

y de la personalidad con que hizo la cesión; pero no de la solvencia del deudor, á no mediar pacto expreso que así lo declare. (*Art. 384, Cód. 1829; 1693 y 1694, civil francés y belga.*)

Crédito es el derecho que tiene una persona á exigir el pago de una deuda de otra, ya sea en dinero, en valores fiduciarios ó en mercaderías.

Los créditos pueden negociarse lo mismo que las demás mercaderías.

El dueño de un crédito no endosable puede generalmente cederlo ó venderlo sin necesidad del consentimiento del deudor; basta con que ponga por los medios corrientes ó por acta notarial en su caso, en conocimiento del deudor, la transferencia del crédito, sin cuya circunstancia podría el deudor negarse al pago.

En virtud de la notificación queda obligado el deudor, para con el nuevo acreedor, y no se le reputará pago legítimo el que hiciera á otra persona.

El que vende un crédito no endosable no es responsable de su pago, pero sí de su legitimidad y de la personalidad con que hizo la cesión.

Puede, sin embargo, pactarse lo contrario de lo prevenido en el artículo 348, por escrito, y al contrato estarán sujetas las partes.

TÍTULO VII

Del contrato mercantil de transporte terrestre.

El contrato de transporte es aquel por el cual una persona recibe una cosa de otra obligándose á remitirla y entregarla á su consignatario.

Tres personas existen en este contrato: el *cargador*, que es el que entrega la cosa que ha de ser objeto del transporte; el *porteador*, que es el encargado de llevarla á su destino; y el *consignatario*, que es la persona á quien la misma cosa va destinada.

El nuevo Código ha roto los estrechos moldes del anterior, que escrito en una época en que el transporte no tenía, como hoy, los medios ni elementos grandísimos de que se vale, no podía dar á este contrato toda la importancia ni el desenvolvimiento mercantil que necesitaba.

«El prodigioso aumento que han tenido desde la publicación del vigente Código las vías de comunicación y especialmente las férreas—dice el preámbulo del Proyecto de 1882,— la mayor facilidad y baratura de los medios de locomoción y las crecientes necesidades del consumo, han

influido de un modo tan extraordinario en los transportes de mercancías, que éstos constituyen hoy, por sí solos, una de las más importantes y lucrativas especulaciones comerciales.

»En presencia de una metamorfosis tan completa, no puede el legislador considerar á las personas que se dedican al transporte de géneros de un lugar á otro, como simples agentes auxiliares del comercio, que es el nombre con que las designa el Código vigente. Por eso el proyecto prescinde de esta calificación y se preocupa ante todo de la naturaleza del contrato de transporte y de las circunstancias que debe reunir para ser considerado como mercantil.

»Siendo este contrato *una variedad del arrendamiento de servicios*, importa determinar cuándo adquiere el carácter de mercantil; *pues sólo á beneficio de esta distinción* tendrán los Tribunales *un criterio fijo* para aplicar, según corresponda, las prescripciones del *Derecho común* ó las del *Código de Comercio.*»

No es, con efecto, el contrato de transporte un mero accidente sin importancia que pueda separarse como un medio auxiliar, siendo, como es, por su propia naturaleza, un elemento principal y un acto verdaderamente mercantil.

«El contrato de transporte terrestre es, dice Boistel, un contrato comercial por excelencia que realiza la circulación material de las mercancías, como las compras y ventas, la circulación intelectual ó jurídica.»

Sin este contrato, cada población consumiría sus propios productos sin variedad de ningún género, y el valor de las cosas no alcanzaría los tipos que, merced á su demanda, en distintas localidades, logran mediante la exportación.

El transporte es un medio de aumentar la producción, y la misma riqueza pública y particular se desarrolla prodigiosamente, gracias á los medios que hoy realizan el ferrocarril y el vapor, haciendo rápidamente adquiribles todos los productos.

El preámbulo citado agrega que «el transporte de mercancías y demás efectos de comercio se reputa siempre mercantil, atribuyéndose idéntico carácter á los transportes verificados por un comerciante ó por otra persona dedicada habitualmente á verificar transportes para el público, *aunque no consistan en efectos de comercio.*»

Por estos renglones puede apreciarse con exactitud el carácter del contrato celebrado, que es el mismo que determina el

Art. 349. El contrato de transporte por vías terrestres ó fluviales de todo género, se reputará mercantil:

1º Cuando tenga por objeto mercaderías ó cualesquiera efectos del comercio.

2º Cuando, siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público. (*Art. 203, Cód. 1829; 379, ley alemana; 96, Cód. francés; párr. 1º, art. 388, italiano.*)

Como hemos tenido ocasión de ver anteriormente, el legislador de 1882 no discrepa un ápice del de 1885 en la apreciación del carácter mercantil de este contrato (1).

Del texto del artículo se deducen dos conclusiones terminantes en las que no cabe duda alguna ni interpretación de doctrina.

Primera: en todo contrato de transporte terrestre, cuando el objeto de éste lo constituyan mercaderías, ó cualesquiera otros efectos de comercio, el contrato se considerará mercantil sean las que sean las personas que lo realizan y sin parar mientes en la condición civil ó mercantil de las mismas.

Segunda: cuando las personas encargadas de realizar el contrato, con el carácter de porteadores, sean comerciantes, ó hagan su profesión del acto de realizar transportes, el contrato será mercantil, sean las que sean las cosas objeto del mismo; por ejemplo: mercantil es el transporte de los muebles destinados á una habitación, cuando el porteador reúne las circunstancias del segundo caso del artículo.

Puede concretarse más aun el sentido y la latitud del artículo dando el concepto de los transportes con carácter civil.

Será civil el transporte terrestre, por regla general, y presunción *juris et jure*, que se realice por quien no sea comerciante, ni se dedique al comercio, cuando los objetos de su acto no sean mercaderías ni efectos de comercio; por ejemplo: el transporte de los muebles destinados á una habitación, es civil, cuando el porteador es un particular con las circunstancias enumeradas.

Difícilmente escapará á la condición de mercantil ningún transporte que se efectúe, y sólo podrán considerarse como civiles aquellos que se lleven á cabo por los particulares, como encargos puramente privados que se realizan por consideración á las personas que los hacen ó por compromisos de ineludible cumplimiento.

(1) Lyon-Caen y Renault no están conformes en este punto, porque dicen en su citada obra, núm. 867, tomo 1º: «*On ne peut d'une façon absolue dire que le contrat de transport est un acte civil ou un acte de commerce.*»

Se manifiesta claramente el aspecto de locación de servicios que revisten estos actos á la simple vista de lo manifestado.

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:

1º El nombre, apellido y domicilio del cargador.

2º El nombre, apellido y domicilio del porteador.

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

4º 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.

5º El precio del transporte.

6º La fecha en que se hace la expedición.

7º El lugar de la entrega al porteador.

8º El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.

9º La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto. (*Art. 204, Cód. 1829; 391, ley alemana; 102, ley belga de 5 de Mayo de 1872; 101 y 102, Cód. francés; 389 y 390, italiano.*)

Art. 351. En los transportes 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 transporte, á 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 á ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión ó referenciá en la carta de porte que entregue al cargador.

El contrato de transporte lo constituye la carta de porte, documento justificativo para el porteador y para el consignatario, respectivamente,

puesto que mediante ella se conocen las condiciones del acto, y se posee una prueba para el caso de contienda judicial.

Los nombres, apellidos y domicilios del cargador, del porteador y del consignatario, constituyen un requisito esencial para la reclamación de los derechos de cada uno, según la personalidad que tienen en el contrato. Con respecto al nombre del consignatario, la ley determina que se exprese, *ó si han de entregarse* las mercaderías *al portador de la carta*, y bajo este aspecto ofrece el Código un nuevo campo á la negociación, y una novedad digna de aplauso y elogio.

Después de hablar el preámbulo de las novedades que el legislador ha introducido en esta parte del Derecho mercantil, dice: «De éstas, son dignas de notarse, por el progreso que realizan respecto de la legislación actual, las que fijan los requisitos que han de contener las cartas de porte. Desde luego, este documento puede adquirir un nuevo carácter comercial, de que hasta el presente ha carecido; pues de acuerdo con lo que viene haciendo tiempo observándose en los principales pueblos extranjeros, se autoriza para extenderlo, bien á la orden de la persona á quien vayan destinados los objetos transportados, bien al portador del documento, cualquiera que sea. Con ambas cláusulas se facilita extraordinariamente la circulación de las mercancías, durante el transporte, ya endosando la carta de porte, si estuviere expedida á la orden, ya enajenándola ó pignorándola, mediante la simple tradición de este documento, si estuviere extendido al portador.»

La designación de los efectos es un medio para identificarlos en caso de duda, y lo mismo el peso, que las marcas y los signos exteriores pueden llevar la evidencia del objeto que se reclama en las condiciones mismas en que se realizó su transporte.

Esta misma circunstancia permite al porteador, que lo es generalmente de multitud de efectos, entre los cuales hay analogía y muchas veces identidad, distinguir unas cosas de otras, y cumplir su cometido sin confusión ni retraso, que vendrían en detrimento de la seriedad y del crédito de los actos, ya revistieran carácter civil, ya comercial.

El precio del transporte, así como no es de gran importancia cuando se trata de mercancías pagadas por el mismo cargador, representa una condición que debe ser conocida por el consignatario, y que se relaciona con la capacidad de la cosa, con las molestias que origina su transporte, y con los cuidados y atenciones que á la misma han de tenerse durante el trayecto, desde la carga hasta la entrega.

La fecha de la expedición importa notablemente á cuantos intervienen en el contrato: por ella se tiene conocimiento exacto de la fecha en que debe realizarse la entrega, y de su retraso se origina la responsabilidad del porteador para el pago de la indemnización que se estipule: el lug: r

de la entrega al porteador tiene la misma razón que la consignación de la fecha, y es un justificante del tiempo invertido y de la conducción de las mercaderías.

El lugar y el plazo de la entrega da idea del término de las obligaciones del porteador, así como, en caso de que haya lugar al pago de almacenaje, por indolencia del consignatario, puede servir, y sirve, para apreciar la cuantía de éste, y salvar la responsabilidad del porteador por el deterioro de los objetos transportados.

En todo caso, sirve para dar la integridad del derecho del consignatario en las cosas objeto del contrato, que deben serle entregadas en el momento que se trató y fijó en la carta de porte.

Con respecto á la indemnización por causa de retardo en caso de demora en la entrega de las mercaderías, nos llama la atención el texto del núm. 9º, que manifiestamente dice *si sobre este punto mediaré algún pacto*.

La letra del artículo no da lugar á dudas; la indemnización por causa de retardo sólo se pagará cuando se haya pactado expresamente, y si no, esto no es equitativo ni justo, y mucho menos tratándose de un contrato mercantil.

El que espera las mercancías tal vez las tiene negociadas, así como el que las remite, y el retraso en la llegada le reporta notables perjuicios en su crédito y en su mismo capital, pudiendo suceder que el consignatario que no recibe los géneros á tiempo, tenga que satisfacer, á los que se los contrataron, una indemnización, con más la rescisión del contrato, y el no tener derecho á indemnizarse del perjuicio porque no pactó la demora.

Esto se revela á todo espíritu recto; desde el instante en que no se reciben los efectos cuando deben de recibirse, el porteador falta á un requisito de la carta de porte, conservando, sin embargo, íntegro su derecho á percibir el precio del transporte que no ha realizado en la forma convenida.

Se comprende que el artículo abarcase ó comprendiese otro extremo, tal como el de que no haya derecho á indemnización cuando así se pacte; pero dejar este derecho á que haya ó no convenio sobre él, es legislar sobre un absurdo, porque como el perjuicio existe, resulta que éste no se reconoce para su causante, cuando de antemano no se haya convenido su reconocimiento y la cuantía del mismo.

Ni el perjuicio puede ponerse en duda, y sobre todo la falta del cumplimiento del deber del porteador, ni puede fijarse su precio hasta que se conozca el daño causado por el retraso.

También es de notar otra omisión: la de *la firma del porteador*, ó la de su sello ó signo de conocimiento al pie de la carta de porte; requisito esencial que hace su responsabilidad más firme y da verdadero carácter á

un documento que, pudiéndose transmitir por endoso, ha de necesitar cierto crédito que permita y facilite su circulación.

Los requisitos enumerados no son, sin embargo, obligatorios, pudiendo omitirse muchos de ellos cuando se trate de empresas de ferrocarriles ó de otras sujetas á tarifas ó plazos reglamentarios, en la forma que lo determinen los estatutos de estas Sociedades, pero sin la omisión de aquellos que determinen nombre, cantidad, peso, etc., que identifican las personas y las cosas y regulan la prima que pagan.

Art. 352. Las cartas de porte ó billetes en los casos de transporte 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 á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

Puede realizarse el transporte de viajeros y el de mercaderías por un mismo contrato, ó por dos: uno referente á una clase de transporte, y otro á otra. Pero, en todos los casos, y obedeciendo, como hemos consignado anteriormente, al principio de la fácil identificación de las cosas objeto del contrato, se han de especificar todos los caracteres que, dando idea de las mismas, de su precio y de su peso, hagan pronta y fácil su designación.

Como regla general, cuando se trata de transportar personas y cosas, las primeras hacen uso del billete que las autoriza para ocupar determinado departamento, sitio ó clase en el medio de transporte que se emplee, y éste es á la vez una prueba del contrato, puramente consensual, por el que el porteador se obliga á transportar al portador del billete á un lugar prefijado mediante cierto precio, y las segundas se consignan en una carta de porte que, aunque tiene relación con el billete, porque éste suele autorizar el traslado gratuito de cierta cantidad y peso de equipaje, es independiente de él y sujeto á otras reglas á que ya nos hemos referido.

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. (*Art. 205, Cód. 1829; 101, ley belga; 101, Cód. francés.*)

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 porteador, 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. (*Párr. 2º, art. 207, Cód. 1829; 405 y 408, ley alemana; 105, ley belga; 105, Cód. francés; párr. 1º, art. 415, italiano.*)

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 porte. (*Párr. 3º, art. 207, Cód. 1829.*)

Ya hemos dicho en otro lugar que la carta de porte es el documento justificativo del contrato, en cuya virtud, el porteador se obliga para con el cargador á llevar, y á entregar para con el consignatario, pudiendo cualquiera de éstos reclamarle el cumplimiento de su obligación.

También hemos significado la presunción *juris tantum* que se origina por la existencia de estos documentos, contra los cuales caben las mismas acciones que con los que se rigen por los principios generales del derecho común.

La falsedad es causa de anulación de todo contrato, y asimismo lo es el error material en la redacción, cuando, como la palabra *material* significa, se refiera á los hechos y no al derecho, cuya excusa, como se sabe, no es admisible en ninguna clase.

Así como el derecho del consignatario consiste en recibir las cosas porteadas, el del porteador se manifiesta reclamando y obteniendo la carta de porte, título justificativo por el que se le reclama, y que debe ser devuelto en el mismo instante en que se cumple la obligación contraída.

Pero como estos títulos pueden extraviarse, bien por el correo, bien por cualesquiera otras clases de acontecimientos, el recibo de las mercaderías, extendido en cualquier forma y suscrito por el consignatario, basta para cancelar las obligaciones del porteador del mismo modo que las cancelaría el canje de la carta de porte por las cosas consignadas en ella.

Estas obligaciones se cancelan mediante dicho canje, salvo cuando ya

cumplido el contrato, se manifestasen por escrito las reclamaciones que se reservaran dirigir el porteador ó el consignatario, exceptuando los casos de prescripción y de pago de portes, en los cuales ya no se admitirán reclamaciones ni acciones de ningún género contra el porteador por el estado de los efectos porteados.

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. (*Art. 206, Cód. 1829.*)

Esta disposición se ajusta al contrato que revista carácter mercantil; los que sean civiles se atenderán en el presente caso á los medios de prueba determinados por la ley de Enjuiciamiento civil en su art. 578.

Art. 355. La responsabilidad del porteador comenzará desde el momento en que reciba las mercaderías, por sí ó por medio de persona encargada al efecto, en el lugar que se indicó para recibirlas. (*Art. 217, Cód. 1829; 110, Reg. sobre la policía de los ferrocarriles de 8 Julio 1859; 395, ley alemana; 400, Cód. italiano.*)

Porque desde este momento comienza su obligación, que no se extingue, como hemos dicho, hasta que las entrega en la forma que se convino y en el lugar designado al efecto.

La entrega puede realizarla por sí ó por medio de otra persona encargada de hacerla, porque es lo general que el que se hace cargo de las mercaderías no sea el mismo que las conduce, sino una empresa que realiza el transporte por medio de sus dependientes. A pesar de esto, la responsabilidad, como es consiguiente, recae sobre la empresa ó particular que contrataron directamente, quedándoles á estas personas á salvo su derecho de repetir contra los funcionarios por los actos ú omisiones que ocasionaren perturbación en el contrato.

Art. 356. Los porteadores podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte; 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. (*Art. 118, Reg. de 8 Julio 1859; 401, Cód. italiano.*)

De este modo, los porteadores, admitiendo el contrato, no contraen más obligación que la de trasladar los objetos de un lado á otro, sin que les preocupe ni perjudique el estado en que se encuentran las cosas al llegar á su destino.

Es condición de todo transporte que las cosas vayan acondicionadas y preparadas en debida forma, según los medios de locomoción y la naturaleza de lo transportado, con objeto de que se realice lo convenido de modo que no resulte menoscabo para ninguna parte ni deterioro de las cosas.

Art. 357. Si, por fundadas sospechas de falsedad en 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. (*Art. 112, Reg. de 8 Julio 1859; 106, Cód. belga; 106, francés.*)

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. (*Párr. 2º, art. 114, Reg. de 8 Julio 1859.*)

Es verdaderamente sensible que no se haya publicado con el nuevo Código la exposición de motivos que sirvió de preámbulo al Proyecto de 1882 que ha sido la base de lo legislado posteriormente.

Al tratar de esta materia, decía el autor de aquel Proyecto, refiriéndose á la entrega y transporte de los objetos por el porteador: «Por lo regular, éste, sea un particular ó el agente de una gran empresa, suele aceptar la declaración del cargador sobre la naturaleza, condición y calidad de las mercancías contenidas en bultos ó fardos, sin preceder previo examen ó reconocimiento del contenido, á fin de no entorpecer la marcha de las operaciones mercantiles. El porteador se entrega generalmente á la buena fe del cargador, quien, justo es reconocerlo, suele corresponder á la confianza que aquél presta á sus manifestaciones.