sidad del consentimiento del deudor, bastando poner en su conocimiento la trasferencia.

El deudor quedará obligado para con el nuevo acreedor en virtud de la notificación, y desde que tenga lugar no se reputará pago legitimo sino el que se hiciere à éste.

Art. 348. El cedente responderà de la legitimidad del crédito y de la personalidad con que hizo la cesión; pero no de la solvencia del deudor, à no mediar pacto expreso que así lo declare.

TÍTULO VII.

Del contrato mercantil de trasporte terrestre.

14 Art. 349. El contrato de trasporte por vias terrestres ó fluviales de todo género se reputará mercantil:

1.º Cuando tenga por objeto mercaderías ó cuales-

quiera efectos del comercio.

2.º Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente à verificar trasportes para el público (1).

(1) Este título denominábase en el C. A. «De los porteadores», y al hablar de éstos, ocupábase del trasporte terrestre; la Comisión, al cambiar el epígrafe, ha aclarado esta parte del Código, pues que à la simple vista parecía que al tratar de los porteadores el C. A., se limitaba à las condiciones de éstos, etc., sin exponer nada sobre el contrato que nos ocupa. El art. 349 no se hallaba en el C. A., pues que el 203 de aquél, con que empezaba la sección 4.ª del tit. 3.º del lib. 1.º, dedicábase a definir á los citados porteadores.

Exigense, para que el contrato de trasporte terrestre sea mercantil, las mismas condiciones que para los demás contratos de que nos hemos venido ocupando; que el objeto del mismo sean mercaderías ó efectos de comercio, y que el sujeto sea también comerciante, entendiéndose por tal al por-

No necesitamos encarecer la necesidad absoluta que de este teador. servicio tiene el comercio, pues que dadas las condiciones del tráfico mercantil, despréndese á primera vista la precisión en que se halla de trasportar los objetos del mismo; este contrato es conocido y usado desde los tiempos más remotos, bien por medio de caravanas, cuando la inseguridad de los caminos no permitía al comerciante aislado trasportar sus géneros, bien

Art. 350. Tanto el cargador como el porteador de mercaderías ó efectos, podrán exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte en que se expresarán:

1.º El nombre, apellido y domicilio del cargador. 2.º El nombre, apellido y domicilio del porteador.

3.° El nombre, apellido y domicilio de la persona à quien ó á cuya orden vayan dirigidos los efectos, ó si han de entregarse al portador de la misma carta.

4.º La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contengan.

5.º El precio del trasporte.

6.º La fecha en que se hace la expedición. 7.º El lugar de la entrega al porteador.

8.º El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la en-

trega al consignatario.

9.º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún

por medio de la navegación fluvial, bien por medio de las nuevas vías de comunicación que los adelantos modernos han

En nuestra introducción al Código de Comercio exponíamos, que la diversidad de climas producian gran variedad de productos, y que mientras un pueblo dedicábase, por ejemplo, á la industria de la fabricación de paños, otro ocupábase tan sólo de la agricultura; por esto debían de cambiar entre sí sus respectivos productos, sobrantes, no solamente para ganar en el cambio, sino para atender á la satisfacción de sus necesidades, y de estos cambios es de donde se desprende la importancia que el trasporte, así terrestre como marítimo, tiene para el comercio. Aquí debemos ocuparnos del primero, pues que del

segundo ocúpase el Código más adelante.

(1) Copia en su totalidad los nueve incisos del art. 204 del C. A. El Código francés, en su art. 96, ordena que el porteador que se encarga de un trasporte, debe anotarlo en su libro diario, véase la nota al art. 376 del C. V. El mismo Código en su art. 102, así como Bélgica (102), Italia (81), Alemania (392), Holanda (90), Portugal (174), Brasil (100), Chile (175) y República Argentina (165), exigen que la carta de porte vaya fechada y que contenga expresión detallada de la naturaleza, peso ó contenido de los objetos que se trasporten, el plazo para efecArt. 351. En los trasportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte ó declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del trasporte, à las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifa, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que à ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referencia en la carta de porte que entregue al cargador (1).

Art. 352. Las cartas de porte, ó billetes en los casos de trasporte de viajeros, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante à los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para

su fácil identificación. Art. 353. Los títulos legales del contrato entre el cargador y porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las contestaciones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción.

tuarlo y que indique nombre y domicilio del comisionista, por conducto del que el trasporte se efectúa, así como del consignatario y del porteador, precio del trasporte, indemnización por causa de retraso, y en una palabra, los mismos requisitos

que nuestro Código exige. (1) Tanto este artículo como el 352 y otros de los que ya nos hemos ocupado, no tenían precedente alguno en el C. V. puesto que los ferrocarriles y todas estas empresas eran desconocidas por completo en 1829, época en que ni aun el legislador más perspicaz pudo prever la verdadera revolución que la aplicación del vapor à la locomoción, así marítima como terrestre, introdujo en todo lo relativo á trasportes. La introducción de estas disposiciones en el articulado del C. V. era por lo tanto indispensable, viniendo de este modo la vigente ley à llenar el vacío del C. A., vicio no imputable al legislador, sino à las modificaciones introducidas en la marcha del comercio por el trascurso de los tiempos.

Cumplido el contrato se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por el objeto porteado, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que se determina en el art. 366.

En caso de que por extravío ú otra causa no pueda el consignatario devolver en el acto de recibir los géneros la carta de porte suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de

Art. 354. En defecto de carta de porte se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme á las disposiciones generales establecidas en este Código para los contratos de comercio (2).

Art. 355. La responsabilidad del porteador comenzara desde el momento en que reciba las mercaderías por si ó por medio de persona encargada al efecto, en el lugar que se indicó para recibirlas (3).

Art. 356. Los porteadores podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el trasporte; y si hubiere de hacerse por camino de hierro, insistiendo en el envío, la empresa los porteará, quedando exenta de toda responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición (4).

⁽¹⁾ En este artículo mantiénense integras las disposiciones contenidas en los 205 y 207 del C. A. Francia y Bélgica (101), Italia (80), Alemania (391), Portugal (175), Brasil (100), Chile (174), República Argentina (166) y Holanda (90), concuerdan exactamente con el artículo que anotamos.

Copia exacta del 206 del C. A. Copia literalmente el art. 217 del C. A.

El art. 148 del C. A., al ocuparse de los comisionistas, decía que cuando éstos notaren alguna avería en los géneros que tuvieren bajo su custodia, debían hacerlo constar en forma legal. El C. A., al hablar de los porteadores, nada disponía sobre lo estatuido por el artículo que comentamos, pero ya la costumbre había suplido esta falta, y sin duda alguna así debía

la declaración del contenido de un bulto, determinare el porteador registrarlo, procederá á su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente ó consignatario.

No concurriendo el que de éstos hubiere de ser citado, se hará el registro ante Notario, que extenderá un acta del resultado del reconocimiento, para los efectos que hubiere lugar.

Si resultare cierta la declaración del remitente, los gastos que ocasionare esta operación y la de volver á cerrar cuidadosamente los bultos serán de cuenta del porteador, y en caso contrario, de cuenta del remitente (1).

Art. 358. No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en las primeras expediciones de mercaderías iguales ó análogas que hiciere al punto en donde deba entregarlos, y de no hacerlo así, serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora (2).

Art. 359. Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino por donde deba hacerse el trasporte, no podrá el porteador variar de ruta, á no ser por causa de fuerza mayor; y en caso de hacerlo sin ella, quedará responsable de todos los daños que por cualquier otra causa sobrevinieren á los géneros que trasporta, además de pagar la suma que se hubiese estipulado para tal evento.

Cuando por la expresada causa de fuerza mayor el porteador hubiera tenido que tomar otra ruta que produjese

ser, aunque sólo fuera por analogía á lo dispuesto para los comisionistas; además, el reglamento de policía de ferrocarriles de 8 de Julio de 1859, concedía á las empresas en su art. 118 el derecho de desechar aquellos bultos que se presentaran mal acondicionados ó cuyo embalaje fuese insuficiente, precedente que sin duda alguna ha informado el artículo de que nos ocu-

pamos. (1) El art. 357 del C. V. no es otro que el 112 del reglamento de ferrocarriles de 1859, reglamento que sin duda alguna se inspiró en el precedente, aunque incompleto, que el C. Λ . exponía en su art. 214.

(2) Copia del art. 227 del C. A.

aumento de portes, le será abonable este aumento mediante su formal justificación (1).

Art. 360. El cargador podrá, sin variar el lugar donde deba hacerse la entrega, cambiar la consignación de los efectos que entregó al porteador, y éste cumplirá su orden, con tal que al tiempo de prescribirle la variación de consignatario le sea devuelta la carta de porte suscrita por el porteador, si se hubiere expedido, canjeándola por otra en que conste la novación del contrato.

(1) Copia el art. 225 del C. A. con la excepción del caso en que el cambio de ruta sea ocasionado por fuerza mayor, excepción que se informa en la legislación especial de ferrocarriles antes citada.

El Código de Comercio alemán dedica el cap. 2.º del tít. 5.º, lib. 4.º y arts. 422 á 431, al trasporte por los caminos de hierro, diferenciándose de la mayoría de los Códigos que nada dicen sobre el particular dejándolo al cuidado de las leyes especiales. La sección 3.º, tít. 5.º del lib. 1.º del Código de Comercio holandés, dedica el mismo á los porteadores y barqueros que navegan por los ríos y canales interiores, sección que en su segunda parte no encontramos en ningún otro Código extranjero, sin duda por la grande importancia que este trasporte tiene en aquel país surcado de numerosos ganales

porte tiene en aquel país surcado de numerosos canales. El Código alemán, en lo relativo al trasporte por caminos de bierro, somete este contrato á las reglas generales para toda clase de trasportes, añadiendo que el expedidor ha de sujetarse á los reglamentos de la compañía, y que éstas no se hallan obligadas á aceptar las mercancías antes que la expedición pueda efectuarse; permite también estipular que el trasporte se verifique en vagones ó plataformas, y en una palabra, todo aquello que el carácter particular de los caminos de hierro puede dar lugar á ser contratado. Con respecto á los equipajes de los viajeros, la administración de la linea no responde de ellos sino cuando no se han entregado en el despacho de equipajes, y se justifica que esta falta es imputable á la compañía y que esta no responde de dichos equipajes sino cuando se recojen dentro de un término prefijado. Tenemos que advertir, que tante en Austria como en el moderno Imperio de Alemania, países los dos en que rige el Código de que hablamos, con las solas diferencias introducidas por cada Estado particular, en las leyes introductoras del Código, los ferrocarriles son del Estado en su inmensa mayoría.

Holanda nada de especial dispone en la sección de su Código a que hemos hecho referencia.

Los gastos que esta variación de consignación ocasione serán de cuenta del cargador (1).

Art. 361. Las mercaderías se trasportarán á riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario.

En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el trasporte, por caso fortuito, fuerza mayor, ó naturaleza y vicio propio de las cosas.

La prueba de estos accidentes incumbe al porteador (2). Art. 362. El porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas en el artículo anterior, si se probare en su contra que ocurrieron por su negligencia ó por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes, à no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte suponiéndolas de género ó calidad diferentes de los que realmente tuvieren.

Si à pesar de las precauciones à que se refiere este artículo, los efectos trasportados corrieran riesgo de perderse, por su naturaleza ó por accidente inevitable, sin que hubiese tiempo para que sus dueños dispusieran de ellos, el porteador podrá proceder á su venta, poniéndolos con este objeto à disposición de la Autoridad judicial ó de los funcionarios que determinen disposiciones especiales (3).

(1) Copia de los 224 y 225 del C. A.

Copia exactamente el art. 208 del C. A. Francia y Bélgica (100), Holanda (91), Italia (79), Portugal (178), Brasil (102) y República Argentina (168), concuerdan con nuestro C. V. en un todo, así como el de Alemania en su art. 395.

(3) Copia del art. 213 del C. A. El pár. 2.º del artículo que comentamos es nuevo en nuestra legislación comercial, sin que tampoco encontremos dispuesto nada sobre tan importante punto en las legislaciones extranjeras. La innovación nos parece muy acertada, porque si bien es cierto que concede más amplitud en sus atribuciones à los porteadores, evita en cambio, que por no poder éstos vender la cosa ó entregarla para su venta à quien corresponda, se deterioren los géneros causando una pérdida cierta á su propietario. De este modo, el por-

Art. 363. Fuera de los casos prescritos en el pár. 2.º del art. 361, el porteador estará obligado á entregar los efectos cargados en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, á pagar el valor que tuvieren los no entregados, en el punto donde debieran serlo y en la época en que correspondía hacer su entrega.

Si ésta fuere de una parte de los efectos trasportados, el consignatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstos cuando justifique que no puede utilizarlos con independencia de los otros (1).

Art. 364. Si el efecto de las averías à que se refiere el art. 361 fuera sólo una disminución en el valor del género, se reducirá la obligación del porteador á abonar lo que importe esa diferencia de valor, á juicio de peri-

Art. 365. Si por efecto de las averías quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estará obligado el consignatario á recibirlos, y podrá dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel dia.

Si entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable la disposición anterior con respecto a los deteriorados, y el consignatario recibirá los que estén ilesos, haciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, á menos que el consignatario pruebe la imposibilidad de utilizarlos convenientemente en esta forma.

El mismo precepto se aplicará á las mercaderías emba-

teador que vea que los géneros á él encargados se deterioran inevitablemente, puede, vendiéndolos, con la intervención de a quien por la ley compete, evitar al cargador una pérdida mutil.

(2) Copia del art. 216 del C. A.

⁽¹⁾ Copia el art. 209 del C. A. y 144 del reglamento de ferrocarriles de 1859. Iguales disposiciones contienen los Códigos

ladas ó envasadas, con distinción de los fardos que aparezcan ilesos (1).

Art. 366. Dentro de las 24 horas siguientes al recibo de las mercaderías, podrá hacerse la reclamación contra el porteador, por daño ó avería que se encontrase en ellas al abrir los bultos, con tal que no se conozcan por la parte exterior de éstos las señales del daño ó avería que diere motivo á la reclamación, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

Trascurridos los términos expresados, ó pagados los portes, no se admitirà reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados (2).

Art. 367. Si ocurrieren dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallen los efectos trasportados al tiempo de hacerse al primero su entrega, serán éstos reconocidos por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la Autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si los interesados no se conformaren con el dictamen pericial y no transigieren sus diferencias, se procederá por dicha Autoridad al depósito de las mercaderías en almacén seguro, y usarán de su derecho como correspondiere (3).

Art. 368. El porteador deberá entregar sin demora 1 h ni entorpecimiento alguno al consignatario los efectos que hubiere recibido, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlos, y de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen (1).

Art. 369. No hallándose el consignatario en el domicilio indicado en la carta de porte, negándose al pago de los portes y gastos, ó rehusando recibir los efectos, se proveerá su depósito por el Juez municipal, donde no le hubiere de primera instancia, á disposición del cargador 6 remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega.

Art. 370. Habiéndose fijado plazo para la entrega de los géneros, deberá hacerse dentro de él, y en su defecto pagará el porteador la indemnización pactada en la carta de porte, sin que el cargador ni el consignatario tengan derecho á otra cosa.

Si no hubiere indemnización pactada, y la tardanza excediere del tiempo prefijado en la carta de porte, quedará responsable el porteador de los perjuicios que haya podido causar la dilación (2).

Art. 371. En los casos de retraso por culpa del porteador, à que se refieren los artículos precedentes, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos trasportados, comunicándoselo por escrito antes de la llegada de los mismos al punto de su destino.

Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido ó extraviado.

No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos trasportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse; observándose esto mismo en todos los demás casos en que esta indemnización sea debida (3).

(3) Introdúcese este artículo en el C. V. sin que de disposi-

Copia del art. 215 del C. A. (2) Conserva el art. 219 del C. A., que disponía lo mismo

que la República Argentina (175) y Portugal (189), Holanda (93), concede 48 horas, Francia y Bélgica (105), Italia (84), Alemania (408), Chile (214), convienen en que la recepción de los objetos trasportados y el pago del precio de trasporte, extinguen toda acción contra el porteador.

⁽³⁾ Concuerda exactamente con el art. 218 del C. A., y con los Códigos de Francia y Bélgica (106), Alemania (407), etc.; el Código holandés en su art. 94, dispone que en estos casos el Presidente del Tribunal de partido ó el Juez municipal abran una simple información judicial en la que oirán á las partes.

⁽¹⁾ Copia del 221 del C. A. y el 369 del 222. (2) Igual en su redacción al 226 del C. A.; pero por éste decíase que cuando «la tardanza excediera un doble del tiempo marcado» y el C. V. limítase, como es natural, á consignar que el porteador resultara obligado á la indemnización, etc., desde el momento en que trascurra el plazo prefijado para la entrega de los efectos. La misma disposición existe en todos los Códigos extranjeros que venimos estudiando.

Art. 372. La valuación de los efectos que el porteador deba pagar en casos de pérdida ó extravío, se determinará con arreglo á lo declarado en la carta de porte, sin admitir al cargador pruebas sobre que entre el género que en ella declaró había objetos de mayor valor y dinero metálico.

Las caballerías, carruajes, barcos, aparejos y todos los demás medios principales y accesorios de trasportes, estarán especialmente obligados á favor del cargador, si bien en cuanto á los ferrocarriles dicha obligación quedará subordinada á lo que determinen las leyes de concesión respecto á la propiedad, y á lo que este Código establece sobre la manera y forma de efectuar los embargos y retenciones contra las expresadas compañías (1).

Art. 373. El porteador que hiciere la entrega de las mercaderías al consignatario en virtud de pactos ó servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador ó consignatario.

Asumirá igualmente el porteador que hiciere la entrega todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción.

El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el con-

ción semejante encontremos otro precedente en la legislación extranjera que el inciso 2.º del art. 427 del Código alemán, que dice que la cantidad de la indemnización debida por retraso no excederá nunca del valor indicado en la carta de porte, representando el talón el valor del interés que se concede á la entrega en tiempo útil; mas esta disposición no es tan radical como la del artículo que comentamos, verdad que una disposición tan rigurosa era necesaria en nuestra patria, donde el trasporte de todos los objetos, y especialmente en los ferrocarriles, está expuesto, no sólo á retrasos injustificables, sino á pérdidas en su contenido, pero se nos ocurre preguntar: ¿se aplicará estrictamente el art. 371, cuya prescripción alabamos?

trictamente el art. 371, cuya prescripción alabamos?

(1) Copia los arts. 210 y 211 del C. A., con la sola adición de la excepción concedida en favor de los ferrocarriles, excepción que también consigna el inciso 5.º del art. 424 del Código

trato de trasporte, ó contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos trasportados.

Las reservas hechas por los últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieren incurrido por sus propios actos (1).

Art. 374. Los consignatarios á quienes se hubiere hecho la remesa no podrán diferir el pago de los gastos y portes de los géneros que recibieren, después de trascuridas las 24 horas siguientes á su entrega; y en caso de retardo en este pago, podrá el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del trasporte y los gastos que hubiese suplido (2).

Art. 375. Los efectos porteados estarán especialmente obligados á la responsabilidad del precio del trasporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción ó hasta el momento de su entrega.

Este derecho especial prescribirá á los ocho días de haberse hecho la entrega, y una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario (3).

(1) El art. 373 se hallaba en el C. A., art. 228; pero ha sido modificado, y por la concordancia tan exacta que guarda con el art. 401 del Código alemán, único que hace esta aclaración, creemos que la modificación introducida en el artículo que comentamos es copia de aguél.

(2) Copia en su totalidad el art. 230 del C. A. Concuerda con el art. 406 del Código alemán, el que en el 412 y como consecuencia del 401 añade, que cuando el último porteador no reclama el precio del trasporte dentro de los tres días siguientes á la entrega del objeto trasportado, no puede dirigir su acción contra los porteadores que le precedieron ni contra los cargadores, sino única y exclusivamente contra el consignatario. Modificado en el C. V. el antiguo art. 228, creemos que debería haberse completado con una disposición análoga á la que acabamos de citar.

(3) Copia de los arts. 228 y 229 del C. A., aunque este último modificado, pues concedía tan sólo tres días para reclamar como acreedor privilegiado si en ese tiempo el objeto pasaba á tercera persona, y un mes, si continuando en poder del consignatario, no efectuaba el cobro de su crédito. El Código alemán (409), concede tres días para la subsistencia del privi-