

sura son de dos clases, unas voluntarias y otras forzosas. Las primeras son: I. El vencimiento del término ó de la condición fijada por la convención; II. El consentimiento recíproco de las partes ó la voluntad de una de ellas, en ciertos casos.

Las segundas son: I. La muerte. II. La interdicción; y III. La quiebra ó la insolvencia.

En cuanto á la manera como termina la cuenta corriente por el vencimiento del término ó de la condición fijada por los interesados, ó la voluntad recíproca de éstos, he aquí en qué términos se expresan los autores:

«Cuando un plazo ó una condición se fijan en el convenio, su cumplimiento pone fin á la cuenta corriente; se comprende que en este caso una sola de las partes no puede exigir una clausura anticipada de la cuenta. Al contrario, si los dos contratantes se ponen de acuerdo para renunciar á sus relaciones, la cuenta se suspende sin dificultad en la época que les plazca exigir.»

«Su consentimiento recíproco á este respecto puede ser expreso ó tácito. Además, puede resultar de los usos del lugar ó de la cesación efectiva de las operaciones, durante cierto tiempo, y los tribunales aprecian la situación según las circunstancias.»

«Fundándose la cuenta corriente en la confianza de las partes, no puede subsistir sin ella. Cada uno de los corresponsales puede, pues, exigir la suspensión de la cuenta; pero es preciso para esto que haya un motivo legítimo para cesar las operaciones y poner un término á los efectos de la cuenta corriente, porque una petición de clausura no justificada podría ocurrir en un momento inoportuno para el otro corresponsal, y uno y otro tienen derecho á igual protección. Es evidente que tampoco se debe tolerar la demanda dolosa del uno, del mismo modo que la injusta resistencia del otro. Por último, hay lugar á extender á la cuenta corriente las reglas aplicables á los casos de disolución de los contratos de mandato y de sociedad.»

En cuanto á los motivos que hacen necesaria ó forzosa la terminación de la cuenta corriente, el primero de ellos es la muerte de uno de los contratantes, porque los herederos del difunto tienen capacidad para arreglar la cuenta; pero no para proseguir las operaciones.

Lo mismo debe decirse de los casos de interdicción ó de quiebra. La cuenta corriente no puede intervenir sino entre personas capaces de contratar; de aquí resulta que tiene necesariamente que suspenderse desde que esta capacidad llega á desaparecer, como sucede en los casos de interdicción, desde la fecha de la sentencia que la ha declarado. Por la misma razón la quiebra no puede permitir que subsistan entre dos corresponsales relaciones

de cuenta corriente. A partir de la sentencia declaratoria, el quebrado está herido de incapacidad.

Los efectos de la clausura son: I. La suspensión de las operaciones; II. La compensación que por efecto de la clausura se verifica entre las partidas del debe y del haber, sin que haya lugar á distinguir entre los capitales y los intereses llevados á la cuenta corriente; y III. La exigibilidad del saldo; consecuencia última de las relaciones jurídicas establecidas entre los dos comerciantes que han consentido en la situación creada por ellos al establecer la cuenta corriente.¹

SECCION IV.

Del Contrato de carga ó de transporte terrestre.

CAPITULO I.

DE LOS CONTRATOS AUXILIARES DEL COMERCIO TERRESTRE.

Del contrato de transporte terrestre.—Al comenzar la segunda parte de este Tratado, digimos que, aparte de los contratos que tienden directamente á la producción del comercio, y que por este motivo pueden llamarse fundamentales, hay otros que de una manera indirecta, pero eficaz, contribuyen á facilitar las relaciones comerciales, por lo que se les puede considerar como auxiliares, unos del comercio en general, como la sociedad, la fianza, etc., y otros, auxiliares del comercio terrestre ó del comercio marítimo.

Después de haber hablado de los contratos fundamentales del comercio y de los que de una manera general le sirven de auxiliares, tócanos hablar ahora de los que son propios sólo del comercio terrestre, y al hacerlo, daremos principio á nuestro estudio por el contrato mercantil de transporte por vías terrestres ó fluviales.

La importancia y trascendencia de este contrato es tan notoria, que apenas hay necesidad de llamar la atención de nuestros lectores acerca de un punto tan sencillo. Copiaremos, sin embargo, las siguientes palabras de un autor moderno, porque en ellas se

¹ En el tomo 4º de la Revista de Legislación y Jurisprudencia (México, 1890) se publicó un interesante estudio sobre la naturaleza y efectos jurídicos de la cuenta corriente, presentada por el Sr. Lic. D. Lorenzo Elizaga, como tesis para la oposición á la cátedra de Derecho Mercantil en la Escuela de Comercio.

encuentra compendiado cuanto pudiéramos decir, no sólo acerca de la importancia de este contrato y de los beneficios que por medio de él recibe el comercio, sino también de la naturaleza jurídica del mismo contrato, considerado en el punto de vista del Derecho Civil.

“El transporte de mercancías constituye una de las funciones especiales del comercio; repara los inconvenientes de la desigual distribución de las riquezas sobre la superficie terrestre, permite también aprovechar el mayor grado de aptitud que puedan tener para la transformación de las primeras materias las personas que están lejos de nosotros. Elevado á la categoría de industria, disminuye las dificultades y los gastos inherentes á los transportes particulares, tiende á producir el equilibrio de los precios de las mercancías en los distintos lugares, y atenúa también los daños que pudieran sobrevenir en determinados países por efecto de ciertas circunstancias, por ejemplo, la carestía. Jurídicamente el transporte es un contrato mixto de locación de trabajo, en cuanto el porteador se obliga á transportar mercancías de un lugar á otro, y de depósito en cuanto el porteador mismo recibe las mercancías que ha de transportar, con la obligación de custodiarlas y restituir las después en el estado en que le fueron entregadas: participando, pues, del depósito el contrato de transporte, es de naturaleza real y de aquí que no se perfeccione hasta que las cosas no se hayan entregado efectivamente para el transporte.”¹

Las palabras anteriores bastan para darnos á conocer la naturaleza de este contrato, que se encuentra comprendido también en el lib. III del Código Civil bajo el título XIII que trata del contrato de obras, forma especial de una convención que los romanos asimilaban al arrendamiento, porque de él toma sus elementos esenciales, pero que la Jurisprudencia moderna ha colocado en una categoría especial.²

Esto no obstante, el carácter mercantil del contrato de transporte ha sido reconocido por el art. 2510 del Código Civil, en el cual se dice que el contrato que alguno celebre obligándose 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 de Comercio, si los porteadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente.

¹ David Supino. Derecho Mercantil, Lib. 2º, tít. 2º, cap. 4º, núm. 216.

² En la Jurisprudencia española era llamado arrendamiento de obras ó de industria. Gutiérrez Fernández. Estudios fundamentales del Derecho Civil español. Lib. 4º, sec. 2ª, pár. 7º.

Tal disposición se encuentra en armonía con la que contiene la frac. VIII del art. 75 del Código Mercantil vigente; y bajo este concepto debemos comprender en el estudio que hemos comenzado, las empresas de navegación fluvial y ferrocarrileras, que tienen precisamente por objeto el transporte de personas ó mercancías de unos lugares á otros. De aquéllas y de éstas hablaremos más adelante en cuanto lo permita la brevedad de este Tratado, advirtiendo que en el contrato de porte en lo general, lo mismo que en los demás contratos, á falta de disposiciones expresas del Código de Comercio, se aplicarán las del Derecho común, á las que, por este motivo, frecuentemente hemos hecho referencia.

En el contrato de transporte intervienen ordinariamente tres personas que son: una, el remitente que expide las mercancías; otra, el porteador, que es el que se encarga de transportarlas; y otra, finalmente, el destinatario ó consignatario, que es la persona que debe recibirlas; y hemos dicho que intervienen ordinariamente estas tres personas, porque no hay inconveniente en que el remitente se indique á sí mismo, como consignatario, en el cual caso sólo dos personas intervienen en el contrato.

Suele también acontecer que un tercero intervenga en este contrato acercando á las partes contratantes y facilitándoles su celebración. Estos agentes suelen llamarse *comisionistas de transportes*, y entre nosotros están considerados en la cuarta categoría de los corredores, según el art. 52 del Código vigente.

Este comienza el cap. I del tít. X, lib. II, declarando que el contrato de transportes por vías terrestres ó fluviales de todo género, se reputará mercantil: I, cuando tenga por objeto mercaderías ó cualesquiera efectos de comercio; y II, cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador ó se dedique habitualmente á verificar transportes para el público.¹

Según estas palabras, parece que el concepto de este contrato ha adquirido mayor amplitud como contrato mercantil, que la que tenía por el Derecho común, puesto que no solamente el artículo citado considera mercantiles los transportes que hagan las empresas especiales, establecidas con este objeto, sino también el de las mercaderías ó cualesquiera efectos de comercio, y aún el de cualquiera otro objeto, siempre que sea comerciante el porteador.

El mismo Código, al hablar de este contrato, hace frecuentes referencias á las empresas de transportes y especialmente á las ferrocarrileras; pero nosotros, para proceder con mejor método, re-

¹ Art. 576, Código de Comercio.

servaremos lo relativo á este contrato, cuando se verifica por medio de los ferrocarriles y otras vías semejantes, para tratar de él al terminar la materia que es objeto de nuestro actual estudio.

Procediendo, pues, con la mayor claridad posible, expondremos brevemente la forma y manera como este contrato se celebra; las obligaciones y derechos del cargador ó remitente; los derechos del porteador y sus responsabilidades, y las responsabilidades y derechos del consignatario, reservando para el fin, según acabamos de indicarlo, decir algo acerca del transporte de mercancías y de personas por las empresas establecidas con ese destino.

1.^o *Forma del contrato de transporte y manera de celebrarlo.*—El contrato de que hablamos, como todos los contratos, recibe su eficacia y su valor del consentimiento de las partes. Sin éste, no puede haber contrato, y una vez prestado el consentimiento, tal parece que no podría retirarse. Esta regla general sufre, sin embargo, una excepción en el contrato, de que tratamos, porque la ley permite que se rescinda por sólo efecto de la voluntad del cargador, antes ó después de comenzado el viaje, pagando, al porteador, en el primer caso, la mitad, y en el segundo, la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique, bajo el concepto de que si no cumpliere con esa obligación ó no cubriere el importe al contrato, el contrato no quedará rescindido. ¹

También lo quedará de hecho antes de emprenderse el viaje, ó durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo ó continuarlo, como declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos ú otros acontecimientos análogos.

En estos diversos casos, esto es, cuando el contrato se rescinda de hecho por causas independientes de la voluntad de los interesados, cada uno de ellos perderá los gastos que hubiere hecho, si el viaje no se ha verificado; y si está en curso, el porteador tendrá derecho á que se le pague la parte del porte proporcional al camino recorrido, y la obligación de presentar las mercancías, para su depósito, á la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la prueba relativa de encontrarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, á cuya disposición deben quedar. ²

La justicia y equidad de estas disposiciones es manifiesta, por más que á primera vista pudiera creerse que la voluntad de uno

¹ Art. 578. Código de Comercio.

² Arts. 579 y 580.

de los contratantes no debe ser bastante para que el contrato se rescinda. Hay que considerar, para comprender bien el espíritu de equidad que ha presidido á las disposiciones de que hablamos, que el contrato de porte está establecido en beneficio directo del cargador, que es el que mayor interés tiene en que sus mercancías sean transportadas oportunamente de un lugar á otro, mientras que el porteador no tiene en ello otro interés que el de recibir el precio que por el transporte se ha estipulado.

Aquél puede, por lo mismo, cambiar su determinación, sin agravio de la justicia, siempre que á éste le indemnice de lo que por la rescisión deja de ganar, que es sustancialmente lo que el Código dispone.

En cuanto al caso en que el contrato se rescinda de hecho por causa de fuerza mayor ó de inconvenientes que no permitan su realización, es claro que ninguna responsabilidad puede venir á causa de ello á los contratantes, y que el Código resuelve las dificultades que en este caso se pueden presentar con perfecta equidad.

Aunque el contrato de transporte produzca obligaciones para el porteador, esto no impedirá que, salvo pacto en contrario, pueda estipular con otro la conducción de las mercancías, siendo la razón de ello que para su celebración no se tienen en cuenta ordinariamente las cualidades personales del porteador, sino los medios de que éste puede disponer para cumplir las obligaciones que contrae. Fácilmente se comprende que en el caso de que hablamos, el porteador conservará el mismo carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, esto es, del cargador ó remitente, y que asumirá, á su vez, el de cargador para con la persona á quien haya encargado del transporte de las mercancías. El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario. ¹

Aunque según opinión de los autores el contrato de transporte, atendiendo á su naturaleza, puede celebrarse verbalmente ó por escrito, el Código requiere que á su celebración preceda el otorgamiento de un documento llamado *carta de porte*, el cual debe extenderse por el cargador, y algunas veces es autorizado por el corredor de transportes, y es designado con el nombre de *conocimiento*.

En dicha carta de porte ó conocimiento, deberán expresarse las circunstancias siguientes, si bien la omisión de algunas de ellas no invalidará el documento ni destruirá su fuerza probatoria, pu-

¹ Art. 577, Cód. de Com.

diéndose rendir sobre las circunstancias que falten, las pruebas respectivas:¹

- I. El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- II. El nombre, apellido y domicilio del porteador.
- III. 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.
- IV. 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.
- V. El precio del transporte.
- VI. La fecha en que se hace la expedición.
- VII. El lugar de la entrega al porteador.
- VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario; y
- IX. La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

Cuando el transporte se hace por medio de arrieros ó trajinantes, es práctica común que intervenga un corredor en la extensión de la carta de porte, por el conocimiento personal que tiene del porteador, conocimiento que no siempre puede tener el remitente; y además, ha sido también costumbre en el comercio que se anote en la carta de porte, ó conocimiento, en el caso de que hablamos, la cantidad que haya recibido el porteador en cuenta de sus fletes.

La carta de porte es, según el Código, el título legalizado del contrato entre el cargador y el porteador, y por su contenido se decidirán las cuestiones que ocurran acerca de su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la de falsedad y error material en su redacción.²

Por lo mismo, concluído el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud de ello se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones, salvo cuando se hicieren constar, por escrito, en el mismo título, las reclamaciones que las partes quisieren reservarse, y el derecho que tiene el consignatario para reclamar dentro de las veinticuatro horas siguientes á la recepción de las mercancías, los derechos que tenga contra el porteador.³

En caso de extravío, las cuestiones que surjan se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al

1 Arts. 581 y 588, Cód. de Com.

2 Art. 583, id.

3 Artículo citado.

cargador la relativa á la entrega de la carga y debiendo, cuando la entrega se verifique, obtener del consignatario un recibo de los objetos entregados, el cual producirá los mismos efectos que produciría la carta de porte extraviada si se hubiese devuelto.¹

El Código permite que la carta de porte se extienda no sólo á favor del consignatario, sino también á la orden de éste, y aún simplemente al portador de ella, exigiendo que se extiendan libros talonarios, y ordenando que se expidan á los interesados las copias que pidieren, las cuales, siempre que en ellas se exprese que son tales copias, surtirán el efecto debido.²

Como es natural suponerlo, el portador legítimo de la carta de porte se subrogará por este solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador, y el recibo que en este caso extienda deberá contener los requisitos que se exigen en los documentos de esta clase; esto es, deberá acreditar la identidad de su persona en la forma que se exige á todo tenedor de un documento de crédito.³

2º *Obligaciones y derechos de las personas que intervienen en el contrato de transporte.*—Comenzando por el cargador ó sea el remitente, sus obligaciones son fáciles de comprender. Está obligado, en primer lugar, á hacer entrega al porteador de las cosas que han de transportarse en el lugar y tiempo convenidos y acondicionadas de modo que se puedan cargar, transportar y descargar; de no ser así, el porteador puede rechazarlas ó aceptarlas con reserva; á falta de esto se presume, salvo prueba en contrario, que no tienen defecto aparente los embalajes y el porteador queda responsable.

Debe también entregar al porteador los documentos necesarios, así fiscales como municipales, para el libre tránsito y pasaje de la carga; y si por infracción de las leyes fiscales se le impusieren multas ú otras penas pecuniarias, deberá satisfacerlas por su cuenta, estando además obligado á indemnizar al porteador de los perjuicios que se le hayan causado por la violación de las leyes fiscales.

Las pérdidas y averías que las mercancías sufran y que procedan de vicio propio de ellas ó de casos fortuitos, serán de cuenta del cargado; pero las que se originen por falta de cuidado y diligencia del porteador, serán de cuenta de éste, á quien el remitente deberá también indemnizar de los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido y de todas

1 Art. 581, Cód. de Com.

2 Art. 582, id.

3 Art. 583, id.

las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador.

Debe por último el remitente, enviar con oportunidad la carta de porte al consignatario de la manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga á su final destino.¹

En compensación de estas obligaciones, pueden señalarse los siguientes derechos que el Código concede al cargador:

I. El de variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida á favor del primer consignatario.

II. El de variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva, en la cual se indique al porteador el nuevo consignatario si lo huviere.²

El porteador, á su vez, tiene, según el Código, las obligaciones siguientes que pueden referirse á tres actos diversos: la entrega y recepción de la carga, la conducción de ella, y por último, su entrega á la persona á quien va consignada.

En cuanto á lo primero, el porteador está obligado á recibir las mercancías en el tiempo y lugar que se hubiere convenido como lo hemos dicho, al hablar de las obligaciones del remitente.

En cuanto á la conducción de las mercancías, el porteador está obligado:

I. A emprender y cumplir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato.

II. A verificar el viaje desde luego, si no hay término ajustado; y en el más próximo á la fecha del contrato, si acostumbra hacerlo periódicamente.

III. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad desde que las reciba hasta que las entregue á satisfacción del consignatario. Ya hemos dicho que el porteador no responde de las pérdidas y averías que las mercancías sufran y que procedan de vicio propio de ellas ó de caso fortuito.

Como esta última expresión puede tomarse en un sentido más ó menos amplio, lo cual podría dar lugar á algunas dudas, nos parece oportuno hacer algunas explicaciones que den á conocer á nuestros lectores la significación que en Derecho tienen tales palabras. Los jurisconsultos dicen que por caso fortuito debe entenderse un suceso inopinado, ó la fuerza mayor que no se puede

¹ Art. 588, Cód. de Com.

² Art. 589, id.

prever ni resistir, y ponen como ejemplo, las inundaciones, los incendios, las sediciones populares, las ruinas de edificios causadas por alguna desgracia imprevista y otros acontecimientos semejantes.

Por regla general nadie responde del caso fortuito, porque hay un principio de Derecho que dice, que la cosa perece para el que es dueño de ella; pero de ordinario se admiten dos excepciones á esta regla general, que son: cuando ha habido culpa, la cual ha dado lugar al caso fortuito; y cuando ha mediado pacto expreso ó morosidad en la entrega de la cosa.

Por lo que hace á las obligaciones del porteador con relación al consignatario, la ley, de acuerdo con la naturaleza del contrato, le impone las siguientes:

I. La de entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte ó de la orden respectiva en defecto de ella.

II. La de pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, ó si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

III. La de entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, á no ser que estén en barricas, cajones ó fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin lesión exterior.

IV. La de probar que las pérdidas ó averías de las mercancías, ó el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa ó negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en estos acontecimientos.

V. La de pagar las pérdidas ó averías que sean de su cargo, con arreglo al precio que á juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender á las indicaciones de la carta de porte.

VI. Y en general, la de cubrir al cargador ó consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, que le sea imputable, ya porque no haya dado cumplimiento al contrato relativo.¹

Si el porteador tiene tales obligaciones, también la ley ha cuidado de fijar con la debida exactitud los derechos que le concede, y son los siguientes:

I. El de recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia ó culpa del cargador, el viaje no llega á verificarse.

II. El de percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia ó culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre

¹ Art. 590, Cód. de Com.

que á virtud del convenio hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo.

III. El de rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiese su continuación un acontecimiento de fuerza mayor.

IV. El de continuar el viaje, removido el obstáculo de que se acaba de hablar, si no hiciere uso de la facultad que se le concede en ese caso, siguiendo la ruta designada en el contrato; ó si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si ésta resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y el tiempo de la detención.

V. El de exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare ú omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude ó dolo.

VI. El de obligar al consignatario á que reciba la carga que esté ilesa, separando la que estuviese averiada, siempre que separada ésta, no sufra aquella disminución en su valor.

VII. El de retener las mercancías transportadas mientras no se le pague el porte.

VIII. El de promover el depósito de las mismas mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario, ó á quien lo represente, ó si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.¹

De todos estos derechos el séptimo es muy importante, porque constituye una garantía justamente concedida al porteador sobre los objetos que han servido de materia al contrato de porte, concedido por el art. 1952 del Código Civil y confirmada por la disposición del Código de Comercio que hemos mencionado. Es conveniente, sin embargo, advertir que como en este caso la ley equipara al porteador con el acreedor pignoraticio, este privilegio debe entenderse limitado al caso en que las mercancías transportadas se encuentren todavía en poder del porteador.

Finalmente, el consignatario que es, según hemos dicho, la persona que interviene en el contrato de porte como designada para recibir las mercancías, tiene las siguientes obligaciones que le impone el Código:

I. La de recibir las mercancías sin demora, siempre que lo per-

¹ Art. 591, Cód. de Com.

mita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte.

II. La de abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador.

III. La de devolver la carta de porte, ó de otorgar, en su defecto, el recibo correspondiente.

IV. La de pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere.

V. La de ejercer, dentro de veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que le competan contra el porteador, cualesquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar en caso de negligencia, los perjuicios que á éste cause.

VI. La de cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo á las mercancías porteadas.¹

En el Código de Comercio de 1854 encontramos un artículo que no estará por demás recordar aquí, porque si bien carece de fuerza legal, contiene un principio que es conforme á la naturaleza del contrato que venimos estudiando. Dicho artículo dice que el porteador no tiene personalidad ó derecho para investigar el título con que el consignatario recibe las mercancías que transporta ó conduce; y que debe entregarlas sin demora ni entorpecimiento alguno al consignatario, por el solo hecho de estar designado en la carta de porte para recibirlas, siendo responsable, si no lo hiciere, de todos los perjuicios que se causen al propietario.

En el mismo Código se encuentra previsto un caso que puede fácilmente ocurrir, y es cuando al tiempo de recibirse las mercancías ocurren dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador, acerca del estado en que aquellas se encuentran. En este caso el citado Código disponía que al hacerse la entrega se reconociesen las mercancías por peritos nombrados amigablemente por las partes y que si no hubieren convenido en el nombramiento, éste se haga por la autoridad judicial, debiéndose en uno ú otro caso, hacer constar el dictamen de los peritos. Y previendo todavía el mismo Código la inconformidad de los interesados, ordenaba que se procediese al depósito de las mercancías en almacén seguro, y que uno y otro contendiente usaran del derecho que creyesen tener en la forma que fuese arreglada á la ley.

¹ Art. 595, Cód. de Com.

El consignatario tiene también los derechos que vamos á mencionar.

Es el primero, que mientras que sea tenedor de la carta de porte expedida á su favor, sólo á él se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad.

Es el segundo, que no esté obligado á recibir las mercancías en los casos de que antes hemos hablado y, además, cuando su valor no alcance para cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer en su recepción, conservación y venta, á no ser que tenga fondos suficientes del cargador.

Tiene también derecho á que se le reintegren desde luego, sin esperar á que se cubran con el precio de las mercancías, los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carta.

3.^o *Extinción de los derechos que nacen del contrato de transporte.* Sobre este particular el Código vigente sólo contiene las disposiciones que vamos á citar, relativas á las responsabilidades del porteador. Debemos, por lo mismo, creer que los demás derechos y obligaciones que nacen del contrato de transporte se extinguen de la misma manera que los que proceden de los demás contratos mercantiles.

Con relación á la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos ó averías, el Código dice que se extingue:

I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación.

II. Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero.

Como pudiera dudarse del tiempo desde cuando deben comenzar á correr estos términos, y también de qué responsabilidades se trata, el Código ha cuidado de determinar que en los casos de pérdida ó extravío de la carga, el tiempo de la prescripción comience á correr desde el día siguiente al fijado para término del viaje, y en los de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de las mercancías; añadiendo que las responsabilidades á que se refiere son las civiles y no las penales, pues respecto de éstas, se seguirán las reglas establecidas en el Código Penal.¹

Continuando el estudio de la materia de que tratamos, debiéramos decir lo que pareciera oportuno respecto del transporte de las personas; pero como éste se verifica más ordinariamente por medio de los ferrocarriles, reservamos esta materia para hablar de ella en el capítulo que sigue. Al terminar el presente sólo nos queda por advertir que todo lo que hemos dicho respecto del con-

¹ Arts. 593 y 594, Cód. de Com.

trato de transporte terrestre debe entenderse aplicable al transporte que se hace por medio de las vías fluviales, teniendo, sin embargo, en cuenta que si este último se verifica por alguna empresa que haya obtenido concesión del gobierno, habrá que tomar en consideración lo que dispongan sus estatutos, los cuales nunca podrán contener disposiciones contrarias á la naturaleza del contrato que deben reglamentar.

CAPITULO II.

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS Ó DE PERSONAS POR MEDIO DE EMPRESAS ESTABLECIDAS CON ESTE OBJETO, Y ESPECIALMENTE POR LOS FERROCARRILES.

La importancia que ha adquirido entre nosotros el transporte de mercancías ó de personas por medio de empresas establecidas con este objeto y particularmente de las empresas ferrocarrileras, nos ha obligado á consagrar al estudio de este contrato un capítulo especial, si bien lamentando que la falta de datos y la deficiencia de nuestra actual legislación, no menos que los estrechos límites que hemos señalado á este Tratado y nuestra propia insuficiencia, no nos permitan hablar de tal materia con la amplitud y detenido estudio que hubiéramos deseado.

Para observar el orden debido en la exposición que vamos á hacer de los preceptos legales y de las doctrinas de la Jurisprudencia acerca de este contrato, hablaremos primero del transporte de mercancías por medio de empresas, en lo general, y después del de mercaderías y de personas por medio de los ferrocarriles.

1.^o *Transporte de mercancías por medio de empresas establecidas con este objeto.*—El Código de Comercio, en lo general, declara que 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 soliciten, y que si no determinaren tarifas, 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 referencia en la carta de porte que entregue al cargador.¹

¹ Art. 587 del Cód. de Com.