

lenta se ha pasado al desarrollo de una labor vertiginosa, que ha permitido, desde el 18 de julio de 1928 al 21 de junio de 1929, esto es, en un año justo, inaugurar y abrir al tráfico internacional dos de los Ferrocarriles Transpirenaicos, el de Zuera a Olorón y el de Ripoll a Ax-les-Thermes, y el tercero, o sea el de Lérida a Saint-Giron, se halla muy adelantado y todo dispues-

to para desarrollar rápidamente su construcción.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS se complace en dar una vez más su sincera enhorabuena al excelentísimo señor ministro de Fomento, Sr. Conde de Guadalorce, por su brillantísima labor al frente de su Departamento, que le permite ultimar obras como la de los Transpirenaicos, que tanto dicen en pro del buen nombre y prosperidad actual de España.

Convenio internacional para el funcionamiento de las estaciones internacionales de Latour-de-Carol y de Puigcerdá y de la vía de unión entre dichas estaciones

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

ARTÍCULO 1.º *Sección de la línea de Ax-les-Thermes a Ripoll, comprendida entre las estaciones de Latour-de-Carol y de Puigcerdá.*—La sección de la línea de Ax-les-Thermes a Ripoll, comprendida entre la estación internacional de Latour-de-Carol y la estación internacional de Puigcerdá, se considerará como «ruta aduanera».

Los trenes españoles y franceses, de viajeros y de mercancías, circularán por ella libremente tanto de día como de noche y los días festivos como los laborables, mediante la observación de las reglas convenidas.

ART. 2.º *Estaciones internacionales de Latour-de-Carol y de Puigcerdá.*—La estación internacional de Latour-de-Carol estará provista de las instalaciones necesarias para recepción y maniobra de los trenes españoles de viajeros y de mercancías; la estación internacional de Puigcerdá estará provista de las instalaciones necesarias para la recepción y maniobra de los trenes franceses de viajeros y de mercancías, todo ello de acuerdo con las disposiciones previstas en los proyectos que se redactarán de acuerdo por los dos Gobiernos.

Los locales necesarios para el funcionamiento regular de su servicio y alojamiento de su personal de explotación serán facilitados a la Administración ferroviaria española en la estación de Latour-de-Carol y a la Administración ferroviaria francesa en la estación de Puigcerdá.

ART. 3.º *Excepción de gastos y alquileres.*—No se percibirá cantidad alguna en concepto de peaje por los trenes españoles en territorio francés ni por los trenes franceses en territorio español.

No se percibirá cantidad alguna por alquiler de los locales necesarios en la estación de Latour-de-Carol a la Administración ferroviaria española, ni por los locales necesarios en la estación de Puigcerdá a la Administración ferroviaria francesa.

Esta cláusula no es aplicable más que a los locales que sean destinados a dicho uso en los proyectos de las estaciones de Latour-de-Carol y de Puigcerdá, redactados de acuerdo entre ambos Gobiernos para la inauguración de la explotación; si posteriormente se consideraran precisas modificaciones o ampliaciones en estos locales, deberá concertarse un acuerdo entre las Administraciones ferroviarias para regular las cuestiones técnicas y económicas que las circunstancias exijan, siempre a reserva de aprobación, si se considera preciso, por las Autoridades competentes de los dos países.

ART. 4.º *Policia sanitaria.*—Los servicios de policía sanitaria humana y veterinaria se realizarán en cada una de las estaciones internacionales según los reglamentos propios del país en cuyo territorio esté emplazada la estación.

Las instalaciones que requieran estos servicios se realizarán por el Gobierno interesado, total y definitivamente a sus expensas.

ART. 5.º *Servicio de Correos.*—El cambio de las sacas de Correos se hará para la dirección de Francia a España en la estación de Puigcerdá, y para la dirección de España a Francia en la de Latour-de-Carol.

CAPITULO II

Disposiciones relativas a la explotación

ART. 6.º *Explotación en doble vía.*—Por expresa derogación del art. 5.º del Convenio internacional de 18 de agosto de 1904, la sección de línea comprendida entre la salida de la estación de Latour-de-Carol y la entrada de la estación de Puigcerdá se explotará como una línea de doble vía, tanto para los trenes franceses como para los españoles, estando cada una de las vías destinada a la circulación en una dirección.

Deberá establecerse un acuerdo entre las dos Administraciones ferroviarias para regular los detalles de explotación de esta doble vía común; en caso de desacuerdo se recurrirá a los dos Gobiernos.

ART. 7.º *Reparto de los ingresos y de los gastos.*—El tráfico en la dirección de España a Francia estará sujeto a las tarifas españolas, incluso impuestos y gastos accesorios, hasta la estación de Latour-de-Carol.

Recíprocamente, el tráfico en la dirección de Francia a España estará sujeto a las tarifas francesas, incluso impuestos y gastos accesorios, hasta la estación de Puigcerdá.

Las Administraciones ferroviarias se pondrán de acuerdo sobre las condiciones de repartición de ingresos y gastos de explotación relativos a estos tráficos.

ART. 8.º *Administración de las estaciones.*—La estación de Latour-de-Carol será regida por la Administración ferroviaria francesa de acuerdo con sus propios reglamentos, pero la Administración ferroviaria española podrá enviar y aun sostener en ella agentes españoles que representen sus intereses.

La estación de Puigcerdá será regida por la Administración ferroviaria española de acuerdo con sus propios reglamentos, pero la Administración ferroviaria francesa podrá enviar y aun sostener en ella agentes franceses que representen sus intereses.

ART. 9.º *Recepción y maniobra de los trenes en las estaciones internacionales.*—Los trenes franceses de viajeros pararán en la estación de Puigcerdá frente a los locales que se destinan al reconocimiento de los equipajes por la Aduana; de la misma suerte procederán los trenes españoles de viajeros que lleguen a la estación de Latour-de-Carol.

Los trenes franceses de mercancías pararán en la estación de Puigcerdá en alguna de las vías destinadas a su

recepción y permanecerán en ella bajo la vigilancia de la Administración de Aduanas española.

Los trenes españoles de mercancías pararán en la estación de Latour-de-Carol en alguna de las vías destinadas a su recepción y permanecerán en ella bajo la vigilancia de la Administración de Aduanas francesa.

Las maniobras interiores se realizarán según acuerdos que se concierten entre las Administraciones ferroviarias y con las Administraciones de Aduanas en lo que las afecte.

ART. 10. *Desinfección*.—Los vagones que se hayan utilizado para realizar un transporte a una de las estaciones internacionales podrán ser devueltos a la otra estación, una vez descargados, sin haber sido limpiados ni desinfectados, entendiéndose que las percepciones referentes a estas operaciones se realizarán por la Administración ferroviaria que las haya efectuado.

ART. 11. *Obligaciones respectivas de ambas Administraciones entre sí y con respecto al público*.—Las Administraciones ferroviarias francesa y española organizarán los servicios en las estaciones internacionales de Latour-de-Carol y de Puigcerdá con toda la extensión que el tráfico requiera y otorgarán al público en dichas estaciones, para el tráfico con cada país, todas las facilidades que les permitan los pliegos de condiciones y reglamento en vigor en su territorio.

A tal fin, se comunicarán mutuamente los informes necesarios y se pondrán de acuerdo, en cuanto sea posible, para adaptar sus respectivos proyectos a las necesidades del tráfico.

ART. 12. *Reexpedición de mercancías llegadas equivocadamente*.—Las mercancías de grande o pequeña velocidad que, no siendo su destino España, hubieran llegado por error a la estación de Puigcerdá, deberán ser reexpedidas, libres de todo gasto, por el primer tren utilizable. Recíprocamente, se procederá de un modo igual con las mercancías que, no siendo su destino Francia, lleguen equivocadamente a la estación de Latour-de-Carol.

Estas mercancías, durante su permanencia en la estación, habrán de ser anotadas en los registros de Aduanas de los dos países, y se depositarán en locales en los que tenga libre acceso y vigilancia el Servicio de Aduanas.

ART. 13. *Suministro de energía*.—La Administración francesa suministrará la energía eléctrica necesaria para la tracción de los trenes, maniobras y servicios accesorios tanto en la estación de Latour-de-Carol como en la sección francesa de la vía de unión de esta estación con la de Puigcerdá.

La Administración ferroviaria española suministrará la energía eléctrica necesaria para la tracción de los trenes, maniobras y servicios accesorios tanto en la estación de Puigcerdá como en la sección española de la vía de unión de esta estación con la de Latour-de-Carol.

Sin embargo, caso de producirse alguna avería en los órganos de producción o transporte de uno de los países, el otro país podrá suministrar, con carácter de auxilio transitorio, la energía necesaria para los servicios de la estación y de la vía de unión del país en que la avería se haya producido.

Las Administraciones ferroviarias acordarán entre ellas las condiciones técnicas en que este suministro eventual de energía haya de efectuarse, el cual estará exento de derechos de Aduana de entrada o de salida en ambos países y de cualquier tributo fiscal en el país que lo reciba.

ART. 14. *Gastos de conservación*.—Serán de aplicación las estipulaciones del Convenio de 18 de agosto de 1904 relativas a los gastos de conservación de las obras ejecutadas por cuenta común entre ambos Gobiernos.

Las cuestiones referentes a la imputación de estos gastos

a los diversos servicios ferroviarios y administrativos queda reservada a las disposiciones interiores que cada Gobierno tenga a bien adoptar para su país.

ART. 15. *Servicio telegráfico y telefónico de las Administraciones ferroviarias*.—Las Administraciones ferroviarias podrán, utilizando las líneas que explotan, hacer uso gratuito del telégrafo y del teléfono para las necesidades de sus servicios.

Las oficinas telegráficas y telefónicas de las Administraciones ferroviarias quedan autorizadas para cambiar directamente entre ellas telegramas privados utilizando las líneas de dichas Administraciones, pero esta disposición no es aplicable más que a las comunicaciones referentes:

- a) A la busca de equipajes perdidos o pasados de su destino;
- b) A retrasos de trenes o a viajeros con itinerario equívoco;
- c) A la busca de billetes de ferrocarril perdidos;
- d) A petición de billetes especiales o a órdenes de reservar asientos, y
- e) A casos graves de enfermedad o accidente.

Estos telegramas privados deberán ser dirigidos, en Francia, a cualquiera de los servicios establecidos en el recinto de la estación de Latour-de-Carol; en España, a cualquiera de los servicios establecidos en el recinto de la estación de Puigcerdá. No se distribuirá ningún telegrama privado fuera de dichas estaciones.

CAPITULO III

Disposiciones relativas a los servicios de Aduanas

ART. 16. *Reglamentos de Aduanas que han de aplicarse*.—En territorio francés se aplicarán la legislación y reglamentos de Aduanas franceses; en territorio español se aplicarán la legislación y reglamentos de Aduanas españoles.

Sin embargo, cualquier tren podrá ser escoltado por agentes de Aduanas de un país hasta la estación internacional del país vecino, no pudiendo en ningún caso los agentes franceses en este servicio de vigilancia rebasar la estación de Puigcerdá, ni los españoles la de Latour-de-Carol.

ART. 17. *Mercancías y equipajes precintados*.—Las operaciones relativas a mercancías precintadas por las Aduanas se harán con la mayor rapidez, siéndoles de aplicación todas las facilidades de uso internacional de acuerdo con las formalidades que rigen o puedan regir en las estaciones de Cerbère, Port-Bou, Hendaya e Irún.

ART. 18. *Acuerdos previos para aplicación de las atribuciones de las dos Administraciones de Aduanas*.—Las dos Administraciones de Aduanas extenderán las atribuciones de las oficinas de las estaciones internacionales de Latour-de-Carol y de Puigcerdá a todas las operaciones de Aduanas de entrada o salida que exijan las necesidades de la circulación.

Dichas Administraciones deberán ponerse de acuerdo para regular de concierto la extensión de sus atribuciones.

Las Administraciones de Aduanas procurarán activar todo lo posible la visita de las mercancías de suerte que la inmovilización del material móvil y la ocupación de las instalaciones se reduzcan al mínimo.

Las mercancías en tránsito internacional se despacharán inmediatamente, a menos que haya sospecha de fraude.

ART. 19. *Auxilio mutuo de las dos Administraciones de Aduanas para reprimir los fraudes*.—Cada Administración de Aduanas es la encargada de aplicar los reglamentos de Aduanas del Estado a que pertenece; sin embargo, ambas Autoridades obrarán mancomunadamente, en la medida

de lo posible, para impedir el contrabando y descubrir las infracciones a las leyes y reglamentos.

A tal fin, los agentes superiores encargados de las oficinas de Aduanas de Latour-de-Carol y de Puigcerdá deberán facilitarse mutuamente los informes que se pidan.

ART. 20. *Medidas que han de adoptar las Administraciones ferroviarias para aplicación de los reglamentos de Aduana.*—a) Todos los trenes que lleguen de la frontera a una de las estaciones internacionales conduciendo mercancías irán acompañados de una hoja de ruta. Esta hoja de ruta será redactada por las Administraciones ferroviarias y visada por los empleados de la Aduana de salida. A la llegada del tren se entregará a los empleados de la Aduana de entrada. Los equipajes no requieren esta formalidad.

b) Para facilitar a las Administraciones ferroviarias el medio de hacer estas declaraciones con pleno conocimiento de causa, los jefes de los servicios de Aduanas están autorizados para aplicar en las estaciones de Latour-de-Carol y de Puigcerdá el mismo régimen que se practica en las de Cerbère y Port-Bou.

c) Las Administraciones ferroviarias deberán tomar todas las precauciones necesarias para impedir que los viajeros, los equipajes y las mercancías entren o salgan de las estaciones internacionales por sitios distintos a los designados a tal efecto, para salvaguardar los intereses de las Aduanas de ambos Estados.

d) Si una de las estaciones internacionales hubiera despachado sin cumplir las formalidades de Aduana mercancías o equipajes que debieran haberlas sufrido, se exigirá a las Administraciones ferroviarias la responsabilidad correspondiente dentro de los límites que determine la legislación de cada país.

e) Las Administraciones ferroviarias, al establecer sus horarios, habrán de tener en cuenta las necesidades del servicio de Aduanas; cualquier modificación, ordinaria o extraordinaria, que se introduzca en estos horarios de los trenes de viajeros o de mercancías, así como la circulación de cualquier tren especial, deberán ser comunicados a las Oficinas de Aduanas con la debida antelación.

f) Las Administraciones ferroviarias y de Aduana tomarán las medidas necesarias para que la reexpedición de viajeros se verifique por el tren de salida inmediato en los horarios al de llegada, siendo esta reexpedición inmediata obligatoria cuando entre la llegada de un tren y la salida del otro medie un espacio de tiempo de una hora, por lo menos.

CAPITULO IV

Disposiciones relativas al personal de los diversos servicios ferroviarios y administrativos franceses y españoles

ART. 21. *Estatuto del personal de un país vecino.*—Los funcionarios, agentes y empleados de los servicios ferroviarios y administrativos de un país que, por necesidades del servicio, entren o residan en territorio del país vecino quedarán sujetos a las leyes y jurisdicción de este último. Sin embargo, en lo tocante al servicio y disciplina, dependerán exclusivamente de las autoridades de su país.

En caso de procedimiento seguido en un país contra uno de estos funcionarios, agentes o empleados del país vecino, la autoridad de que dependa el encartado deberá ser avisada inmediatamente.

Paralelamente al procedimiento legal o reglamentario que se siga al inculcado se abrirá una información administrativa, a resultas de la cual el Gobierno de que éste dependa podrá acordar su reemplazo, bien espontáneamente o a requerimiento del otro Gobierno en el caso que las circunstancias aconsejaran tal medida de rigor.

Dichos funcionarios, agentes o empleados de los servi-

cios franceses, a menos que sean de nacionalidad española, no estarán sujetos a ningún servicio militar, a ninguna prestación de servicio personal en provecho del Estado español o de otra entidad regional o local, ni sometidos a ningún impuesto, de cualquier naturaleza que sea, distinto o más gravoso que los a que estén sometidos los súbditos españoles.

Dichos funcionarios, agentes o empleados de los servicios españoles, a menos que sean de nacionalidad francesa, no estarán sujetos a ningún servicio militar, a ninguna prestación de servicio personal en provecho del Estado francés o de otra entidad regional o local, ni sometidos a ningún impuesto, de cualquier naturaleza que sea, distinto o más gravoso que los a que estén sometidos los súbditos franceses.

ART. 22. *Documentos de identidad, uniformes, insignias, armamento.*—Los funcionarios, agentes y empleados de los servicios ferroviarios y administrativos de un país que residan en territorio del país vecino o penetren en él por necesidades del servicio, serán provistos, por las Administraciones respectivas, de documentos de identidad, cuyo modelo será sometido a las autoridades de ambos países.

En el ejercicio de su cargo deberán siempre ser portadores de estos documentos, los cuales les servirán de permiso de circulación entre las dos estaciones internacionales sin que tengan necesidad de pasaporte o carta fronteriza.

Dichos funcionarios, agentes y empleados y sus familias de uno de los países que residan en el país vecino serán provistos gratuitamente, si se considera preciso, de permisos de estancia y demás documentos por las Autoridades locales del país en que residen.

En el ejercicio de sus cargos, los funcionarios, agentes y empleados citados usarán los uniformes y distintivos fijados por los reglamentos de las Administraciones de que dependan; podrán usar también las armas reglamentarias que formen parte de su equipo en las mismas condiciones y circunstancias en que las usen en su propio país.

ART. 23. *Protección de las Autoridades locales.*—Los funcionarios, agentes y empleados de los servicios de un país y sus familias disfrutarán en territorio del país vecino de una constante protección en sus personas y en sus bienes.

Disfrutarán igualmente de todos los derechos reconocidos a las personas de la misma nacionalidad residentes en el país vecino.

ART. 24. *Salvoconductos en casos de suspensión de servicios.*—En caso que, a consecuencia del cierre de la frontera o por cualquiera otra causa, los servicios de un país instalados en la estación internacional del otro país suspendieran su actuación, los funcionarios, agentes y empleados afectos a dichos servicios serán provistos gratuitamente por las Autoridades del país en que residen, de salvoconductos que les permitan reintegrarse libremente a su país con sus familias y bienes.

CAPITULO V

Medidas de aplicación, plazo de validez y ratificación

ART. 25. *Acuerdos directos para las medidas de aplicación del Convenio.*—Entre las Administraciones francesas y españolas se concertarán acuerdos directos que regulen, si se considera preciso, los detalles de interés común de funcionamiento de los diferentes servicios.

Asimismo entre las Administraciones ferroviarias se concertarán acuerdos de igual género que regulen los detalles de interés común referentes a las modalidades de la explotación de las dos estaciones internacionales y de su vía de unión objeto de este Convenio; dichos acuerdos se someterán, si se considera preciso, a la aprobación de las Au-

toridades competentes, según los reglamentos en vigor en cada país.

ART. 26. *Arbitraje en caso de desacuerdos.*—Las diferencias que puedan suscitarse entre las partes contratantes sobre la interpretación y aplicación de este Convenio y que no sea posible resolver amistosamente, se someterán a un Tribunal arbitral compuesto como sigue:

Cada una de las partes contratantes designará un árbitro y las dos partes, de común acuerdo, nombrarán un tercer árbitro, elegido entre los súbditos de una tercera potencia, y, si no hubiera acuerdo entre ellas, se rogará al Presidente de la Confederación Suiza que haga él la designación.

Salvo estipulación contraria, el Tribunal adoptará el procedimiento instituido por el Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907 sobre resolución pacífica de los conflictos internacionales, quedando entendido que cada una de las partes deberá prestarle la ayuda prevista por los artículos 23 y 75 de dicho Convenio.

ART. 27. *Modificaciones al Convenio.*—Las dos partes contratantes se reservan la facultad de introducir en el presente Convenio, de común acuerdo y mediante una sencilla correspondencia diplomática, las modificaciones que la experiencia aconseje ser oportunas.

ART. 28. *Plazo de validez.*—El presente Convenio se establece para un período de siete años.

Si no fuera denunciado un año antes de la expiración de este plazo, continuará en vigor hasta que una de las partes contratantes notifique a la otra con un año de antelación, su intención de anularlo.

Lo mismo ocurrirá, salvo estipulación en contra, con los acuerdos y tratos que puedan concertarse en aplicación del presente Convenio entre las Administraciones ferroviarias y administrativas francesas y españolas.

ART. 29. *Ratificación.*—El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones se canjearán en Madrid tan pronto como pueda hacerse.

Protocolo relativo a las disposiciones que deben tomarse para asegurar la explotación durante el período transitorio que ha de preceder a la reducción a 1,44 metros del ancho de la vía sobre el territorio español.

El Gobierno francés declara que el 20 de julio próximo la sección francesa de la línea de Ax-les-Thermes a Ripoll estará terminada y electrificada. El Gobierno español declara que la línea de Barcelona a Ripoll estará electrificada el 20 de julio próximo, y que la línea de Puigcerdá a Ripoll, ya en explotación, estará electrificada el 20 de julio próximo.

El Gobierno español declara, sin embargo, que la aplicación del Real decreto de 17 de julio de 1928, relativo a la reducción del ancho de vía española a 1,44 metros entre Puigcerdá y Barcelona, no podrá estar terminada hasta la estación de Barcelona, llamada de *San Andrés*, antes del fin del año 1930.

Dedúcese de estas declaraciones que el 20 de julio próximo podrá la línea ser puesta en explotación, con tracción eléctrica, desde Barcelona hasta Ax-les-Thermes; pero que, durante un período que se prolongará hasta fin del año 1930, esta explotación no podrá asegurarse sobre el territorio español más que con la vía de 1,67 metros de ancho.

Conviene, por tanto, tener en cuenta la organización de un servicio especial de explotación durante el período transitorio, que comprenderá desde la apertura de la línea al tráfico internacional hasta la transformación de la vía en el territorio español, terminando eventualmente en la estación de *San Andrés*.

Los Gobiernos español y francés se han puesto de acuerdo para formular el siguiente programa de explotación durante el período transitorio.

Viajeros.—Los trenes de viajeros franceses circularán hasta la estación de Puigcerdá por la vía de 1,44 metros.

Los trenes de viajeros españoles circularán hasta la estación de Latour-de-Carol por la vía de enlace ya establecida de 1,67 metros. En la estación de Latour-de-Carol han sido previstas las instalaciones necesarias, que permiten que los trenes sean conducidos hasta el andén afectado a su servicio y en donde podrán efectuar las operaciones de comprobación necesarias.

Mercancías.—Los trenes de mercancías franceses destinados a España circularán hasta la estación de Puigcerdá por la vía de 1,44 metros.

Los trenes de mercancías españoles con destino a Francia efectuarán la parada en la estación de Puigcerdá, y las mercancías deberán ser transbordadas por cuenta de la

Administración ferroviaria española, sobre material francés, cuya estación deberá estar alimentada de material francés por cuenta de la Administración ferroviaria francesa.

Los trenes compuestos así, únicamente de material francés, se formarán por cuenta de la Administración ferroviaria española y se remolcarán de Puigcerdá a Latour-de-Carol por cuenta de la Administración ferroviaria francesa.

Durante el período transitorio la Administración ferroviaria española decidirá, teniendo en cuenta las instalaciones de que disponga en la estación de Puigcerdá, dentro de qué límites y bajo qué condiciones esta estación podrá ser abierta al tráfico internacional; la Administración ferroviaria francesa decidirá de la misma manera y según las instalaciones de que disponga en la estación de Latour-de-Carol, en qué límites y bajo qué condiciones dicha estación podrá ser abierta al tráfico internacional. En ambos casos los dos países deberán tener un trato de completa igualdad en cuanto sea posible. Cada Estado tomará las medidas necesarias para limitar el tráfico según las posibilidades que le permitan las instalaciones de las dos estaciones mencionadas.

Disposiciones técnicas.—Los servicios franceses tomarán en la estación de Latour-de-Carol las medidas necesarias para asegurar la ejecución de este programa, durante el período transitorio, según las disposiciones señaladas en el plano presentado el 6 de marzo de 1929 por la Compañía del *Midi*. Los servicios españoles procederán en la misma forma en la estación de Puigcerdá, con arreglo a las disposiciones señaladas en el plano y programa presentados a la Comisión Internacional en su reunión del 25 de junio de 1929 por la Delegación española, de acuerdo con la Compañía del *Norte*.

Los gastos que llevan consigo la ejecución de estas medidas serán considerados, bajo el punto de vista de la comunidad francoespañola, como gastos de primer establecimiento.

Cuando cualquiera de los dos servicios tenga que tomar disposiciones relativas a las diversas fases del período transitorio para hacer frente a las necesidades del tráfico, lo advertirá con anticipación al otro servicio.

Realización del programa definitivo de las estaciones de Latour-de-Carol y de Puigcerdá y de su vía de unión.—Cuando