

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.<sup>o</sup> *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.<sup>1</sup>

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-

<sup>1</sup> 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.<sup>o</sup> *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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Art. 587 del Cód. de Com.



Las empresas de transporte están obligadas, según el mismo Código, á observar las condiciones que se contengan en sus reglamentos y anuncios que se hayan circulado al público, en todo lo que no se oponga á las prescripciones de la ley. <sup>1</sup>

Como los empleados superiores de esta clase de empresas se suponen autorizados por ellas para celebrar los contratos de transporte á que se destinan, el Código, hablando en lo general, resuelve de una manera que no deja lugar á duda que si un jefe de estación, un conductor de vehículo terrestre ó un patrón de embarcación, recibe carga ó pasajeros fuera de la administración principal ó de las estaciones del tránsito, obliga por este hecho á la empresa de transportes, salvo la responsabilidad que ésta pueda exigir á su empleado. <sup>2</sup>

El mismo Código, hablando con igual generalidad, impone á las mencionadas empresas las obligaciones siguientes:

I. La de publicar en el periódico oficial del Estado, Distrito ó Territorio, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas, y en cada uno de los vehículos destinados á la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga.

II. A dar á los pasajeros billetes de asiento, y á los cargadores la carta de porte de que hemos hablado.

III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, llevando ésta en el día fijado en el contrato.

IV. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue á su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga, y á depositarla en sus almacenes mientras no haya quien se presente á recibirla; así como á devolver á los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche ó maletas que al tiempo de partir den á los conductores, si estos tuvieren la obligación de vigilarlos.

Cuando ninguno se presente á reclamar los efectos depositados en los almacenes después del tiempo fijado en los reglamentos respectivos, la empresa pondrá dichos efectos á disposición de la autoridad judicial del lugar para que se venda desde luego lo bastante á cubrir las responsabilidades que sobre ellos pesen con motivo de su conducción, dándose al resto el destino que fuere arreglado á derecho, y quedando la empresa libre de toda res-

<sup>1</sup> Art. 597, Cód. de Com.

<sup>2</sup> Art. 599, id.

ponsabilidad por la devolución de dichos efectos, si hubiere cumplido tales prevenciones. <sup>1</sup>

El art. 601 impone al cargador la obligación de declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa ó los jefes de la oficina del tránsito, al tiempo de recibirla para su conducción, sin que en ningún otro caso pueda compelérsele á esa revelación, de la que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.

Finalmente, en el caso de pérdida imputable á la empresa, la ley quiere que el pasajero ó cargador acredite la entrega y valor de los efectos entregados á la administración de ella, á sus agentes acreditados ó á sus factores. <sup>2</sup>

Tales son las disposiciones que, en términos generales, se contienen en el Código de Comercio relativamente á los contratos de transporte celebrados por las empresas establecidas con ese objeto, las cuales, según hemos dicho, caen bajo el imperio de la ley mercantil, sin perjuicio de las disposiciones del Código Civil en lo que se refiere á este contrato y no esté determinado por leyes especiales ó por el Código de Comercio. <sup>3</sup>

Veamos ahora qué preceptos se contienen sobre la misma materia en la ley general sobre ferrocarriles dictada por el Ejecutivo en virtud de la autorización que le fué concedida por el art. 3.<sup>o</sup> de la ley de 17 de Diciembre de 1898 y con sujeción á las bases en ella establecidas.

<sup>2.<sup>o</sup></sup> *Transporte de mercancías por ferrocarriles.*—Al hablar de esta materia conviene transcribir aquí las siguientes palabras que nos dan una idea clara de la situación jurídica, y que podemos llamar excepcional, en que se encuentran las empresas de caminos de hierro, con relación á las personas que las encargan de transportar sus mercancías de un lugar á otro. «Las compañías de caminos de hierro, por razón de su condición privilegiada y del monopolio de que están investidas, dice Dalloz, <sup>4</sup> no gozan, en sus relaciones con los comerciantes, de la misma independencia que las profesiones libres; no tienen, como los empresarios de transporte, la facultad de aceptar el mandato que se les confía. Están obligadas á recibir y transportar todas las mercancías que se les entreguen, bajo las mismas condiciones de fletes, términos de transporte, etc., que les hayan sido impuestas por la ley y por

<sup>1</sup> Arts. 600, 602 y 604, Cód. de Com.

<sup>2</sup> Art. 602, id.

<sup>3</sup> Arts. 2.<sup>o</sup> y 75, frac. 8.<sup>a</sup> del id.

<sup>4</sup> Repertorio Voz Voirie par chemins de fer núm. 378.



las tarifas aprobadas, con tal que estén enfiardadas convenientemente, y de manera que puedan soportar el viaje. Esta obligación es general y sin distinción de personas entre los cargadores ó remitentes.»

Establecida esta obligación, veamos cómo se han desarrollado sus consecuencias en nuestra legislación especial.

En primer lugar las empresas ferrocarrileras no pueden cobrar á su arbitrio los fletes de las mercancías que transporten. La ley general sobre ferrocarriles, de 29 de Abril de 1899, impone á las empresas ferrocarrileras la obligación de establecer tarifas generales para el transporte de las mercancías, las cuales tarifas podrán dividirse en varias clases, tomando por base la tonelada, como unidad de peso, y el kilómetro como unidad de distancia; estas tarifas serán aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, sin cuya autorización no podrán modificarse. El art. 95 de la citada ley, autoriza á las mismas empresas para establecer tarifas de base decreciente; otras con relación á las dificultades y gastos de tracción en los diversos puntos de la línea, sin guardar proporción al número de kilómetros de toda la vía; y, por último, tarifas sobre las mercancías, en carros tomados por entero; las empresas están igualmente facultadas, siempre mediando la aprobación del Gobierno, para cobrar derechos de almacenaje por las mercancías que permanezcan en sus almacenes por mayor tiempo del permitido, así como también por el uso del telégrafo ó teléfono en los casos en que sea permitido emplearlo conforme al art. 20 de la misma ley, la cual prohíbe expresamente todos los contratos en los cuales se conceda á una ó más personas un precio de pasaje ó porte menor que el autorizado por la tarifa aprobada y publicada.

Esto no impedirá, según el art. 105, que en compensación de la responsabilidad de que el cargador ó remitente puede librar á la empresa por la pérdida ó desfallo de la mercancía ó por su limitación á cierta suma, las empresas concedan una reducción en la tarifa, de un tanto por ciento igual para todos los ferrocarriles, y fijado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Será prueba bastante del contrato que releve ó limite la responsabilidad de la compañía, la carta de porte en la cual se exprese la cantidad convenida como precio del transporte. Más adelante veremos que según la opinión de algunos Jurisconsultos no es de aceptarse tal limitación, que nuestra ley permite expresamente.

No sucede lo mismo con las demás obligaciones que tienen las tales empresas, consideradas como porteadoras de mercancías, pues al paso que el art. 106 les impone la obligación de trans-

portar las mercancías de una estación á otra de su propia línea, dentro de los términos fijados por el art. 140 de la citada ley, siempre que las mercancías, atendida su clase y naturaleza, sean propias para ser transportadas, estén embaladas convenientemente y su manipulación no exija instalaciones especiales de que carezca el ferrocarril y que no esté obligado á tener; en el 119 expresamente se declara que las compañías de camino de fierro no tienen derecho, excepto en los casos en que la ley las autoriza de una manera expresa, para limitar en sus reglamentos, cartas de porte ó documentos que expidan, la responsabilidad y obligaciones que, con motivo del transporte, les imponen las leyes, ó para relevarse de ellas. El mismo artículo declara, en su parte final, que serán nulas las reglas, cláusulas ó condiciones que las compañías inserten en alguno de aquellos instrumentos, en violación de este precepto.

La obligación de las empresas ferrocarrileras, como empresas de transporte, comprenden, lo mismo que las de los demás porteadores, dos puntos principales:

- I. En lo relativo al tiempo en que deben transportar la carga; y
- II. En lo que hace á las averías que ésta puede sufrir en el transporte.

Por lo que toca al primer punto, el art. 140 de la ley especial sobre la materia, determina que en el reglamento respectivo se fijará el término de duración del viaje, pasado el cual se produce el retardo, sobre la base de cierto número de kilómetros diarios y de que el término comience á correr desde el día siguiente al de la entrega de la carga al ferrocarril.<sup>1</sup> Pero en la misma ley se contienen otras disposiciones favorables á las empresas. Tal es la de que en caso de retardo, el que tenga derecho á la carga, estará obligado á probar los daños y perjuicios reales y efectivos que se le hayan originado por la dilación, y que si no los prueba, el ferrocarril no pagará más indemnización que una fracción del precio de transporte, la cual se determinará en un reglamento aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y que nunca podrá exceder del precio de transporte, salvo si ha habido dolo, mala fe ó culpa grave de la administración del ferrocarril ó de uno de sus empleados, en cuyo caso se pagarán to-

<sup>1</sup> Este plazo está fijado en el art. 174 del Reglamento para la construcción y servicio de los ferrocarriles, de 10 de Julio de 1883. Pueden verse los arts. 150 y siguientes de este reglamento, que son muy interesantes, aunque el reglamento es anterior á la ley citada en el texto. También es muy interesante la circular que fijó las reglas á que deben sujetarse las empresas ferrocarrileras cuando se les tomen carros por entero, la cual, por su importancia insertaremos en esta obra por vía de apéndice.



dos los daños y perjuicios que resulten probados. Si la responsabilidad se hubiese originado por una falta colectiva de varios ferrocarriles, la indemnización se repartirá entre las líneas responsables, en proporción al trayecto recorrido en cada una de ellas. Pero el último porteador estará obligado á pagar la indemnización á que tenga derecho el tenedor de la carta de porte, salvo el de la última línea, contra las líneas responsables, para que éstas sean citadas al juicio, si lo promoviere el tenedor de la carta de porte, y para que ellas la resarzan en la proporción que les corresponda, lo que aquella hubiere pagado.<sup>1</sup>

Por lo que hace á la obligación de entregar las mercancías en el estado en que las reciben, el art. 120 de la ley de que venimos hablando, limitando la responsabilidad de las líneas de camino de fierro, salvo pacto en contrario, y los casos de mala fe, culpa ó dolo, declara que no son responsables de las pérdidas, desfalcos ó averías, ni de los riesgos á que estén expuestos en el viaje:

I. Los animales vivos.

II. Las mercancías que á petición escrita del cargador, se transporten en carro descubierto en los casos en que la naturaleza de la mercancía exija para la conservación de ésta, su transporte en carro cerrado ó entoldado.

III. Las que se despachen sin embalaje ó con un embalaje defectuoso, cuando por su naturaleza deban estar convenientemente embaladas, siempre que este defecto se haya hecho constar en la carta de porte.

IV. Las mercancías que por su naturaleza excepcional, por el hecho de su transporte en ferrocarril, por su exposición inevitable á la intemperie ó por calor ú otra causa natural estén expuestas á riesgos especiales de pérdida ó avería total ó parcial, particularmente de rotura, oxidación, deterioro interior, merma, etc., para lo cual la Secretaría de Comunicaciones formará la tabla de las mercancías que estén sujetas á merma conforme á ciertas bases que la misma ley determina.<sup>2</sup>

En cuanto á la responsabilidad por pérdida ó extravío total de la carga, el art. 134 de la ley establece la obligación, en términos generales, refiriéndose al art. 590 del Código de Comercio; y al efecto, en el artículo siguiente determina que la carga se considerará perdida si no se hace su entrega dentro del mes siguiente á la conclusión del término dentro del cual la entrega debió haberse hecho; pero que si fuere encontrada después de ese término, el que á ella tenía derecho, lo tendrá para pedir, en

<sup>1</sup> Arts. 141 y 142 de la ley citada.

<sup>2</sup> Art. 120 id.

el término de ocho días, contados desde que se dé aviso, á que se le entregue la carga sin gastos, en la estación de partida ó en la de su primitivo destino, indicada en la carta de porte. Si se hubiere pagado, en este caso, alguna indemnización, será devuelta al entregarse la carga, pero en su devolución no se comprenderán los intereses.

Tales son los preceptos contenidos en la ley especial de la materia, que hemos creído conveniente citar por ser los que se relacionan más directamente con el contrato de transporte.

No estará demás, después de haber dado á conocer lo más importante en la materia de que hablamos, que se contiene en la legislación mexicana sobre ferrocarriles, que nos detengamos á hacer algunas breves observaciones, teniendo presentes las doctrinas de la Jurisprudencia sobre una materia tan importante.

En cuanto á la obligación que tienen las empresas ferrocarrileras de recibir las mercancías, nada hay que decir; pero en cuanto al derecho que puedan tener para exigir la apertura de los bultos que se les confíen, habría motivo para abrigar algunas dudas. Los autores extranjeros discuten esta cuestión que se ha ventilado en los tribunales franceses. La ley mexicana con relación á este caso contiene tan sólo una disposición que dice que el remitente podrá hacer cargar un carro sellado con su propio sello y con los sellos de la compañía, los cuales se romperán en su presencia ó en la de la persona encargada de recibir la carga sólo cuando se trate del cumplimiento de las leyes fiscales.<sup>1</sup>

Como es natural suponerlo, las empresas de que hablamos están libres de responsabilidad por el retardo en el transporte de las mercancías en el caso de fuerza mayor, es decir, cuando ocurra un acontecimiento que no le sea dado al hombre prever. Con este motivo se ha discutido si la insuficiencia del material de la compañía para verificar el transporte se podrá considerar como un acontecimiento de esta clase, y se ha resuelto que sólo en casos muy excepcionales y que realmente se encuentren fuera de la previsión ordinaria podrán eximirse de tal responsabilidad.

La infracción de las condiciones de transporte que resulta del retardo en la entrega de la mercancía, tiene, según la Jurisprudencia francesa, dos sanciones: la indemnización por el retardo y por el perjuicio causado, y el abandono de las mercancías á cargo de la empresa.

Propónense también los autores la cuestión de si las empresas ferrocarrileras pueden válidamente estipular el no tener responsa-

<sup>1</sup> Art. 120, frac. 8ª, letra D, de la ley sobre ferrocarriles.



bilidad por las averías y por las pérdidas de las mercancías que se encargan de transportar; y según la opinión de Dalloz, tal estipulación no sería válida.

Hay, sin embargo, un caso en el cual las compañías de ferrocarril no pueden ser responsables de la pérdida de la mercancía, y es cuando se trate de objetos preciosos cuyo valor no haya sido declarado, salvo siempre cuando la pérdida haya resultado de culpa ó fraude de los agentes de la compañía. Así es que ha sido declarado por sentencia de los tribunales extranjeros que las compañías de camino de hierro son responsables de la pérdida de los títulos de acciones sociales ó industriales cuyo transporte les haya sido confiado, aun cuando estos valores no hayan sido declarados y que hayan sido colocados, por ejemplo, en una caja cerrada ó sellada, bajo la designación de *papeles de negocios*, si se ha probado que la pérdida sufrida ha sido resultado de una sustracción imputable á los empleados del camino de hierro.<sup>1</sup>

Es sobremanera interesante la cuestión que se promueve igualmente con motivo de la limitación que suele ponerse á la responsabilidad de las empresas ferrocarrileras en caso de pérdida de la carga, fijando de antemano una cantidad determinada. Sobre este particular dice Dalloz que en las provincias del Rhin, donde los códigos franceses han regido, se ha resuelto que la cláusula impresa en el reglamento de una compañía de camino de hierro, ó inserta en una carta de porte, diciéndose que en caso de pérdida ó avería de los objetos transportados, el propietario no podría reclamar, á título de indemnización, más que una suma determinada, es contraria á la ley y por consiguiente nula, aunque el mismo autor cita una sentencia del tribunal de casación de Berlín, en la cual se resolvió lo contrario. En el art. 122 de la ley mexicana están los siguientes casos que limitan la responsabilidad del ferrocarril: 1º cuando el remitente declara una mercancía que causa un porte inferior al que realmente debía causarse; 2º cuando hubiere estipulación expresa.

Podría dudarse también si después de haberse encontrado los objetos que se habían perdido, y de haberse pagado la indemnización, puede obligarse al propietario á devolver lo que había recibido y á aceptar la carga.

El autor que hemos citado resuelve que no, y ya hemos visto que según el art. 135 de la ley mexicana, el dueño de la carga tiene derecho de pedir que se le entregue cuando llegue á aparecer, devolviendo la indemnización recibida sin los intereses, pero no parece que esté obligado á recibirla, si la rechaza.

<sup>1</sup> Repertorio de Dalloz.

Finalmente, por lo que hace á las obligaciones, ó mejor dicho, á los derechos de las empresas ferrocarrileras respecto al pago de las fletes; á lo que deban hacer si no encontraren al consignatario, ó éste no fuere conocido, ó se niegue á recibir la carga y á la prescripción de las responsabilidades que nacen del contrato de porte, debemos atenernos á los principios generales que gobiernan este contrato.<sup>1</sup>

Después de haber hablado del transporte de las mercancías, diremos algunas breves palabras con especialidad referentes al transporte de personas ó pasajeros.

3º *Del transporte de pasajeros por las empresas especiales y particularmente por los ferrocarriles.*—Este contrato cuando se verifica por empresas establecidas con ese objeto, ó por los ferrocarriles, cae bajo el imperio de la ley mercantil, y acerca de él sólo encontramos en el Código de Comercio el art. 586 que faculta á los dueños de tales empresas á expedir cartas de porte ó billetes, á su arbitrio, unos para las personas y otros para los equipajes; pero conteniendo todos la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, y el precio; y en lo tocante á los equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

Pero esta disposición no se ha observado en los ferrocarriles, los cuales, en el transporte de pasajeros y sus equipajes, tienen que sujetarse á los preceptos contenidos en la ley de 29 de Abril de 1899, que antes hemos citado, y en el reglamento para construcción y servicios de ferrocarriles de 1º de Julio de 1883.

La primera, en su art. 137, señala, como término para la entrega de los equipajes de los pasajeros, el de quince días en el pasaje interior, y de treinta en el internacional, contados ambos términos desde el día siguiente á la llegada del tren por el cual debe hacerse el transporte.

En el cap. VIII del segundo, desde el art. 119 hasta el 146, se contienen disposiciones especiales acerca del transporte de los pasajeros y sus equipajes, determinándose los derechos de los pasajeros con la empresa y los de ésta para con aquellos, ordenándose antes en el cap. V, que en los sitios públicos de las estaciones se fije un ejemplar del reglamento, á fin de que los que tomen

<sup>1</sup> Además de Dalloz, puede verse á Laurin, Curso de Derecho Comercial, en la parte 1ª, cap. 2º, párr. 2º, que trata del transporte por caminos de hierro, el cual, según este autor, se distingue del transporte ordinario en que además de las reglas generales contenidas en el Código de Comercio, está sometido en Francia á leyes especiales. También en la Revista de Derecho Comercial, México, 1902, hay un artículo sobre las cartas de porte de empresas ferrocarrileras.



pasaje conozcan los derechos que adquieren y las obligaciones que se imponen, siendo digna de mencionarse la obligación que en los arts. 74 y 85 se impone á la empresa de poner á disposición del público un libro intitulado *libro de reclamaciones*, en el cual los viajeros podrán hacer constar las quejas que tengan, no sólo contra la empresa por infracciones ó faltas cometidas, sino contra sus agentes ó empleados.

No creemos que todas estas disposiciones puedan tenerse como suficientes para garantizar debidamente los derechos del público, generalmente sacrificados á los intereses de las grandes empresas; y lo creemos así, porque aún en naciones más adelantadas que la nuestra, vemos que hay deficiencia en la legislación acerca del punto de que hablamos. Los autores franceses así lo dan á entender, y en un Tratado de Derecho Mercantil, escrito por un Jurisconsulto italiano,<sup>1</sup> leemos las siguientes palabras que no creemos inoportuno transcribir en este lugar.

«El contrato de transporte puede también tener por objeto el transporte de personas, y continuar revistiendo, sin embargo, para el que lo verifica, el carácter de acto mercantil. Nuestra legislación mercantil no se ocupa de él, y debería ocuparse, en especial para determinar la responsabilidad de las empresas por los daños causados á las personas en los casos de retraso, porque se dijo en la época de la compilación del código, que la responsabilidad de que se trata no tiene siempre inmediata conexión con el contrato de transporte; otras legislaciones más previsoras determinan la responsabilidad de las empresas de ferrocarriles, tanto para el caso de daños á las personas cuanto para el de retardos, y establecen criterios para apreciarla; por ejemplo: la ley inglesa de 15 de Agosto de 1871; la alemana de 7 de Junio de 1871, la austriaca de 5 de Marzo de 1869.»

En el mismo Tratado se encuentran explicadas con tanto método y tanta claridad las doctrinas relativas al transporte de pasajeros por ferrocarriles, que no podemos resistir al deseo de copiar los párrafos relativos en la parte que lo juzguemos necesario, cuidando de poner por vía de nota los artículos del reglamento especial y de la ley mexicana sobre ferrocarriles, que coincidan con las doctrinas del autor, las cuales están tomadas de los convenios ó contratos celebrados por el gobierno italiano con las compañías ferrocarrileras.

«Primero y ante todo, dice el autor citado, conviene advertir que el contrato entre la compañía y un viajero resulta de un billete que á este efecto le entrega la propia compañía y sin el cual

<sup>1</sup> Derecho Mercantil por David Supino. Parte 2ª, cap. 4º, párr. 2 núm. 232.

el pasajero no puede ser admitido al transporte.<sup>1</sup> El billete se entrega para cada viaje en particular, pero se dan también á precios reducidos billetes de ida y vuelta, billetes de abono para ciertas líneas y por tiempo determinado y billetes para viajes circulares. El precio de transporte se computa por razón de la distancia y los billetes sólo son valederos para el tren para el que se han expedido.<sup>2</sup> El viajero puede detenerse en las estaciones intermedias si ha recorrido cierta distancia, pero su detención no puede pasar de la media noche del día en que termina el plazo de su billete. Tiene también derecho al reembolso del precio total del billete cuando la partida del tren se retrasa una hora ó el viajero no pueda partir por orden de la autoridad judicial ó política ó cuando no tenga sitio en el tren;<sup>3</sup> y tiene igualmente derecho al reembolso proporcional á la parte del viaje no realizado, cuando el tren no pueda seguir su marcha y el viajero no quiera aprovechar los medios que la empresa se haya visto obligada á poner á su disposición, ó cuando por causa de retraso, falten los enlaces y el viajero no quiera aprovechar el tren siguiente. Todo esto sin perjuicio de su derecho al resarcimiento de daños y perjuicios en caso de retraso, cuando éste excediere de los límites permitidos en el art. 58 del reglamento de policía de ferrocarriles, salvando siempre el caso de que la demora provenga de fuerza mayor ó caso fortuito, cuya prueba corresponderá á la empresa.

«En cuanto á los daños ocasionados á la persona, el viajero está obligado á usar las precauciones necesarias y á cuidar, en cuanto de él dependa, de la seguridad é integridad de su persona y de las que están bajo su custodia; pero realizado el daño por culpa de la compañía, ésta responde de él, y no sólo al perjudicado, sino también, en caso de muerte de éste, á los que por tal circunstancia hayan llegado á experimentar el daño; como por ejemplo, á los que con ocasión de la muerte, sea preciso suministrar alimentos. Obsérvese, sin embargo, que el criterio para la valoración es también aquí el principio algo incierto que se establece en los arts. 1227 y siguientes del Código Civil. Repitamos, por último, que á falta de disposiciones legislativas, la Jurisprudencia se inspira frecuentemente en criterios muy variables.»

En el mismo autor encontramos algunos preceptos tomados de los reglamentos de ferrocarriles italianos respecto al transporte

<sup>1</sup> Art. 129 del reglamento.

<sup>2</sup> Foja 6ª del art. 95 de la ley.

<sup>3</sup> Según el reglamento vigente, el viajero que por falta de carruaje se viera obligado á entrar en uno de clase superior al designado en su boleto, nada satisfará á la empresa por el exceso del precio.



de los equipajes; pero no creemos necesario hacer mención especial de ellas, porque en lo general están de acuerdo con lo que se prescribe en el reglamento especial que rige entre nosotros. Sólo haremos mención, por el carácter de novedad que tiene, de lo dispuesto en uno de los artículos del reglamento italiano, según el cual, en los transportes por ferrocarril, si la pérdida parcial de los equipajes excede de las tres cuartas partes de su importe, el viajero puede considerarlo como si se hubiese perdido totalmente, dejando el resto á la compañía y consiguiendo de ésta la indemnización por entero.<sup>1</sup>

La materia de que hemos hablado en la última parte de este capítulo, es muy basta, según lo indicamos al principio, sobre todo en la parte que se refiere á la responsabilidad de las empresas ferrocarrileras por daños causados á las personas á causa de defectos de la vía ó descuidos de los empleados, punto que ha dado materia á grandes discusiones, lo mismo que este otro: si los sufrimientos morales son susceptibles de tomarse en consideración para concederse una indemnización pecuniaria.

En una demanda puesta contra la compañía del Ferrocarril Central por el pago de \$30.000, como indemnización de los daños sufridos por un individuo en un descarrilamiento que ocurrió el 16 de Mayo de 1897, se sostuvo que debía tener aplicación el art. 2512 del Código Civil del Distrito Federal, que literalmente dice: «los porteadores responden del daño causado á las personas por defecto de los conductores, carruajes, máquinas ó caballerías que empleen; y este defecto se presume siempre que la empresa no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor ó por caso fortuito que no le pueda ser imputable.» En el citado documento se sostuvo con abundante copia de doctrinas y citas de sentencias de los tribunales extranjeros, que los dolores físicos y morales están también sujetos á indemnizaciones pecuniarias, siendo dignos de mencionarse algunos de los documentos que como anexos se acompañaron á dicha demanda.

Debemos, no obstante, confesar que nuestra Jurisprudencia aún no cuenta con suficiente número de ejecutorias que puedan servirnos de regla para fijar una doctrina, pues en la mayoría de los casos en que han ocurrido accidentes graves, con daño de las personas, éstas nada han reclamado, ó se han verificado arreglos privados que las empresas ferrocarrileras han cuidado de no hacer públicos para no dar ocasión á nuevas reclamaciones.

Es oportuno advertir, al terminar este capítulo, que en el ca-

<sup>1</sup> Sobre el transporte de los equipajes de los viajeros, véanse los artículos del 138 al 145 del reglamento vigente.

pítulo 12 de la ley de 29 de Abril de 1899 sobre ferrocarriles, se contiene la parte penal, en la que se fijan penas á los empleados y agentes de las compañías que cometan ciertas faltas, como cobrar mayores pasajes que los que fija la tarifa; y también, que las líneas de ferrocarriles que la misma ley considera como vías generales de comunicación, están sometidas á la jurisdicción federal, en lo que se refiere á la seguridad de las obras á que están obligadas las empresas y á faltas y delitos de éstas ó de sus empleados por retardos, descuido ó culpa en el servicio y por accidentes ó desgracias en la explotación.<sup>1</sup>

### CAPÍTULO III.

#### DEL CONTRATO DE SEGUROS.

En el presente capítulo, como continuación necesaria de la materia expuesta en el anterior, debíamos tratar del contrato de seguros de transportes terrestres, el cual es otro de los contratos auxiliares del comercio que se hace por vías terrestres ó fluviales. Pero como el Código de Comercio vigente, en el título VII de su libro II, trata del contrato de seguros en general y de sus varias especies, en lo particular, nos ha parecido conveniente, para no dividir esta materia, adoptar el método seguido por el Código, y bajo este concepto hablaremos en seguida, de los contratos de seguros en general, del seguro contra incendio, del seguro sobre la vida y del seguro de transportes terrestres y de las demás clases de seguros.

<sup>1</sup> *Del contrato de seguro en lo general.*—En el Derecho civil se reconoce una especie particular de contratos á los cuales se da el nombre de aleatorios, porque sus efectos dependen de un acontecimiento futuro é incierto, á lo menos en cuanto á la fecha de su realización, y que pueden asimilarse, por esta causa, á los juegos ó apuestas.

El art. 2701 del Código Civil del Distrito dice: que el contrato aleatorio es un convenio recíproco, cuyos efectos, en cuanto á las ganancias y pérdidas, ya para todas las partes, ya para una ó algunas de ellas, dependen de un acontecimiento incierto.

Entre estos contratos enumera el contrato de seguros, acerca del cual contiene disposiciones especiales que tendrán aplicación en el Derecho mercantil en cuanto no se opongan á las que acer-

<sup>1</sup> Frac. 8ª del art. 176 de la ley citada.