto.

Tales figuras podrán ser de vidrio blanco-lechoso, iluminadas de noche por luz blanca, opacas, pero esmaltadas de blanco, con espejos reflectores de la luz de los trenes o de otro sistema similar que acepte la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO. (Decreto N° 6534/1946).

4) *Discos o tableros de precaución*:

a) *Discos de aproximación*: cuando se usen discos de aproximación, éstos se colocarán como mínimo a MIL CUATROCIENTOS (1.400) metros afuera del primer cambio de las estaciones, desvíos, empalmes, etc., con el fin de permitir a los conductores de trenes orientarse de noche o cuando haya neblina, etc.

*La cara de estos discos expuesta a los trenes que se aproximan a la estación, etc., será pintada de blanco, la otra de negro y no llevarán luz alguna.*

*b) Tablero de precaución: se empleará para indicar los extremos de un trecho de vía en el cual los trenes deberán observar temporariamente una precaución preestablecida.*

*De noche, el tablero donde empieza la precaución llevará luz anaranjada y, el del término de la misma, luz verde proyectadas ambas hacia el lado de donde se aproximen los trenes.*

*En alternativa se podrán utilizar tableros romboidales de color amarillo con orla negra para indicar el principio de la precaución y color verde con orla blanca para señalar el fin de la misma.*

*Para visibilidad nocturna es suficiente el uso de materiales reflectores de la luz coincidentes con los colores indicados.*

*c) Tableros fijos indicadores de velocidad: se emplearán para indicar los límites de un trecho de vía en el que los trenes deberán observar normalmente la velocidad en kilómetros por hora, que indica el tablero.*

*d) Tableros “Silbe”: Se emplearán para indicar a los conductores de trenes los puntos en los cuales por cualquier motivo fuese indispensable tocar un silbato largo de atención.*

#### **ARTICULO 105.-**

*1º.- Todo tren, locomotora, o coche automotor que circule de noche deberá llevar en la parte delantera un farol de cabecera con luz blanca y de una potencia suficiente para poder distinguir una persona parada en la vía a una distancia no menor de DOSCIENTOS (200) metros.*

*Si las locomotoras marcharan con el tender adelante llevarán en dicho tender un farol de igual potencia que el que lleva la locomotora al frente en su posición normal.*

*2º.- Como señales de cola, todo tren llevará:*

*a) De día: colocado en los ángulos superiores del último vehículo, DOS (2) discos (UNO (1) a cada lado) pintados de blanco hacia adelante y rojo hacia atrás, excepto en los trenes que estuvieren dotados totalmente de frenos continuos automáticos.*

*b) de noche: colocados a cada uno de los costados, en los ángulos superiores del último vehículo, un farol de costado proyectando luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás.*

3°.- Cuando circulen solas las locomotoras o coches automotores, llevarán como señal de cola, en la parte posterior del vehículo, durante la noche, un farol proyectando luz roja hacia atrás.

4°.- En casos especiales la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO podrá autorizar la supresión de los discos y el empleo de señales de cola de noche de tipo distinto y ubicadas en forma diferente que el indicado en los incisos 2°) y 3°).

ARTICULO 111.- Todo conductor, al observar una señal de precaución, deberá adoptar las medidas del caso para llegar al punto en que ésta se exhibe con una velocidad no mayor de DOCE (12) kilómetros por hora, si no se hubiera dispuesto ya una velocidad distinta, precaución que deberá observar en todo el trayecto comprendido entre las DOS (2) señales que deberán colocarse en todo punto peligroso. Cuando el estado de la vía sea tal que no resulte prudente usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se detendrá el tren para darle al conductor instrucciones verbales sobre las precauciones a observar.

Las precauciones permanentes o temporarias de cierta duración deberán ser puestas en conocimiento de los conductores por medio de avisos colocados en los respectivos galpones y tableros fijos indicadores de las velocidades máximas a observar entre los puntos señalados.

Hasta tanto no se llene este requisito, las estaciones inmediatas al punto de peligro entregarán a los conductores de trenes boletas indicando los puntos entre los cuales deberán observar precauciones y la velocidad máxima con que podrán recorrer ese trayecto.

Cuando se dieran las condiciones que indica el Artículo 47, inciso a), la obligación de las estaciones inmediatas al punto de peligro será cubierta por el Operador de Control.

ARTICULO 219.- El cargador deberá hacer declaración previa de la calidad específica, peso, clase, medida o número de las cargas a transportar.

Tratándose de cargas a granel, si en el punto de procedencia de la carga no hubiera sido pesada por falta de báscula apropiada, las empresas deberán verificar el peso de la misma en el primer punto donde la hubiese, y comunicarlo en el día por el medio más apropiado al cargador o al consignatario, salvo que alguno de ellos hubiera

*presenciado o controlado dicha operación, lo que podrán hacer siempre que lo creyeran conveniente.*

*Dicha verificación de peso no excluye la que puedan hacer las empresas en los empalmes de intercambio,*

*Si por conveniencia operativa o de otra naturaleza el ferrocarril no verificara el peso en procedencia o primera báscula del trayecto, limitará el reclamo de daños u otras consecuencias como si hubiere sido pesado en la primera báscula.*

*La empresa no estará obligada a dar aviso al consignatario sino cuando así lo hubiere estipulado el cargador al otorgar la carta de porte.*

*El cargador también podrá estipular que el aviso se le pase simultáneamente a él y al consignatario. A tal efecto deberá pagar previamente el precio que establezca la tarifa respectiva. (Decreto N° 35.680 de 1948).*

ARTICULO 2°.- Autorízase a las Empresas prestatarias de servicios públicos ferroviarios, a introducir en la relación comercial con sus clientes, las opciones previstas en el Anexo I que forma parte del presente decreto.

ARTICULO 3°.- En virtud de lo establecido en el artículo precedente, las empresas prestatarias de servicios públicos ferroviarios deberán poner en conocimiento de la autoridad concedente las normas tarifarias y metodologías de aplicación en la relación con los clientes, las que podrán ser objetadas cuando se considere que vulneran el espíritu del Reglamento General de Ferrocarriles y toda otra Reglamentación aplicable.

ARTICULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Carlos S. MENEM

Domingo F. CAVALLO

## ANEXO I

Las modificaciones tecnológicas posibles de aplicar en el presente permiten prescindir de la estación habilitada con personal en forma permanente para reglar las funciones operativas, hecho que cuestiona severamente la economicidad de hacerlo también para las funciones comerciales, situación que la normativa actual no considera.

En consecuencia, procede a introducir modificaciones y contemplar flexibilizaciones en la aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles, de conformidad con lo detallado en el presente Anexo.

### a) Pasajeros

Para este rubro deberán preverse, conforme a la importancia del lugar, los servicios que a continuación se detallan:

FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION *		
	ESTACION	PARADA	APEADERO
Sala de espera	si	si o refugio	no
Baños	si	si	no
Boletería, pagos y devoluciones	si	si	no
Recepción y entrega de equipajes	Estaciones terminales o importantes. Resto entrega o recibe en furgón.	Entrega o recibe en furgón	
Informes de servicios, tarifas y reglamentos	si	si	no
Recepción y entrega de lotes acelerados	si En estaciones predeterminadas	no	no
Horario de atención	Mínimo 1.00 hs. antes y después de atención de cada tren. Además en caso de venta anticipada, entrega de equipajes y/o lotes acelerados, etc., 3.00 hs. dentro de horario comercial mínimo 3 días por semana.	Mínimo 1 hora antes y después de cada tren	no

\* Ver Resolución D.N.F. N° 939/59 del 3/12/59.

## b) Cargas:

FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION *
	ESTACION Y/O EMBARCADERO
1 Informe de servicio tarifas y reglamentos	a) En la estación con personal propio. b) En la zona próxima a la estación mediante agentes zonales.
2 Asesoramiento de pedidos	c) En oficinas centrales mediante correspondencia - teletipo - facsímil - teléfono
3 Confirmación del pedido y asignación de trenes y fechas	(con pago revertido cuando esta facilidad esté disponible) u otras formas equivalentes.
4 Contrato de Transporte	a) En la estación con personal propio. b) Agente comercial ambulante en horario hábil de la estación. c) Mediante correspondencia, facsímil u otras formas de transporte de documentación con transferencia de responsabilidad automática o con intervención del jefe de tren en horario hábil de la estación.
5 Recepción y/o entrega de Mercadería	
6 Recepción y/o entrega de vagones o tren	
7 Aforo-Reaforo-Aviso de llegada de Mercadería, vagones y/o trenes. Reclamos, etc.	a) En la estación con personal propio. b) Agente comercial, jefe de tren u otra persona habilitada para este fin. c) Mediante correspondencia, teléfono, facsímil u otras formas equivalentes.
8 Pago de Fletes, estadías, etc.	a) En la estación con personal propio. b) Mediante cuenta corriente, giro u otra forma de transferencia de fondos. c) Agente comercial, jefe de tren u otra persona habilitada para estos fines. d) Bancos de la zona en cuenta especial.

FUNCIONES Y/O SERVICIOS	DENOMINACION *
	ESTACION Y/O EMBARCADERO
9 Horario de atención	Lunes a Viernes de 06.00 a 18.00 hs. Sábados de 06.00 a 13.00 hs.
10 Hacienda - Bretes y abrevaderos	a) En la estación con personal propio. b) Mediante personal ambulante y/o contratado.

\* Ver Resolución D.N.F. N° 939/59 del 3/12/59.

1.- Los Ferrocarriles cualquiera fuere la opción tomada, deberán ponerla en conocimiento de los potenciales usuarios por medios adecuados a efectos de que todos se encuentren debidamente informados del sistema.

2.- Los Ferrocarriles en todos los casos cualquiera fuera la opción tomada, llevarán un registro unificado dándole a cada solicitante un número correspondiente al orden de pedido, aún si por falta de vagones u otra causa no le fuera concedido, permitiendo en consecuencia computar la demanda satisfecha y aquella no atendida por falta de medios u otras causas.

3.- Los Ferrocarriles confirmarán el otorgamiento al cliente del transporte solicitado, dando fecha del mismo. Si correspondiere asignación de vagones o trenes y el carguío se efectuara en lugar habilitado sin personal permanente, los Ferrocarriles establecerán la forma y momento que comienza a aplicarse el plazo de “a disposición del cargador” para que su carga se realice en los tiempos establecidos.

4.- En los lugares autorizados para efectuar cargas y que no tengan personal estable, los Ferrocarriles deben determinar la forma y momento que recibirán los vagones que ya han sido cargados y sellados por los clientes, lo que implica la firma y entrega de la respectiva carta de porte.

5/6.- En los lugares habilitados para cargas que no tengan personal estable, los Ferrocarriles deben determinar la forma y momento que las mercaderías, los vagones o trenes llegados cargados, serán puestos a disposición del destinatario para su descarga en los plazos establecidos.

7.- Estos servicios, además del personal de las estaciones, podrán ser realizados cuando las mismas no lo tengan, por Agentes Comerciales o personal ambulante del propio tren que conduce o retira los vagones. Cuando el lugar de destino de una carga no tenga personal estable, el Ferrocarril indicará la forma o el medio por el cual dará aviso de llegada de la misma a efectos que el destinatario abone si correspondiere, su respectivo flete y esté prevenido para descargarla dentro del plazo establecido.

8.- Los pagos de fletes y/o estadías, además de efectuarse en estaciones o con cuenta corriente, podrán efectuarse por medio de agentes comerciales o en bancos, para lo cual los Ferrocarriles habilitarán una cuenta específica. Estas condiciones serán acordadas entre las partes intervinientes.

9.- Los servicios y atención de cargas se considerarán habilitados los días hábiles desde las 6.00 hasta las 18.00 hs. y los sábados de 6.00 a 13.00 hs., menos en aquellos lugares que por las condiciones especiales de la localidad que sirven, o de su tráfico, permitan horas distintas, según así lo establezcan los ferrocarriles.

El uso de las opciones de atender las estaciones y/o embarcaderos sin personal permanente implicará por parte de los Ferrocarriles el establecimiento de metodologías en la relación comercial con los usuarios que no signifiquen alterar, modificar, cambiar, suprimir obligaciones y responsabilidades a su cargo en virtud de lo establecido en el Reglamento General de Ferrocarriles, como asimismo hacer más onerosas, dificultosas, recargar las tareas, obligaciones y/o responsabilidades que el citado reglamento impone a los cargadores.

En caso de duda la interpretación deberá hacerse en la opción que mejor resguarde los intereses del usuario.



**DECRETO N° 1141**

BUENOS AIRES, 14 de Junio de 1991

VISTO el Expediente N° 2671/90 del registro del EX-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

**CONSIDERANDO:**

Que la empresa FERROCARRILES ARGENTINOS ha sido incluida en el Anexo I de la Ley N° 23.696 como “sujeta a privatización” bajo la modalidad de concesión.

Que algunas de las disposiciones legales hoy vigentes se encuentran desactualizadas por el avance tecnológico ocurrido en las últimas décadas, por la efectiva competencia del transporte de carga y pasajeros por carretera, que ha suplantado el dominio de mercado del ferrocarril y finalmente por el hecho de que algunas de las disposiciones han perdido justificación por el transcurso del tiempo y por la aplicación de la política de privatización de los servicios ferroviarios.

Que al mismo tiempo existen disposiciones extrañas a la competencia del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, así como otras que fijan descuentos tarifarios que no corresponden en el caso de privatización y desregulación de los servicios.

Que en consecuencia, a fin de desregular el servicio y propender a una efectiva privatización por la cual el empresariado privado asuma el riesgo de la actividad ferroviaria, es necesario establecer la inaplicabilidad o modificación en su caso, en uso de las facultades del PODER EJECUTIVO NACIONAL, de disposiciones contenidas en :a) la Ley N° 2.873 que establece el régimen de los ferrocarriles nacionales, modificado por el Decreto-Ley N° 8.302 del 19 de Julio de 1957, el Decreto-Ley N° 6.205 del 25 de Julio de 1963, la Ley N° 17.172 y la Ley N° 22.647; b) la Ley N° 5.315, sobre el régimen de concesiones ferroviarias; c) la Ley N° 12.346 sobre coordinación de los transportes, d) la Ley N° 19.076 reglamentada por el Decreto N° 1.693 del 7 de Junio de 1971, para la construcción de silos y elevadores en terrenos del área ferroviaria y e) el Reglamento General de Ferrocarriles aprobado por el Decreto N° 90.325 del 12 de Setiembre de 1936.

Que el presente pronunciamiento encuadra en las facultades conferidas al PODER EJECUTIVO NACIONAL por los Artículos 10, 15 inc. 13 de la Ley N° 23.696.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- En todos los contratos de concesión del servicio público actualmente prestado por FERROCARRILES ARGENTINOS, que se realicen conforme a lo dispuesto por la Ley N° 23.696, no serán aplicables las siguientes disposiciones legales:

- a) Los artículos 15 y 18: incisos 1°, 2° y 3° (texto modificado por el Decreto-Ley N° 6.205/63) de la Ley N° 2.873.
- b) El artículo 2°: incisos 15, 20 y 26 del Título IV de la Ley N° 2.873 (texto modificado por el Decreto-Ley N° 8.302/57).
- c) Los artículos 9, 10 y 12 de la Ley N° 5.315.
- d) El artículo 124 del Reglamento General de Ferrocarriles, aprobado por el Decreto N° 90.325/36.

ARTICULO 2°.- En todos los contratos de concesión del servicio público actualmente prestado por FERROCARRILES ARGENTINOS, que se realicen conforme a lo dispuesto por la Ley N° 23.696, serán aplicables a los Concesionarios, parcialmente, las disposiciones legales que seguidamente se mencionan con el texto que para cada una se consigna:

- a) Ley N° 2.873

*Artículo 19: 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.*

*Artículo 20: El PODER EJECUTIVO NACIONAL o las autoridades que él determine tendrán derecho para exigir el despacho de un tren extraordinario.*

- b) Artículo 6° de la Ley N° 12.346:

*Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias, deberán ser sometidas a la aprobación de la Comisión Nacional de Coordinación del Transporte, rigiendo mientras tanto las vigentes.*

*Igual requisito regirá la modificación de las ya aprobadas, respetándose los derechos de jurisdicción de las provincias y municipalidades dejadas a salvo en el artículo 3°.*

c) Artículo 3° de la Ley N° 19.076:

*La transmisión del dominio se hará con cargo y quedará sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:*

*a) Que el adquirente realice las construcciones necesarias para la recepción, almacenamiento y despacho en la forma y término que establezca la reglamentación de la presente Ley.*

*c) Que el uso de las instalaciones no sea interrumpido durante un período superior al que fije en cada caso la reglamentación.*

d) Reglamento General de Ferrocarriles, aprobado por Decreto N° 90.325/36

*Artículo 123°: Las empresas establecerán un horario de verano y otro de invierno, que comenzará a regir el 1° de Diciembre y el 1° de Mayo, respectivamente, o uno único, si así resultare conveniente, pudiendo adelantar o retardar esas épocas, si así conviniera a las necesidades del servicio público. Los horarios expuestos al público, serán reemplazados cada vez que sufran modificaciones. Los horarios de servicio de trenes deberán editarse en las épocas establecidas para los cambios de horario, menos cuando no se introduzcan modificaciones en el servicio. Los horarios de servicio se confeccionarán en el formato de DOCE (12) cm. por VEINTICUATRO (24) cm., y deberán indicar con claridad: a) Todos los trenes que circulen con horario fijo -incluso las locomotoras aisladas o acopladas-, la clase de cada uno y su numeración, designando con un número impar los Ascendentes y con un número par los Descendentes. Por Ascendente se entiende la marcha de los trenes desde Km. CERO (0) de la línea principal, en dirección al término de la vía, y por Descendente la marcha en dirección contraria. En los ramales Ascendentes se dan los trenes que arranquen del empalme con la vía principal, o de una estación en trayecto en dirección a la terminal y Descendentes los que circulen en dirección contraria. b) El itinerario detallado de cada tren o locomotora con horario fijo, debiendo constar respecto a cada estación de la línea, la hora de llegada y de salida. c) El cruce con otros trenes que se hará constar por medio de una X; el paso a otros trenes por medio de una P, y el paso por otros trenes por medio de PP. Estos signos serán seguidos del número de cada tren. d) La distancia entre las estaciones y acumuladas desde la partida -con una cifra decimal-, debiendo incluir los empalmes y cruces a nivel con otros ferrocarriles. e) La formación ordinaria de los trenes de pasajeros y mixtos y sus respectivas combinaciones. f) Las*

*instrucciones generales que las empresas creyeren convenientes agregar para el mejor entendimiento de la marcha y seguridad de los trenes.*

ARTICULO 3º.- En todos los contratos de concesión del servicio público, actualmente prestado por FERROCARRILES ARGENTINOS, a realizarse conforme a lo dispuesto por la Ley N° 23.696, las disposiciones legales que se indican a continuación regirán para los Concesionarios redactadas según el siguiente texto:

a) Ley N° 2.873:

*Artículo 5º; inciso 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.*

*Artículo 7º: 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.*

*Artículo 12: 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.*

*Artículo 13: 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.*

*Artículo 33: 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.*

*Artículo 44: 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.*

*Artículo 45: Los Contratos de Concesión de Servicios Ferroviarios garantizarán el trato igualitario a los usuarios que requieran servicios equivalentes.*

*Artículo 46: 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.*

*Artículo 49: 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.*

*Artículo 68: Los Concesionarios no podrán aplicar tarifas inferiores, equivalentes a un precio que iguale los costos variables del servicio al que se aplica dicha tarifa.*

*Título IV - Artículo 2º inciso 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.*

*Título IV - Artículo 2º inciso 21: Acordar prioridades en el transporte a los tráficos a que se hace mención en el artículo 46.*

b) Reglamento General de Ferrocarriles, Aprobado por Decreto N° 90.325/36.

*Artículo 67: Todo material rodante en servicio deberá estar provisto del certificado de habilitación firmado por el representante técnico de la empresa concesionaria. Dicho certificado será colocado en lugar visible y en él se hará constar que ha sido sometido a los ensayos periódicos reglamentarios.*

*Artículo 122: Los horarios de los trenes de pasajeros subsidiados por el Estado serán establecidos con la anuencia de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Los horarios se llevarán a conocimiento del público mediante avisos colocados en todas las estaciones y lugares que dicha Dirección Nacional determine. Igual procedimiento se seguirá con los cambios que se introdujeran.*

ARTICULO 4º.- En todos los casos de concesión del servicio público actualmente prestado por FERROCARRILES ARGENTINOS, que se realicen conforme a lo dispuesto por la Ley N° 23.696, no serán aplicables los beneficios otorgados por el artículo 9º de la Ley N° 19.076, sin que esta inaplicabilidad afecte los derechos adquiridos.

ARTICULO 5°.- Comuníquese a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado Ley N° 23.696.

ARTICULO 6°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del registro Oficial y archívese.-

Carlos S. MENEM

Domingo F. CAVALLO

**DECRETO N° 51**

BUENOS AIRES, 17 de Enero de 1989

VISTO el Expediente N° 217/87 del Registro de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, y

**CONSIDERANDO:**

Que plantea un problema la presencia, a bordo de los trenes y en las estaciones, de vendedores no autorizados, con las consiguientes molestias que ocasionan al pasaje.

Que deben tomarse las medidas adecuadas para erradicar esos ilícitos del ámbito ferroviario.

Que para ello debe contarse con una medida coercitiva de suficiente magnitud para desalentar su reiteración.

Que para alcanzar ese objetivo la sanción a aplicar debe guardar relación con el momento económico, por lo que deberá prever su ajuste automático.

Que la medida que se gestiona encuadra dentro de las atribuciones conferidas al Poder Ejecutivo Nacional por el Artículo 86, incisos 1°) y 2°) de la Constitución Nacional.

**EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA****DECRETA:**

**ARTÍCULO 1°.-** Modifícase el monto de las multas que se aplican por infracción al Artículo 158 del Reglamento General de Ferrocarriles establecido en el Decreto N° 878 del 14 de Junio de 1976, de manera que le valor de las mismas sea el equivalente a DOSCIENTOS VEINTE (22) pasajes mínimos en trayecto de ida del servicio ferroviario urbano de pasajeros, vigente al momento de la infracción.

**ARTÍCULO 2°.-** Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

**DR. RAÚL R. ALFONSÍN**

Dr. Rodolfo H. Terragno

**DECRETO N° 10.300**

BUENOS AIRES, 19 de Noviembre de 1965

VISTO que la Secretaría de Estado de Transporte propicia se aclaren diversas disposiciones del Decreto-Ley N° 8.302/57 del 19 de Julio de 1957, que modificó el Título IV de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2.873, y

**CONSIDERANDO:**

Que el citado instrumento legal ha actualizado y ordenado las disposiciones relativas al contralor de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, el cual es ejercido por la Dirección Nacional de Ferrocarriles, dependiente de la Secretaría antes mencionada.

Que resulta ahora necesario y conveniente reglamentar el referido decreto-ley con miras a obtener un más rápido diligenciamiento de los distintos asuntos en que los poderes públicos deben intervenir según lo determinado en aquél; en algunos de cuyos casos, al establecerse que corresponde a la citada Dirección Nacional “Informar al Ministerio de Transportes (hoy Secretaría de Transporte) ...”, no se dispuso claramente si ello tendía a obtener un pronunciamiento de la referida Secretaría de Estado o del propio Poder Ejecutivo.

Que, en consecuencia, a fin de acelerar el trámite de diversos asuntos para los cuales -en virtud de esas circunstancias- podría ser exigible el dictado de sendos decretos del Poder ejecutivo Nacional, corresponde -conforme a lo dispuesto en el Artículo 86, inciso 2° de la Constitución Nacional y en la Ley de Organización de Ministerios N° 14.439- facultar a la Secretaría de Estado de Transporte o a la referida Dirección Nacional, según los casos, para adoptar tales medidas en forma directa.

Por ello, atento a lo solicitado por el señor Secretario de Estado de Transporte y a lo propuesto por el señor Ministro Secretario en el Departamento de Obras y Servicios Públicos,

**EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA****DECRETA:**



---

ARTICULO 1°.- Determinase que, de los asuntos detallados en el Artículo 2° del Decreto-Ley N° 8.302/57 -que modificó el Título IV de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2.873- en los cuales no está claramente expresado qué autoridad decidirá en definitiva, corresponderá hacerlo directamente al titular de la Secretaría de Estado de Transporte en los siguientes casos:

- Aprobar 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 (inciso 4°).
- Pronunciarse sobre las propuestas de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones o dependencias que se sometan a consideración del Poder Ejecutivo, elevándolas a éste a sus efectos (incisos 6° y 7°).
- Aprobar la habilitación definitiva de nuevas líneas o ramales (parte final del inciso 9°).
- Elevar a la aprobación del Poder Ejecutivo los asuntos relativos a la refundición, división o redistribución de las líneas ferroviarias y a la clausura definitiva de líneas, ramales, desvíos o estaciones (inciso 11).
- Aprobar las tarifas ordinarias que someta a consideración la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (primer párrafo del inciso 18).
- Asignar los nombres de las estaciones de los ferrocarriles y disponer su cambio (inciso 23).

ARTICULO 2°.- De acuerdo con lo dispuesto en los incisos que en cada caso se indican a continuación, del Artículo 2° del referido Decreto-Ley, ratifícase que la Dirección Nacional de Ferrocarriles, además de aquellos asuntos en que ello esté expresamente establecido, podrá resolver en forma directa los que seguidamente se mencionan:

- Aprobar la habilitación provisoria de nuevas líneas o ramales (segundo párrafo del inciso 9°).

- Autorizar aisladamente la habilitación de desvíos, estaciones, instalaciones fijas, servicios, etc. (inciso 10), quedando entendido que esta autorización comprende también los “Servicios” y a la “construcción, habilitación y clausura de pasos a nivel, públicos y particulares”.
  
- Aprobar la clausura temporaria de ramales, desvíos o estaciones (segundo párrafo del inciso 11).
  
- Aprobar las tarifas denominadas “especiales” que proponga la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, dentro de los límites de las ordinarias aprobadas por la Secretaría de Estado de Transporte (parte final del primer párrafo del inciso 18).

ARTICULO 3°.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro Secretario en el Departamento de Obras y Servicios Públicos y firmado por el señor Secretario de Estado de Transporte.

ARTICULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial e Imprentas y pase a la Secretaría de Estado de Transporte, a sus efectos.

DR. ARTURO H. ILLIA

Miguel A. Ferrando  
Miguel A. Martínez