

## TITULO DÉCIMOTERCERO

### DEL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE TERRESTRE

#### CAPÍTULO PRIMERO

Del contrato de transporte.—El porteador y el consignatario.—Disposiciones contenidas en el antiguo Código de Comercio acerca de los porteadores y el contrato de transporte terrestre.—Doctrina y jurisprudencia.—Derecho vigente acerca del contrato mercantil de transporte terrestre.

114.—Se ha definido el transporte un contrato consensual bilateral (1) por el que una persona se obliga á trasladar de un punto á otro cosas, personas ó noticias por un precio determinado (2). Tiene este contrato el carácter de arrendamiento de industria, y por lo tanto en el silencio del Código de Comercio deben aplicarse las reglas que el derecho civil prescribe para esta clase de contratos (3), y en consecuencia, los conductores de efectos por tierra ó por agua están sujetos en cuanto á la guarda y conservación de las cosas que se les confían, á las mismas obligaciones que respecto á los posaderos se determinan en los artículos 1783 y 1784 del Código civil. Además responderán los conductores de la pérdida y de las averías de las cosas que reciben, á no ser que prueben que la pérdida ó la avería ha provenido de caso fortuito ó de fuerza mayor, todo

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*. De los porteadores, edición de 1878, p. 118.

(2) Benito y de Endara, *Lecciones de Derecho mercantil*, pág. 223.

(3) Véanse los artículos 1583 al 1603 del Código civil.

lo cual se entiende sin perjuicio de lo que prevengan las leyes y los Reglamentos especiales (1). Se ha hecho notar con mucha oportunidad que tiene este contrato un carácter complejo, porque contribuyen á su su formación la locación de industria, ó sea el arrendamiento de servicios, la locación de cosas ó sea el arrendamiento de cosas muebles ó semovientes, y el depósito cuando el objeto del transporte es una cosa. En cuanto á las personas que en dicho contrato intervienen, debemos fijarnos, ante todo, en el *porteador*, ó sea la persona que mediante un precio se encarga de transportar por tierra ó por ríos ó canales navegables á un punto determinado, objetos que pertenecen á otros, para entregarlos á las personas que se le designan (2). En todo contrato de esta naturaleza hay dos personas cuya intervención es obligada, que son: el *remitente* (*expedidor* ó *cargador* cuando se trata de transportar cosas ó noticias), que es la persona iniciadora del contrato, y la que se obliga á hacer la entrega de las cosas ó noticias que han de transportarse ó á presentarse ella ó la persona ó personas convenidas cuando el contrato sea de transporte de personas, y el *porteador* ó *conductor*, que es la persona que se obliga á la conducción de las personas, cosas ó noticias de un punto á otro. Se ha hecho notar además que en el transporte de personas son de ordinario dos tan sólo las que intervienen, el remitente, que es á su vez la persona transportada, y el porteador; pero pueden ser tres, cuando el que suscribe el contrato no es la persona que ha de ser transportada, como ocurre en los transportes de tropas. En el transporte de cosas son tres de ordinario: el remitente, el porteador y el consignatario, ó sea la persona á quien el porteador ha de hacer entrega de las cosas transportadas. También pueden ser dos, porque si el remitente se traslada al mismo tiempo que las cosas, remitente y consignatario pueden confundirse. En el transporte de noticias pueden ser dos ó tres como en el transporte de cosas; pero hay una clase de transportes en que es forzoso que sean tres las personas que en él intervengan, y es el transporte telegráfico; pues en éste han

(1) Artículos 1601 al 1603 del Código civil.  
 (2) La Serna y Reus, obra citada.

de ser tres, si el servicio se ha de hacer en condiciones apropiadas, ó sea: remitente, porteador y consignatario (1).

Hacen notar los autores que el contrato de transporte es siempre mercantil, porque tanto si se hace del transporte una profesión ú oficio, como si se hace por puro accidente, constituye en todas ocasiones este contrato una especulación de carácter mercantil, salvo el caso en que el transporte hecho por accidente se hace gratuitamente, porque entonces es un acto de beneficencia que cae fuera del alcance del Código civil y del Código de Comercio. En los demás casos el transporte gratuito no supone más que la renuncia del derecho á cobrar el precio, pero no modifica esto ni los demás derechos, ni las obligaciones del porteador, remitente ó consignatario. El transporte es, en toda ocasión, un acto eminentemente mercantil, excepto cuando constituye un acto de beneficencia y no hay contrato suscrito, sea ó no comerciante el porteador y sea cualquiera el objeto del transporte. El medio en que se verifica el transporte influye no tanto en la esencia del contrato como en los accidentes, de modo que siempre se estudia con separación el contrato de transporte terrestre del marítimo (2).

115.—Vamos á ocuparnos del transporte terrestre, que es el que se hace por vías de tierra, comprendiendo en éstas las vías fluviales, naturales ó artificiales, y también los lagos cuando no son de gran extensión. Así se nota que el antiguo Código de Comercio indicaba que la calidad de porteador de comercio se extendía, no sólo á los que se encargaban de transportar mercaderías por tierra, sino también á los que hacían el transporte por ríos y canales navegables, no estando comprendidos en esta denominación los agentes del transporte marítimo (3). Tanto el cargador de las mercaderías como el porteador de ellas, podían exigirse mutuamente que se extendiera una carta de porte en que se expresara: 1.º, el nombre, apellido y domicilio del cargador; 2.º, el nombre, apellido y domicilio del porteador; 3.º, el nombre, apellido y domicilio de la persona á quien va dirigida la mercadería; 4.º, la fecha en que se hace la

(1) Benito y de Endara, obra citada, pág. 224 y anteriores.  
 (2) Benito y de Endara, obra citada.  
 (3) Art. 203 del antiguo Código de Comercio.

expedición; 5.º, el lugar donde ha de hacerse la entrega; 6.º, la designación de las mercaderías en que se hacía mención de su calidad genérica, de su peso y de las marcas ó signos exteriores de los bultos en que se contenían; 7.º, el precio que había de darse por el porte; 8.º, el plazo dentro del que había de hacerse la entrega al consignatario; 9.º, la indemnización que había de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto hubiese mediado algún pacto (1). Dábase el nombre de carta de porte al documento ó escritura en que consta el contrato de porte, el cual servía para acreditar el convenio celebrado entre ambos. Debía contener los requisitos indicados anteriormente, pero aun cuando se omitiere alguno, no dejaba por ello de hacer fe en juicio, no sólo porque así lo exigía la buena fe y las demás reglas que rigen los actos de comercio, si que también, porque no siendo absolutamente necesario, como se preceptuaba en el art. 206 del antiguo Código, para acreditar la obligación del porteador, podía ésta justificarse por otra clase de pruebas jurídicas (2). La carta de porte era el título legal del contrato hecho entre el cargador y el porteador, y por su contenido se decidían las contestaciones que pudiesen ocurrir en su ejecución y cumplimiento, sin admitirse más excepciones en contrario que las de falsedad y error involuntario en su redacción (3). En defecto de carta de porte, se estaba al resultado de las pruebas jurídicas que hacía cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, y el cargador estaba ante todas cosas obligado á probar la entrega de la mercadería al porteador en caso que éste la negare (4). El porteador debía recoger la carta de porte original y el cargador podía exigirle un duplicado de ella suscrito por el porteador, el cual le servía de título para reclamar en caso necesario la entrega de los efectos dados al porteador en el plazo y bajo la condiciones convenidas. Cumplido el contrato por ambas partes, debían canjearse ambos títulos, y en virtud de este canje, se tenían por canceladas sus respectivas obligaciones y acciones. En caso de que por extra-

- (1) Art. 204 del antiguo Código de Comercio.
- (2) La Serna y Reus, Coment. cit.
- (3) Art. 205 del antiguo Código de Comercio.
- (4) Art. 206 de id.

vio ú otra causa no pudiese el consignatario devolver al porteador en el acto de recibir los géneros el duplicado de la carta de porte, debía darle un recibo de los efectos entregados (1).

Según el antiguo Código de Comercio, el transporte de las mercaderías se efectuaba á riesgo y ventura del propietario y no al del porteador, si expresamente no se hubiese convenido lo contrario, y en su consecuencia, se consideraban de cuenta del propietario todos los daños y los menoscabos que sobrevinieren á sus géneros durante el transporte, por caso fortuito inevitable, por violencia insuperable ó por la naturaleza y vicio propio de los mismos géneros, quedando á cargo del porteador probar estas ocurrencias en forma legal y suficiente (2). Este era uno de los actos de jurisdicción voluntaria en materia mercantil que debía verificarse ante el Juez de primera instancia ó ante el Juez de paz, según los casos (3). Fuera de los casos citados, el porteador estaba obligado á entregar los efectos cargados en el mismo estado en que resultare de la carta de porte haberlos recibido, sin desfalco, detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, debía pagar el valor que éstos tuvieran en el punto donde debía hacerse la entrega en la época en que correspondía ejecutarse (4). La estimación de los efectos que el porteador debía pagar en caso de pérdida ó extravío, debía hacerse con arreglo á la designación que se les hubiere dado en la carta de porte, sin admitirse al cargador prueba sobre que entre el género que en ella declaró entregar se contenían otros de mayor valor ó dinero metálico (5).

Es un principio general que los vehículos responden al car-

- (1) Art. 207 del antiguo Código de Comercio.
- (2) Art. 208 de id.
- (3) Artículos 16, 17 y 18 del decreto del Gobierno Provisional de 6 de Diciembre de 1868.
- (4) Art. 209 del antiguo Código de Comercio.
- (5) Art. 210 de id. Con arreglo á la sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 20 de Febrero de 1860, inserta en la *Gaceta de Madrid* de 29 del mismo año, se resolvió que las Sociedades y Empresas de transportes están obligadas á cumplir exactamente lo que prometen en los anuncios que publican y en que fijan las condiciones con que ofrecen sus servicios, siempre que las personas que quieran utilizarlos llenen por su parte las condiciones exigidas, y que las Empresas deben por lo mismo responder de los daños y perjuicios causados por su negligencia.

gador en garantía de los efectos entregados al porteador, y por consiguiente, las bestias, carruajes, barcos, aparejos y todos los demás instrumentos principales y accesorios del transporte, están especialmente obligados en favor del cargador como hipoteca de los efectos entregados al porteador (1). Todas las averías que pudiesen sobrevenir en las mercaderías durante su transporte que no procediesen de caso fortuito inevitable, violencia insuperable ó por la naturaleza y vicio propio de los mismos géneros, eran de cargo del porteador (2). Igualmente respondía el porteador de las averías que procediesen de caso fortuito ó de la naturaleza misma de los efectos que se transportaren, si se probare que ocurriesen por negligencia suya ó por que hubiere dejado de tomar aquellas precauciones que el uso tenía adoptadas entre personas diligentes (3).

116.—Cesaba la responsabilidad del porteador en las averías cuando se cometía engaño en la carta de porte, suponiéndolos de distinta calidad genérica que la que tenían realmente (4); y si por efecto de las averías quedaban inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, no estaba obligado el consignatario á recibirlos y podía dejarlos por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día; empero cuando entre los géneros averiados se hallaren algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, podían dejarse por cuenta del porteador los deteriorados, y el consignatario debía recibir los que estaban ilesos, haciéndose esta segregación por piezas distintas y sueltas, y sin que para ello se dividiera en partes un mismo objeto (5). Cuando el efecto de las averías era sólo una disminución en el valor del género, se reducía la obligación del porteador á abonar lo que importaba este menoscabo, á juicio de peritos (6). La responsabilidad del porteador comenzaba desde el momento en que recibía las mercancías por sí, ó por medio

(1) Art. 211 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 212 de id.

(3) Art. 213 de id.

(4) Art. 214 de id.

(5) Art. 215 de id.

(6) Art. 216 de id.

de persona destinada al efecto en el lugar que se le indicó para cargarlas (1), y si ocurrían dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallaren las mercancías al tiempo de hacerse la entrega, debían reconocerse por peritos, nombrados amigablemente por las partes, ó en su defecto por la Autoridad judicial, haciéndose constar por escrito las resultas; y si en su vista no quedaren conformes los interesados en sus diferencias, debía procederse al depósito de las mercaderías en almacén seguro (2), y aquéllos usaban de su derecho como correspondía (3). Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo de las mercaderías, debía tener lugar la reclamación contra el porteador por daño ó avería que se encontrase en ellas al abrir los bultos, con tal que no se reconocieran en la parte exterior de éstos las señales del daño ó avería que se reclamare. Después de haber transcurrido el expresado término de veinticuatro horas, ó que se hubiesen pagado los portes, era inadmisibile toda repetición contra el porteador sobre el estado en que hiciera la entrega de los géneros que condujo (4). El porteador era responsable de todas las resultas á que pudiese dar lugar su omisión en cumplir con las formalidades prescritas por las leyes fiscales en todo el curso del viaje y á su entrega en el punto á donde iban destinadas; pero si el porteador hubiese procedido en ello en virtud de orden formal del cargador ó consignatario de las mercaderías, quedaba exento de aquella responsabilidad, sin perjuicio de las penas corporales ó pecuniarias en que ambos incurrian ó habían incurrido con arreglo á derecho (5). El porteador no tenía personalidad para investigar el título con que el consignatario recibió las mercancías que transportare, y debía entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno por el solo hecho

(1) Art. 217 del antiguo Código de Comercio.

(2) Este era uno de los actos mercantiles de jurisdicción voluntaria comprendidos en el art. 16 del decreto del Gobierno provisional de 6 de Diciembre de 1868, que habian de practicarse ante el Juez de primera instancia, ó ante el Juez de paz en los casos establecidos en el art. 17, guardando siempre las formas prevenidas en el 18.

(3) Art. 218 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 219 de id.

(5) Art. 220 de id.

de estar designado en la carta de porte para recibirlas, y de no hacerlo, se constituía responsable de todos los perjuicios que por la demora se causaren al propietario (1). No hallándose en el domicilio indicado en la carta de porte el consignatario de los efectos que conduce el porteador, ó rehusando recibirlos, debía proveerse su depósito por el Juez local á disposición del cargador ó remitente de ellos, sin perjuicio de tercero de mejor derecho (2). El cargador podía variar la consignación de los efectos que entregó al porteador mientras estuvieren en camino, y éste cumplía su orden con tal que al tiempo de prescribirse la variación de destino le devolviera en el acto el duplicado de la carta de porte suscrita por el porteador (3). Si la variación de destino dispuesta por el cargador exigiese que el porteador variase de ruta, ó pasase más adelante del punto designado en la carta de porte para la entrega, debía fijarse de común acuerdo la alteración que hubiere de hacerse en el precio de los portes, y en otra forma no tenía más obligación el porteador que la de hacer la entrega en el lugar prefijado en el primer contrato (4). Cuando mediare pacto expreso entre el cargador y porteador sobre el camino por donde debía hacerse el transporte, no podía el porteador variar la ruta, y en caso de hacerlo, se constituía responsable á todos los daños que por cualquiera causa sobrevinieran á los géneros que transportare, además de pagar la pena convencional que hubiese podido ponerse en el pacto; y si no hubiere intervenido dicho pacto, quedaba á arbitrio del porteador elegir el camino que más le acomodase, siempre que se dirigiese por vía recta al punto donde debía entregar los géneros (5). Estando prefijado el plazo para la entrega de las mercaderías, debía verificarse ésta dentro de él, y en su defecto pagar el porteador la indemnización pactada en la carta de portes, sin que el cargador ni el consignatario tuviesen derecho á otra cosa; mas cuando la tar-

(1) Art. 221 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 222 de id., y 16, 17 y 18 del decreto del Gobierno provisional de 6 Diciembre de 1868.

(3) Art. 223 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 224 de id.

(5) Art. 225 de id.

danza excediere un doble del tiempo prefijado en la carta de porte, además de pagar la indemnización, quedaba responsable el porteador de los perjuicios que hubiesen podido seguirse al propietario (1).

No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tenía el porteador la obligación de conducirlos en el primer viaje que hiciese al punto donde debía entregarlos, y no haciéndolo, eran de su cargo los perjuicios que se ocasionaren por la demora (2). Los efectos porteados estaban especialmente obligados á la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados en su conducción, cuyo derecho se transmitía sucesivamente de un porteador á otro, hasta el último que hacía la entrega de los géneros, el cual reasumía en sí las acciones de los que le habían precedido en la conducción (3). Cesaba dicho privilegio en favor del porteador sobre los efectos que condujo, cuando pasaban á tercer poseedor después de haber transcurrido tres días desde su entrega, ó si dentro del mes siguiente á esta entrega no usare de su derecho; en ambos casos no tenía otra calidad que la de un acreedor ordinario por acción personal contra el que recibió los efectos (4). Los consignatarios no podían deferir el pago de los portes de los géneros que recibieren después de transcurridas las veinticuatro horas siguientes á su entrega, y en caso de retardo, sin hacer reclamación alguna sobre desfalco ó avería en ellas, podía el porteador exigir la venta judicial de los géneros que condujo en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiere suplido (5). El derecho del porteador al pago de lo que se le debía por transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario, no se interrumpía por la quiebra de éste (6), ni

(1) Art. 226 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 227 de id.

(3) Art. 228 de id.

(4) Art. 229 del antiguo Código de Comercio, y véanse también el 798 del mismo Código, el 350, punto 1.º de la ley de Enjuiciamiento, sobre los negocios y causas de comercio de 24 de Julio de 1830.

(5) Art. 230 del antiguo Código de Comercio, y decreto citado de 6 de Diciembre de 1868, artículos 16, 17 y 18.

(6) Art. 231 de id.

por la del cargador (1), siempre que lo hubiese reclamado dentro del mes siguiente al día de la entrega (2). Las disposiciones citadas se entendían del mismo modo con los que aun cuando no hiciesen por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contrataban hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas en una operación particular y determinada, ó ya como comisionistas de transportes y conducciones. En cualquiera de ambos casos quedaban subrogados en el lugar de los mismos porteadores, tanto en cuanto á las obligaciones y responsabilidad de éstos, como en cuanto á sus derechos (3).

Los comisionistas de transportes estaban obligados, fuera de las demás obligaciones impuestas por las leyes mercantiles á todos los que ejercían el comercio en comisión, á llevar un registro particular, con las formalidades prescritas, ó sea encuadernados, forrados, foliados, etc. (4), en el que debían sentarse, por orden de progresión de números y fechas, todos los efectos de cuyo transporte se hubiesen encargado, con expresión de su calidad, persona que los cargó, destino que llevaban, nombres y apellidos y domicilio del consignatario y del porteador, y precio del transporte (5).

117.—El prodigioso aumento que han tenido desde la publicación del antiguo Código las vías de comunicación, especialmente las férreas, la mayor facilidad y baratura de los medios de locomoción y las crecientes necesidades de 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.

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*; edición de 1878, pág. 124.

(2) Art. 231 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 232 del antiguo Código de Comercio. Según los ilustres comentaristas La Serna y Reus, tomaban el nombre de asentistas ó empresarios los que expedían mercaderías para cuyo transporte llevaban á sus comitentes un precio mayor del que pagaban á los porteadores, y llamábanse comisionistas de transportes á los que contrataban en su nombre con los porteadores, pero por cuenta ajena, la traslación de las mercaderías de sus comitentes. (*Comentarios al antiguo Código de Comercio*; edición de 1878, pág. 125.)

(4) Véase el art. 40 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 233 de id.

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 designaba el Código antiguo. Por eso el nuevo 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 de 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.

En el antiguo no se encuentra formulado con bastante claridad y fijeza este criterio. Sólo declara quiénes se comprenden bajo el nombre de porteadores. Pero también ofrece dudas el resolver, con arreglo á esta misma declaración, si merecen aquella calificación, y por consiguiente, si ejecutan actos mercantiles los que se dedican al transporte de viajeros; industria que tan gran incremento ha tomado en los tiempos modernos. El vigente Código suple estos vacíos y resuelve cuantas dudas pueden surgir acerca de la naturaleza mercantil del contrato de transporte, sentando dos reglas generales para determinar los casos en que se reputará mercantil el transporte verificado por vías terrestres ó fluviales de todo género. Según la primera, se atiende á la naturaleza de los objetos transportados, cualquiera que sea la calidad del porteador y cargador; por la segunda, se toma en cuenta exclusivamente la condición del porteador, prescindiendo del objeto del contrato.

Con sujeción á dichas reglas, 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.

Atendidos los términos generales con que se define la naturaleza de este contrato, es evidente que quedan comprendidos en el mismo todos los transportes que verifiquen los comer-

cientes matriculados ó las personas que ejercen habitualmente este tráfico, utilizando sus medios de transporte personas diferentes, cualesquiera que sea el número y la importancia de los géneros transportados, la duración del viaje y la forma de efectuarlo, sin perjuicio de las modificaciones que establecen las leyes y reglamentos por que se rigen ciertos medios de locomoción terrestre ó fluvial, como los ferrocarriles, tranvías y vapores, las cuales deberán observarse, en cuanto no se opongan á las disposiciones del Código vigente, por los que necesitan valerse de ellos para el transporte de mercancías ó personas.

Mas la doctrina del Código antiguo sobre transportes terrestres, que en general está fundada en los verdaderos principios del Derecho mercantil, es insuficiente en los momentos presentes para resolver las variadas cuestiones á que dá origen el gran desarrollo que ha adquirido este ramo importante del comercio. Por eso el vigente, aceptando aquella doctrina, ha introducido importantes novedades para ponerla en armonía con las nuevas combinaciones y necesidades producidas por los modernos medios de locomoción, bajo un orden más lógico y sistemático que el que ofrece el Código antiguo.

De estas novedades son dignas de notarse, por el progreso que realizan respecto de la legislación antigua, 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 hace tiempo observándose en los principales pueblos extranjeros, se autoriza para extenderlos, 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 estuviera expedida á la orden, ya enajenándola ó pignorándola, mediante la simple tradición de este documento si estuviere extendido al portador.

Aunque las cartas de porte deben contener todas y cada una de las circunstancias que el Código enumera, á fin de que por su contenido se decidan las contestaciones que ocurran sobre ejecución y cumplimiento del contrato de transporte,

cabe prescindir de muchas de ellas, con gran ventaja del comercio, interesado vivamente en practicar el mayor número de operaciones en el menor tiempo posible, cuando los transportes se verifican por ferrocarriles ú otras empresas sujetas á tarifas ó plazos fijados de antemano en los reglamentos por que las mismas se rigen. En estos casos pueden omitirse las circunstancias relativas al precio, plazos y condiciones del transporte, pues bastará que en la carta de porte ó en la declaración de expedición se citen las tarifas ó reglamentos, según los cuales haya de practicarse aquél. Si el cargador no exigiese la aplicación de tarifa determinada, se presume que deja su elección á la buena fe de la empresa porteadora, la cual, como más conocedora de las tarifas que rigen para cada clase de transportes, deberá aplicar la que resulte más beneficiosa al cargador; lo contrario sería un abuso de confianza, que el legislador en ningún caso puede tolerar.

Mayor concisión cabe en la redacción de dichos documentos, cuando se refieren al transporte de viajeros y de sus equipajes. Por regla general, los precios y las condiciones son los mismos para todos, y previamente se hallan consignados en los reglamentos ó anuncios conocidos del público, faltando sólo, para completar el contenido de aquellos documentos, las condiciones relativas al porteador, fecha de la salida y llegada y precio, tratándose de viajeros, y las necesarias para la identificación de los equipajes cuando de éstos se trate.

Otra modificación importante introduce el vigente Código respecto de las cartas de porte. Dispone el Código antiguo que el canje de los ejemplares suscritos por el cargador y el porteador, produce la extinción completa de las obligaciones á que estaban sujetos ambos contratantes, en virtud de dicho documento. La observancia literal de esta disposición, difícil, si no imposible en muchos casos, da lugar á frecuentes dudas y cuestionés, por los términos absolutos en que se halla redactada, especialmente cuando el receptor de los objetos transportados ha de formular alguna reclamación contra el porteador. El vigente Código ha modificado la doctrina del antiguo en sentido más práctico y adecuado á la realidad de esta clase de operaciones mercantiles. La persona que tenga derecho, según