

No se exige esta diferencia á los efectos conducidos desde las provincias de Ultramar en bandera española para los depósitos de la península, aunque despues se extraiga parte de ellos en bandera extranjera.

Tambien pueden traspasarse á buques y para puertos extranjeros los mismos frutos, géneros y efectos de las provincias españolas de Ultramar conducidos en buques nacionales y registrados para puertos habilitados del reino, pagando el derecho diferencial expresado en la disposicion anterior.

Cuando el buque lleva avería y la Sanidad no le permite su entrada en el puerto, le es permitido á su capitán traspasar á otro el todo ó parte de su cargamento, siempre que medie operacion de comercio y que por su estado no pueda trasladarse al lazareto poniéndose de acuerdo las autoridades de Sanidad y de Hacienda para que la operacion se verifique con las precauciones necesarias y que no se cometa ninguna clase de fraude.

Los cargamentos procedentes de puertos extranjeros de América y Asia conducidos á la península en buques españoles pueden continuar en ellos ó traspasarse á otros así mismo nacionales para cualquier puerto extranjero ó de las provincias españolas de América y Oceanía, satisfaciendo un 2% de depósito, aun cuando no lo hubiere establecido en el puerto á que vengán destinados.

Finalmente, cuando una embarcacion trasborde á otra su carga, por arribada ú otra causa forzosa, ó bien la desembarque para volverla á embarcar, no debe pagar los derechos que correspondería percibir á la aduana, si aquella carga se introdujere en la península.

TRASFERIR.—Es ceder á favor de otro un derecho ó una cosa cuyo dominio se tiene, y por consiguiente nadie puede transferirse lo que no le pertenece con un perfecto derecho, á ménos que fuere depositario, arrendatario, comodatario ú otro detentor ó tenedor precario, pues todos estos pueden transferir, mediante título traslativo de dominio, el derecho de prescribir.

TRASPASO.—Viene á ser sinónimo de transferencia, pues no es más que la accion de transmitir á otro algun crédito, accion ó derecho.

TRASPORTE.—Es uno de los factores más importantes de todo problema comercial, esto es, la traslacion de mercancías de un punto á otro. El transporte puede ser terrestre fluvial ó marítimo, segun se haga en tierra firme, á lo largo ó á través de los ríos y canales, ó por el mar.

Ya hemos visto en los artículos *Navegacion Fletamento* (veáanse) y otros, lo más importante de lo que hace relacion al transporte marítimo; veámos ahora algunos detalles referentes al

TRASPORTE TERRESTRE.—Este es objeto de un contrato sumamente usual en el comercio y cuya importancia no hay necesidad de encarecer por razon de su evidencia. Estos contratos suelen celebrarse entre un comerciante, que entonces toma el nombre de cargador, y otro comerciante especialmente dedicado á la conduccion de mercancías y que toma en este contrato el nombre de porteador. A veces hay entre uno y otro un intermediario llamado asentista, comisionista ó agente de transportes, con el cual contrata directamente el cargador, y entonces este intermediario asume respecto de dicho cargador los derechos y deberes del porteador, al paso que en virtud del contrato que á su vez celebra con el porteador efectivo, adquiere sobre este los derechos y asume las obligaciones del cargador.

El documento en que consta el contrato que nos ocupa, es el que se conoce en el comercio con el nombre de *carta de porte*, pero puede tambien contratarse sin él y hasta verbalmente. Si media contrato escrito, esto es, cuando se estiende carta de porte, esta debe ser duplicada y guardar el porteador la suscrita por el cargador y este la firmada por el porteador. La carta de porte ha de contener: los nombres apellidos y domicilios del cargador, del porteador y del consignatario ó persona á quien las mercancías se remiten; la fecha de la expedicion; el lugar en que se ha de entregar la cosa transportada; la nota de

las mercancías en que se exprese su calidad genérica, su peso y sus marcas ó señas exteriores de los bultos en que vayan embaladas; el precio del porte; el plazo máximo dentro del cual el consignatario ha de haber recibido las mercancías; y finalmente, la indemnizacion que el porteador haya de abonar en caso de retardo, si es que sobre este punto se conviene en estipular alguna condicion.

La carta de porte es un documento de prueba de la mayor importancia, pues que por ella se deciden las diferencias que pueden ocurrir entre los contrayentes sobre la ejecucion y cumplimiento del contrato, y contra él no se admiten otras excepciones que las de falsedad y error involuntario en su redaccion. Cuando no media este documento, las partes han de hacer las pruebas ordinarias, pero siempre es el cargador quien ante todo debe probar haber hecho la entrega del género al porteador, si éste la negase.

En la carta de portes puede estipularse un plazo dado para que haga el porteador la entrega de la mercancía, ó dejar de estipularse; en el primer caso, éste está obligado á satisfacer al cargador la indemnizacion convenida si transcurre aquel plazo sin que la entrega se haya verificado, y es además responsable de los perjuicios causados si la demora en la entrega fuese doble del plazo para ella convenido. En el segundo caso, es decir, cuando no se estipula plazo determinado para la entrega, el porteador ha de transportar los géneros en el primer viaje que haga al punto á que van destinados y de no hacerlo se le puede exigir indemnizacion.

Cuando el porteador en el acto de ir á verificar la entrega de las mercancías á su consignatario no encuentra á éste ó se niega el último á recibir las debe acudir al juez para que ordene su depósito, quedando á disposicion del cargador ó remitente.

Los comisionistas de transportes, además de las obligaciones que la ley les impone como á los de otras clases, han de llevar un registro particular que cumpla con las condiciones marcadas para los li-

bro de comercio, en el cual, por órden progresivo de números y de fechas han de sentarse todos los efectos de cuyo transporte estén encargados, expresando su calidad y destino así como el precio del transporte, la persona del cargador y los nombres apellidos y domicilios del porteador y del consignatario.

Son de cuenta del porteador cuantas averías sufran las mercancías durante su transporte cuyo comienzo se considera ser el momento en que le son entregadas por el cargador y el cual no fine hasta verificar su entrega al consignatario ó en su defecto al depositario designado por el juez competente.

Se exceptúan de esta disposicion general las averías causadas por violencia insuperable, accidente fortuito inevitable ó vicio y naturaleza propios de la misma cosa, pero estas circunstancias es el porteador quien debe probarlas, y á pesar de ello no pueden eximirle de responsabilidad si se probase que ocurrieron por negligencia ó falta de precaucion.

Llegado el caso de hacerse efectiva la responsabilidad del porteador por averías, si estas son tales que los géneros en que concurren no sirvan para la venta, el consignatario puede abandonarlas al porteador y exigirle su valor al precio corriente en la plaza á que se hubiesen destinado, y si la avería solo fuese parcial, y quedasen algunas piezas en buen estado, puede recibirlas y practicar respecto de las demás lo que hemos dicho anteriormente.

El porteador responde asimismo de cualquier perjuicio que pueda derivarse de su omision en el cumplimiento de las ordenanzas de aduanas.

Si el género objeto del contracto se pierde debe abonar el porteador con arreglo á las indicaciones de la carta de porte.

Al cumplimiento de las obligaciones del porteador quedan tácita y especialmente hipotecados sus carruajes, barcos, caballerías y todo instrumento de transporte de su propiedad, pero en cambio tiene derecho al cobro del precio de los portes á las veinticuatro horas de entregado el género, y si no se le satisfacen dentro de dicho

término ni hay reclamación pendiente del consignatario, exigir la venta judicial del género porteado en cantidad suficiente para cubrir dicho precio y los gastos hechos para la buena y debida conservación de aquel.

TRIBUNAL DE COMERCIO.—Es el que entiende exclusivamente de todos los negocios mercantiles. Estos tribunales que existen en un gran número de naciones y que aun en España existieron y funcionaron hasta la revolución de Setiembre 1868, fueron despues abolidos pasando su jurisdicción á la ordinaria.

No sabemos si con esto se perjudicó ó no al comercio, pero lo cierto es que, no simplificándose el procedimiento legal en materia mercantil y siendo en ella legos ó poco prácticos los magistrados ningun bien ha producido al comercio esta medida.

TRIPULANTES.—Son los marineros de la dotación de un buque destinado á su maniobra y servicio.

Los contratos entre los tripulantes y el

capitan deben formularse por escrito en el libro de cuenta y razon y firmarse por los que sepan hacerlo ó por otro en su nombre y autorización por los que no sepan firmar.

Los tripulantes una vez cerrada su contrata no pueden abandonar la nave sin permiso del capitan ni permitir que nadie cargue ni descargue cosa alguna sin su orden, debiendo además fiel obediencia en todo lo relativo al servicio; pudiendo sin embargo quejarse terminado el viaje, si el capitan se hubiese excedido en sus atribuciones y entonces se sujeta á exámen la conducta de éste y se le castiga si resulta haber lugar á ello.

Esta clase de contratos se disuelven por el mútuo dicenso de las partes ó por justa causa, debiéndose abonar en este último caso al hombre de mar despedido por el capitan los salarios devengados hasta el día en que lo fuese. El tripulante no puede pasar del servicio de una nave al de otra sin autorización escrita del capitan de la primera.

U

UNIDAD MÉTRICA.—Es el tipo de comparación en el sistema métrico decimal. Esta unidad es el metro, igual á la diez millonésimas parte del arco de meridiano que pasa por los polos. El metro tiene diez decímetros, cada uno de estos, otros tantos centímetros y estos á su vez diez milímetros.

Sin embargo, para medir grandes espacios tales como los que ocupa la propiedad territorial, puede decirse que la unidad es el area que tiene diez metros de lado ó sean cien metros cuadrados, ó cien centiáreas, pues que la centiárea es cuadrado de un metro de lado.

UNIDAD MONETARIA.—Es el tipo de comparación en el sistema monetario legal, y por consiguiente, ha de usarse en todos los documentos que tengan algun carácter oficial. Esta unidad es la peseta

la cual se divide en céntimos ó sea en centésimas partes de la misma.

Para reducir á pesetas y céntimos las monedas del antiguo sistema ó una cantidad expresada con arreglo á ellas deben dividirse por 136 si se trata de maravedises, por 34 si son cuartos, y por 4 cuando son reales; y multiplicarse por $2\frac{1}{2}$ si son escudos, y por 5 si son duros y por 80 si onzas de oro.

USUARIO.—Se designa con esta palabra á la persona que tiene derecho á usar con ciertas limitaciones una cosa que pertenece á otro; esto es, de servirse de los frutos ó utilidades de la cosa de otro en la medida necesaria para su consumo y el de su familia. Se diferencia del usufructuario, en que el disfrute de dichas utilidades está limitado por las necesidades de su familia y las suyas propias, al paso que

el usufructuario está libre de esta limitación.

USUFRUCTUARIO.—El que tiene derecho á usar ó utilizar alguna cosa cuyo dominio no le pertenece. El usufructuario, por lo mismo que percibe las utilidades de la cosa, está obligado al pago de las contribuciones á ella correspondientes.

USURA.—Es el interés que el deudor ha de satisfacer al acreedor por el dinero

prestado por éste. La usura se divide en tres clases: la lucrativa, que se percibe simplemente por sacar un beneficio de la cosa prestada; la compensatoria que viene á ser como una indemnización de una pérdida sufrida por el prestamista por razon del préstamo; y la punitoria, que se impone al deudor como pena por su morosidad en el pago de su deuda.

V

VALE.—Se llaman tambien vales, aunque no tan generalmente, los pagarés á la orden. Los vales se reputan mercantiles cuando se dan de comerciante á comerciante, á consecuencia de una operación mercantil, y con instrumentos de cambio, si son pagaderos en lugar distinto de aquel en que se fecharon.

Los vales son pagaderos en el mismo día que se expresa en ellos, y si falta esta expresión, á los diez días de su fecha.

Por excepción de la regla general, los vales ó pagarés á la orden del Banco de España, producen acción aun cuando girados á favor del portador.

El tenedor de un vale no puede negarse á recibir una parte de su importe á cuenta y debe consignarse al dorso de él la suma percibida.

La responsabilidad de los endosantes de un vale ó pagaré termina á los dos meses de la fecha del protesto, y el tenedor no tiene entonces acción sino contra el deudor directo del vale.

Los vales que no sean á la orden no pueden considerarse sino como simples promesas de pago.

VALOR EN CUENTA.—Frase con que se expresa muchas veces en las letras y pagarés, la suma que el librador ha recibido ó con la cual compensa la de la letra ó del pagaré.

VALORES.—Se llaman valores ó efectos de comercio aquellos documentos representativos de algun valor y que se admi-

ten y circulan en el comercio como si fuesen especies ó poco ménos. A esta clase pertenecen las letras de cambio, los pagarés á la orden, las cartas órdenes de crédito, las acciones, las obligaciones, las pólizas de fletamento etc., etc.

VARIACION.—En lenguaje de Bolsa es sinónimo, es decir, que expresa la existencia de algun cambio sobrevenido en la cotización de los valores públicos ó cotizables, ya sea en el sentido de un aumento de precio ó de una disminución.

VENCIMIENTO.—Las obligaciones mercantiles de cualquier clase que sean, deben cumplirse á su vencimiento, pudiendo el acreedor ó la persona para con la cual se ha contraído compeler á ello á su deudor ú obligado; siendo tan riguroso este deber, que á veces basta que no se cumpla en el mismo día, para que aquel pueda ser declarado en quiebra. Pero en el contrato en que el vencimiento es más apremiante, es el contrato de cambio.

En efecto; el pagador de una letra no debe pagarla antes del vencimiento, pues si lo hace no por esto queda exonerado de sus obligaciones, ó sea de la responsabilidad de su importe si resulta no haber pagado á persona legítima, como tampoco debe pagar á la presentación del ejemplar de una letra cuando puso en otro su aceptación, pero en los demás casos, una vez vencida esta, ha de satisfacerla en el mismo día del vencimiento siempre que en él se le presente.