tregar la cosa vendida, si el comprador no ha pagado el precio ó no ha obtenido un plazo para el pago (art. 2,987, Cód. Civ.).[1]

V

DE LOS PORTEADORES Y ALQUILADORES.

La cuarta especie del contrato de obras de que se ocupa el Código Civil, es el de transporte, ó de los porteadores ó alquiladores, cuya definición se puede deducir de los términos con que está concebido el artículo 2,629, diciendo que es aquel por el cual se obliga alguno á transportar bajo su inmediata dirección ó la de sus dependientes, por tierra ó por agua, á una persona, ó algunos animales, mercaderías ó cualesquiera otros objetos.[2]

Como el contrato de transporte es uno de los más importantes para la vida del comercio, ha surgido la necesidad de considerarlo como una negociación mercantil, cuando los porteadores forman un establecimiento regular y permanente de transportes, y de sujetarlo á las reglas del Código de Comercio; pero cuando no se hace de él una industria ó especulación, sino que accidentalmente se celebra, entonces se rige por las reglas generales de los contratos y por

1 Artículo 2,856, Cód. Civ. de 1884.

2 Artículo 2,510, Cód. Civ. de 1884.

Reformado en los términos siguientes:

"El contrato por el cual alguno se obliga á transportar bajo su inmediata dirección ó la de sus dependientes, por tierra ó por agua, á una persona ó á algunos animales, mercaderías ó cualesquiera otros objetos, se regirá por las disposiciones del Código Mercantil, y en su defecto, por las de éste, si los porteadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente."

La reforma ha venido á hacer más claro el texto de la ley, de manera que sin que haya lugar á dudas, se comprenda que el contrato de transporte es mercantil, y por consiguiente, está regido por los preceptos del Código de Comercio, cuando los porteadores hacen de él su ocupación ordinaria y forman un establecimiento regular y permanente.

las especiales que establece el Código Civil (art. 2,629, Cód. Civ.).[1]

En consecuencia, debemos establecer que el contrato de transporte, es, por regla general, mercantil, y está regido por los preceptos sancionados por el Código de Comercio, y por excepción, cuando el porteador no se dedica habitualmente á transportar mercancías, personas, animales ú otros objetos, es civil sujeto á las reglas comunes de los contratos y á otras especiales que establece el Código Civil.

El contrato de transporte es bilateral y no exige para su validez formalidad alguna, de manera que desde el momento en que otorgan su consentimiento los contratantes, contraen obligaciones recíprocas, pues el que expide la mercancía ú objeto que debe transportarse, queda obligado á pagar el precio del transporte, y el porteador tiene el ineludible deber de hacer éste en el plazo convenido.

Sin embargo, los autores sostienen, con razón, que aunque el contrato de transporte es consensual, en el sentido de que no está sometido por la ley á una forma especial para su validez, es real, porque las obligaciones especiales que de él nacen, no comienzan sino cuando se le entregan al porteador las cosas que debe transportar.

Es cierto que la promesa de hacer el transporte convenido es válida y produce obligaciones recíprocas para los contratantes, y que la falta de cumplimiento de ellas da derecho á la indemnización de daños y perjuicios; pero también lo es que, por la naturaleza misma de las cosas, no puede existir el contrato si no se entrega el objeto que debe transportarse, como no puede existir el depósito sin cosa depositada.[2]

1 Artículos 2,510 y 2,511, Cód. Civ. de 1884.

2 Guillouard, tomo II, núm. 740; Aubry y Rau, tomo IV, § 373; Lyon Caen y Renault, Précis du Droit Comercial, tomo I, núm. 865.

De lo expuesto se infiere, que aun cuando el contrato de transporte se perfecciona sólo por el consentimiento de los contratantes, no se consuma, ó más bien dicho, no se puede llevar á su debida ejecución, sino mediante la entrega al porteador de los objetos que se obligó á transportar.

La naturaleza especial de este contrato le da caracteres que le son peculiares, y son los siguientes:

1º Exige generalmente el concurso de tres personas, el dueño de los objetos que se deben transportar, que se designa con el nombre de *cargador*, el individuo que se obliga á hacer el transporte, que se llama *porteador*, y la persona á quien van consignados tales objetos.

2º El contrato de transporte supone necesariamente la relación entre dos lugares distintos, separados por una distancia cualquiera, á los cuales tiene por objeto poner en comunicación, pues de otra manera carecería de objeto. Al primero de dichos lugares se le llama de *expedición*, y al segundo de *destino*.

3º El contrato de transporte exige necesariamente, aun cuando no lo estipulen de una manera expresa los contratantes, un plazo más ó menos largo para su ejecución, según la distancia que medie entre el lugar de la expedición y el del destino.

Hechas estas explicaciones, veamos cuáles son los efectos que produce el contrato de transporte respecto de los porteadores, advirtiendo antes, que los autores del Código reglamentaron alguno de esos efectos, considerando á aquellos individuos como si tuvieran una empresa pública establecida y se dedicaran ordinariamente á transportar mercancías, personas, etc.

Los preceptos del Código, dictados bajo tal consideración, se hallan en pugna con el artículo 2,629 del mismo ordenamiento, que declara: que el contrato de transporte se rige por las disposiciones del Código de Comercio, si los

porteadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente.

Además, importan una contradicción á las reglas especiales del Código de Comercio, que en el artículo 576 declara: que el contrato de transporte por vías terrestres ó fluviales de todo género, cuando tenga por objeto mercaderías ó cualquiera efectos del comercio, se reputa mercantil.

Para evitar los defectos indicados, hay necesidad de interpretar las reglas establecidas por el Código Civil de una manera restrictiva, y concluir que ellas no pueden tener aplicación cuando se trate del transporte de mercancías y efectos del comercio, aunque el porteador no se dedique habitualmente á hacer transportes para el público, y se entienden derogadas por el Código de Comercio todas aquellas reglas que se refieren á los establecimientos ó empresas de transporte, que están regidos por los preceptos especiales de ese ordenamiento.

Casi todos los Códigos modernos establecen el principio, según el cual, se equipara el contrato de transporte al depósito, é imponen por lo mismo al porteador los mismos derechos y obligaciones que al depositario.

Nuestro Código no hace una declaración semejante, sino que establece las reglas siguientes, cuya justicia se comprende por su sola enunciación, y que tienen por objeto determinar la responsabilidad de los porteadores y su extensión:

1ª Los porteadores responden del daño causado á las personas por defecto de los conductores, carruajes, máquinas ó caballerías; y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor ó por caso fortuito (art. 2,631, Cód. Civ.):[1]

2ª Responden igualmente de la pérdida y de las averías

1 Artículo 2,512, Cód. Civ. de 1884.

de las cosas que reciben, á no ser que prueben que la pérdida ó avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor ó de vicio de las mismas cosas (art. 2,632, Cód. Civ.):[1]

3ª Responden igualmente de los daños causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzarlo ó durante su curso, ó por mutación de camino, á menos que prueben que los obligó á ello caso fortuito ó fuerza mayor (art. 2,634, Cód. Civ.).[2]

Refiriéndose Guillouard al artículo 1,784 del Código Francés, que establece la misma responsabilidad para los porteadores, dice que ese precepto y sus concordantes se pueden resumir en una regla y dos excepciones. Según aquélla, el porteador es responsable de que lleguen al lugar de su destino los objetos de cuya conducción se encarga en buen estado, en el tiempo que se estipuló en el contrato.

Según las excepciones, el porteador no responde del retardo, de las pérdidas ni de las averías que provienen de caso fortuito ó de fuerza mayor, ni de las provenientes de vicio propio de los objetos transportados.[3]

La regla no es más que la reproducción del principio sancionado por el artículo 1,558 del Código Civil, relativo á la responsabilidad del deudor de cosa cierta y determinada, según el cual, la pérdida en poder de aquél, se presume acontecida por su culpa, mientras no se pruebe lo contrario.[4]

Ya hemos dicho que el precepto mencionado se funda en la consideración de que, siendo difícil, si no imposible, para el acreedor, la demostración de que ha sido víctima de la culpa ó negligencia del deudor, quedarían burlados sus derechos, y por tal motivo ha creado la presunción legal de culpabilidad de éste, que le impone la obligación de probar su inocencia, y por consiguiente, que la destrucción ó pérdida de la cosa se verificó por causas extrañas á su voluntad.[1]

1 Artículo 2,513, Cód. Civ. de 1884.
2 Artículo 2,515, Cód. Civ. de 1884.
3 Tomo II, núm. 742.
4 Artículo 1,442, Cód. Civ. de 1884.

Las excepciones son, á su vez, la reproducción de la contenida en el artículo 1,457 del Código, que declara que cesa la responsabilidad del deudor, aun cuando se haya constituído en mora, si no se ha obligado á responder de los casos fortuitos.[2]

En consecuencia, podemos establecer que la ley ha creado una presunción *juris* en contra del porteador, que le supone responsable de las pérdidas y averías de los objetos, materia del transporte, y por tanto, que le impone la obligación de probar que han sido producidas por caso fortuito, fuerza mayor ó vicios de los mismos objetos.

4ª Los porteadores responden también de las omisiones ó equivocaciones que haya en la remisión de efectos, ya sea que no los envíen en el viaje estipulado, ya sea que los envíen á parte distinta de la convenida; porque tales errores y omisiones se deben única y exclusivamente á la culpa y negligencia de los porteadores, por no poner la atención y el cuidado debidos en el cumplimiento de las obligaciones que se impusieron (art. 2,633, Cód. Civ.).[3]

5ª Tienen el empresario ó conductores el deber de procurar el remedio de todos los accidentes, evitando gravámenes á los pasajeros, en cuanto fuere posible; toda vez que obrando así, procuran los medios de cumplir las obligaciones que se impusieron en el contrato (art. 2,640, Cód. Civ.).[4]

Reglamentando esta materia, que es enteramente extraña al derecho civil, supuesto que, por declaración expresa del artículo 2,629 del Código, el contrato de transporte se rige por las disposiciones del Código de Comercio, siempre que

1 Tomo III, pág. 190.
2 Artículo 1.441, Cód. Civ. de 1884.
3 Artículo 2,514, Cód. Civ. de 1884.
4 Artículo 2,521, Cód. Civ. de 1884.

los porteadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente, ordena el artículo 2,641 del primero de dichos ordenamientos, que los empresarios de transportes públicos por tierra ó por agua, tengan un registro en que asienten lo que reciben para su conducción; y el artículo 2,642 declara que tales empresarios son responsables de los daños y perjuicios por las infracciones que durante el transporte se cometan de las leyes ó reglamentos fiscales y de policía, aunque no sean ellos mismos los conductores, quedándoles sus derechos á salvo contra éstos en caso de que resultaren culpables del daño.[1]

Estos preceptos, que son una usurpación al derecho mercantil, están, á nuestro juicio, derogados, como hemos dicho antes, por el Código de Comercio, y no pueden tener aplicación en la práctica. Por lo mismo, nos limitamos á advertir que el primero de ellos ha tenido por objeto prevenir y evitar las cuestiones que pudieran suscitarse entre los contratantes acerca de la entrega de los objetos que deben transportarse y procurarles un medio fácil de probar ésta.

El segundo de dichos preceptos es innecesario, porque la responsabilidad á que se refiere, está ya determinada por el artículo 2,638.[2]

Los empresarios de transportes no tienen la responsabilidad de que hemos hecho mérito, en los casos siguientes:

1º Cuando no se les entregan á ellos las cosas que deben ser transportadas, sino á los cocheros, marineros, remeros ó dependientes de la empresa, que no estén autorizados para recibirlos por cuenta de ella, pues en tal caso, la responsabilidad es exclusiva de la persona á quien se entregó la cosa (arts. 2,635 y 2,636, Cód. Civ.).[3]

La razón es perfectamente perceptible; porque el daño

1 Artículos 2,522 y 2,523, Cód. Civ. de 1884.
2 Artículo 2,519, Cód. Civ. de 1884.
3 Artículos 2,516 y 2,517, Cód. Civ. de 1884.

que resulte en el caso expresado, proviene única y exclusivamente de la culpa del dueño de los objetos que debían ser transportados, por haberlos entregado á personas que no estaban autorizadas para recibirlos por cuenta del porteador, en quienes no había depositado su confianza, sin duda alguna por no estimarlas dignas de ella.

2º La responsabilidad de todas las infracciones que durante el transporte se cometan, de las leyes y reglamentos fiscales ó de policía, es del conductor y no de los pasajeros ni de los dueños de las cosas conducidas, á no ser que la falta se haya cometido por esas personas (art. 2,637, Cód. Civ.).[1]

Pero aun cuando el porteador no sea responsable de las faltas de que hemos hecho referencia, en cuanto á las penas, sino cuando tuviere culpa, lo es siempre de la indemnización de los daños y perjuicios, conforme á las prescripciones del Código Penal (art. 2,638, Cód. Civ.).[2]

Fácil es comprender la justicia de estos principios, si se tiene presente que la infracción de las leyes fiscales ó de policía, importan la comisión de un delito ó de una falta, y que según los principios elementales del derecho penal, sólo son justiciables é incurren en la pena á que se han hecho acreedores, las personas que infringen las leyes penales como autores, cómplices ó encubridores; pero nunca las personas bajo cuya autoridad ó dependencia se hallan, quienes solamente son responsables de los daños y perjuicios causados por la infracción de esas leyes, porque están obligados á velar sobre la conducta de aquéllas y de impedir los daños que su malicia y su inexperiencia pueda causar.

Es decir, que la ley considera á tales personas responsables de negligencia ó de imprudencia en el cumplimiento de ese deber, si sus subordinados delinquen, y las somete

1 Artículo 2,518, Cód. Civ. de 1884.
2 Artículo 2,519, Cód. Civ. de 1884.

á las reglas que establece el Código Penal sobre la responsabilidad civil, acerca de la cual hemos hecho las explicaciones convenientes en el artículo IV, lección 3ª, tomo III de esta obra.[1]

3º Cuando la cosa transportada es de naturaleza peligrosa ó de mala calidad y el daño proviniere de esas circunstancias; pues en tal caso la responsabilidad es de la persona que contrató con el porteador, tanto por el daño que se cause en la cosa, como por el que reciban el medio de transporte ú otras personas ú objetos, porque entonces no hay acto alguno que le sea imputable y que sirva de base á su responsabilidad (art. 2,644, Cód. Civ.).[2]

Pero si el porteador tuvo conocimiento de las circunstancias mencionadas, es entonces responsable del daño que proviniere de alguna de ellas; porque no tomó las precauciones que exigían la naturaleza y calidad de los objetos transportados, fué negligente en el cumplimiento de sus deberes dando ocasión á que se produjera el daño.

Las personas transportadas, ó mejor dicho, los pasajeros, tienen para exigir de los porteadores el exacto cumplimiento del contrato de transporte en todas sus partes; pero no lo tienen para pretender la aceleración ó retardo del viaje, ni alteración alguna en la ruta ni en las detenciones ó paradas, cuando estos actos estén marcados por el reglamento respectivo ó por el contrato; pues si fuera de otra manera, tendrían facultad para romper con las condiciones del contrato y alterarlas á su arbitrio, sin contar con la voluntad de los porteadores, contra el principio elemental de derecho, sancionado por el artículo 1,535 del Código Civil, que declara que los contratos no pueden revocarse ni al-

1 Página 217.
2 Artículo 2,525, Cód. Civ. de 1884.
Este precepto fué reformado, haciendo extensiva la regla que sanciona al caso en que el daño provenga de que la cosa no esté empacada ó envasada convenientemente.

terarse sino por el mutuo consentimiento de los contratantes (art. 2,639, Cód. Civ.).[1]

En cuanto á los alquiladores, tienen la obligación de declarar los defectos de las cabalgaduras ó de cualquier otro medio de transporte, y son responsables de los daños y perjuicios que resulten de la falta de esta declaración (art. 2,646, Cód. Cv.).[2]

Se ha impuesto esa obligación á los alquiladores, para evitar abusos punibles, pues por el deseo de recibir el alquiler de las cabalgaduras y de los demás medios de transporte, sería posible que ocultaran los defectos de éstos, exponiendo á los viajeros á graves, y tal vez, irreparables perjuicios. En pocas palabras, tal obligación tiene por objeto evitar el dolo y el fraude de los alquiladores.

Cesa la responsabilidad que la ley les impone, cuando hacen la declaración debida, pues si los interesados aceptan los medios de transporte que les ofrecen, teniendo noticia de los defectos de que adolecen, deben imputarse á sí mismos las consecuencias de su conducta temeraria.

Si la cabalgadura muere ó enferma, ó si en general se inutiliza el medio de transporte, la pérdida es de cuenta del alquilador, en virtud del principio, según el cual, la cosa perece para el dueño, á no ser que pruebe que el daño sobrevino por culpa del otro contratante; pues entonces existe un hecho imputable á éste que da origen á su responsabilidad (art. 2,647, Cód. Civ.).[3]

La persona transportada es responsable del daño que causa, ya por culpa, ya por falta de observancia de los reglamentos del transporte, porque en uno y en otro caso, su conducta importa la infracción del contrato. Pero aun cuando no fuera así, bastaría que por su culpa sufriera un daño

1 Artículos 1,419 y 2,520, Cód. Civ. de 1884.
2 Artículo 2,527, Cód. Civ. de 1884.
3 Artículo 2,528, Cód. Civ. de 1884.

el porteador, para que fuera responsable de él, en virtud del principio que nos obliga á reparar el daño que causamos á otro (art. 2,645, Cód. Civ.).[1]

El porteador tiene derecho de recibir, y por tanto, el otro contratante tiene obligación de pagar, el precio y los gastos á que diere lugar la conducción, en los términos estipulados en el contrato; y á falta de convenio expreso, según la costumbre del lugar, ya sobre el importe del precio y de los gastos, ya sobre el tiempo en que haya de hacerse el pago (arts. 2,648 y 2649 Cód. Civ.).[2]

Sancionando esta regla, no ha hecho el Código más que venir en auxilio de los contrayentes, para precaver las discusiones á que su omisión sobre punto tan importante pudiera ocasionar, fundándose en que por el hecho de no haber determinado el importe del precio, hacen comprender que se someten á los usos y costumbres del lugar, que hace las veces de ley en casos semejantes.

El porteador goza del privilegio de ser preferido en el pago de los fletes de los objetos transportados sobre el precio de éstos, pero á condición de que se hallen en su poder (arts. 2,086 y 2,650, Cód. Civ.).[3]

Como acerca de este privilegio hemos hecho ya las explicaciones convenientes en el capítulo III, lección 9ª de este tratado, remitimos á nuestros lectores á ellas.[4]

Para terminar, advertiremos que las acciones provenientes del contrato de transporte, tienen, por la ley, una duración limitada á un tiempo corto, porque los intereses de los contratantes así lo exigen, ya para evitarles la dificultad de las pruebas, ya para no tener incierta por mucho tiempo la situación de ellos respecto de su responsabilidad.

---

1 Artículo 2,526, Cód. Civ. de 1884.
2 Artículos 2,529 y 2,530, Cód. Civ. de 1884.
3 Artículos 1,952 y 2,531, Cód. Civ. de 1884.
4 Tomo III, pág. 157 y 158.

Si la ley dejara á los porteadores en esa situación por un largo tiempo, difícilmente habría personas que se dedicaran al transporte de efectos, con grave perjuicio del comercio, con especialidad, y del interés público.

Tal es el motivo por el cual declara el artículo 2,643 del Código Civil, que las acciones que nacen del transporte, sea en pro ó en contra de los porteadores, no duran más de seis meses después de concluído el viaje.[1]

VI

DEL APRENDIZAJE.

La quinta especie del contrato de prestación de servicios es el de aprendizaje, que se define por los autores, diciendo que es aquel por el cual se compromete la persona que ejerce un arte ó un oficio á enseñar á otro mediante un precio convenido.

Antiguamente cada gremio de artesanos tenía sus reglas particulares, y nadie podía ejercer ningún arte ú oficio, sin haber estado de aprendiz un número de años, más ó menos largo, y sin sufrir el respectivo examen de incorporación al gremio.

La existencia de los gremios regida por las ordenanzas respectivas, otorgaba á éstos una especie de monopolio del trabajo, no obstante las reiteradas disposiciones dictadas para corregir ese abuso, contenidas en el título 23, libro 8º de la Nov. Recop.

Proclamada por la Constitución de 1857 la libertad del trabajo como una de las garantías individuales, como uno de los derechos del hombre, base y objeto de las institucio-

---

1 Artículo 2,524, Cód. Civ. de 1884.