

regresar 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.).<sup>1</sup>

## 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.<sup>2</sup>

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.).<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

---

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 Commercial, 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

portadores 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 portadores y su extensión:

1.<sup>a</sup> Los portadores 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.):<sup>1</sup>

2.<sup>a</sup> 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.):<sup>1</sup>

3<sup>a</sup> 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.).<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

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 ino-

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.

cencia, y por consiguiente, que la destrucción ó pérdida de la cosa se verificó por causas extrañas á su voluntad.<sup>1</sup>

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 constituido en mora, si no se ha obligado á responder de los casos fortuitos.<sup>2</sup>

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.

4.<sup>a</sup> 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.).<sup>3</sup>

5.<sup>a</sup> Tienen el empresario ó conductores el deber de procurar el rémedio 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.).<sup>4</sup>

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 portadores 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

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.).<sup>3</sup>

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.).<sup>1</sup>

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.).<sup>2</sup>

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 incurrir 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

<sup>1</sup> Artículo 2,518, Cód. Civ. de 1884.

<sup>2</sup> 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 3<sup>a</sup>, tomo III de esta obra.<sup>1</sup>

3<sup>o</sup> Cuando la cosa transportada es de naturaleza peligrosa ó de mala calidad y el daño proviniera 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.).<sup>2</sup>

Pero si el porteador tuvo conocimiento de las circunstancias mencionadas, es entonces responsable del daño que proviniera 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.).<sup>1</sup>

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.).<sup>2</sup>

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.).<sup>3</sup>

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).<sup>1</sup>

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.).<sup>2</sup>

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.).<sup>3</sup>

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

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.<sup>1</sup>

## 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-



<sup>1</sup> Artículo 2,524, Cód. Civ. de 1884.

nes sociales, quedó proscrito para siempre el odioso monopolio de las artes y de las profesiones.

La ley ya no reglamenta el tiempo que debe durar precisamente el aprendizaje, sino que queda al arbitrio de los interesados, y sobre todo, sujeto á las aptitudes personales del aprendiz; pero sí constituye un requisito esencial para la validez del contrato, la designación del tiempo que debe durar el aprendizaje, hasta tal punto, que el artículo 2,652 del Código Civil, declara la nulidad del contrato, si no se hace tal designación.<sup>1</sup>

Refiriéndose la Exposición de motivos á este precepto, dice: "Y para asegurar el aprovechamiento de éste (el aprendiz) y á fin de estimularle en el trabajo, se establece que el contrato será nulo si no se fija el tiempo que debe durar el aprendizaje."

No cremos que sea satisfactoria la explicación que antecede, y juzgamos que en esta parte ha sido la Exposición de motivos, como en otras ocasiones, muy deficiente. Nuestra opinión es que el precepto aludido fué sancionado con el objeto de corregir el inveterado abuso que había de perpetuar indefinidamente el aprendizaje con perjuicio del aprendiz que, ó no recibía la enseñanza conveniente para que aprendiera el arte ú oficio á que se destinaba, ó bien se le conservaba en el estado de aprendiz, no obstante sus adelantos, aprovechándose el maestro de su trabajo, sin retribución alguna.

El contrato de aprendizaje es bilateral, porque produce obligaciones recíprocas para los contratantes, y según el artículo 2,651 del Código Civil, ya se celebre entre mayores de edad, ya con menores legalmente representados, se debe otorgar por escrito ante dos testigos; y si alguno de los interesados no supiere firmar, lo debe hacer

---

<sup>1</sup> Artículo 2,533, Cód. Civ. de 1884.

por él y en su presencia, otra persona distinta de los testigos.<sup>1</sup>

La necesidad de hacer constar el contrato por escrito, tiene, á nuestro juicio, el objeto de acreditar su existencia y la extensión y límites de las obligaciones que se imponen los contratantes, á fin de que no haya discusión sobre ellas, y de que pueda exigirse más fácilmente su cumplimiento.

En el contrato se deben hacer constar la época ó las circunstancias que se juzguen necesarias para que el aprendiz comience á tener alguna retribución; y entretanto, se considera compensada con la enseñanza, pues no parece justo que el trabajo fructuoso del aprendiz, quede sin la recompensa debida, que puede ser el más poderoso aliciente que tenga para estimular sus progresos en el aprendizaje.

Los redactores del Código creyeron encontrar una analogía bastante marcada entre el contrato de aprendizaje y el servicio doméstico, y admitieron las mismas causas que en éste autorizan la separación del sirviente, tanto respecto del maestro como del aprendiz, para la terminación del contrato; y así lo declaran expresamente los artículos 2,655 y 2,567 del Código.<sup>2</sup>

En consecuencia, son justas causas para que el maestro despida al aprendiz, según los artículos 2,655 y 2,567 del Código Civil:

- 1.<sup>a</sup> Su inhabilidad para el oficio ó arte á que se dedica:
- 2.<sup>a</sup> Sus vicios, enfermedades ó mal comportamiento:
- 3.<sup>a</sup> La insolvencia del maestro.

Son justas causas para que el aprendiz se separe del aprendizaje, según los artículos 2,657 y 2,563 del Código, las siguientes:<sup>3</sup>

---

1 Artículo 2,532, Cód. Civ. de 1884.

2 Artículos 2,536 y 2,450, Cód. Civ. de 1884.

3 Artículos 2,538 y 2,446, Cód. Civ. de 1884.

1.<sup>a</sup> La necesidad de cumplir obligaciones legales contraídas antes del contrato:

2.<sup>a</sup> El peligro manifiesto de algún mal ó daño considerable:

3.<sup>a</sup> Falta de cumplimiento, por parte del maestro, de las obligaciones que se hubiere impuesto con respecto al aprendiz.

4.<sup>a</sup> Enfermedad del aprendiz, que le imposibilite para el trabajo:

5.<sup>a</sup> Mudanza de domicilio del maestro á lugar que no le convenga al aprendiz.

Como hemos hecho ya las explicaciones respectivas sobre las causas expresadas en el artículo II de esta lección, á fin de evitar repeticiones inútiles, remitimos á ellas á nuestros lectores.<sup>1</sup>

La reciprocidad de obligaciones que produce el contrato de aprendizaje entre los contratantes, por ser bilateral, impide al maestro despedir al aprendiz, y á éste abandonar la escuela ó taller antes de que se cumpla el tiempo convenido; y como sería inútil que la ley hiciera la declaración respectiva sobre este punto, que, por otra parte, está comprendida en el principio general que declara que los contratos legalmente celebrados, deben ser puntualmente cumplidos, le ha otorgado la debida sanción.

En efecto: el artículo 2,654 del Código Civil, declara que el maestro que sin justa causa despida al aprendiz antes de que se cumpla el tiempo convenido, debe indemnizarle si ya recibía retribución, de la que corresponda al tiempo que falte para cumplir el contrato; y si no la recibía aún, á juicio del juez; y el artículo 2,656, declara, á su vez, que si el aprendiz abandona sin justa causa la escuela ó taller antes del tiempo convenido, puede demandar el maestro á él ó á la per-

---

<sup>1</sup> Páginas 20 y siguientes.

sona que hubiere celebrado el contrato, la indemnización de los perjuicios que se le sigan.<sup>1</sup>

El primero de los preceptos citados, sanciona, aunque en distinta forma, el principio general que obliga á todo contratante que falta al cumplimiento del contrato, á pagar los daños y perjuicios causados por su culpa, pues los que sufre el aprendiz no pueden consistir más que en la retribución correspondiente al tiempo que falte para cumplir el contrato.

El segundo de esos preceptos, no hace más que reproducir y sancionar de una manera innecesaria, según creemos, el mencionado principio que, por ser general, rige á todos los contratos.

Finalmente, el artículo 2,658 del Código, declara que si el aprendiz fuere menor, no representado legalmente, el maestro no tiene, respecto de él, más que las acciones criminales, quedando sujeto, además, á las prevenciones del Código Penal sobre la responsabilidad civil.<sup>2</sup>

Los términos poco claros de este precepto, demandan una breve explicación para evitar los errores á que ellos pudieran inducir.

Los menores de edad tienen incapacidad para contratar y obligarse, y si con infracción de la ley celebran algún contrato, éste es perfectamente nulo, y la persona con quien contrataron, carece de acción para exigirles su cumplimiento.

Pues bien, si un menor de edad celebra el contrato de aprendizaje, no queda legalmente obligado por él, puede violarlo impunemente, y el maestro no puede exigirle su cumplimiento y la indemnización de daños y perjuicios, porque tal contrato es nulo, no cuenta con la sanción de la ley, y por consiguiente, tampoco puede obtener la protección de los tribunales.

Pero el menor sí es responsable de los actos criminosos

<sup>1</sup> Artículos 2,535 y 2,537, Cód. Civ. de 1884.

<sup>2</sup> Artículo 2,539, Cód. Civ. de 1884.



que ejecuta, si se halla en la edad en que pueda tener discernimiento de la ilicitud de ellos, según los principios sancionados por el Código Penal; y como todo delito produce dos acciones, la penal, que tiene por objeto su castigo, y la civil, que se dirige contra el culpable exclusivamente para que repare los daños y perjuicios que causó por la comisión de aquél, es evidente que procede en su contra la acción para hacer efectiva esa responsabilidad (arts. 1,574, Cód. Civ., y 301, Cód. Pen., y 3º, Cód. Proced. Pen.).<sup>1</sup>

Ahora bien, el artículo que motiva esta explicación, sanciona los principios expuestos, y no quiere decir otra cosa sino que el contrato de aprendizaje celebrado con un menor sin que esté integrada su personalidad con la intervención de la persona que lo representa legalmente, es nulo, y por lo mismo, no produce ninguna acción eficaz á favor del maestro; y que el aprendiz es responsable de los delitos que comete, los cuales le obligan á la indemnización de los daños y perjuicios que por ellos cause.

Creemos absolutamente innecesaria tal declaración, que no hace más que reproducir principios antes sancionados, que son elementales, asentando una proposición que, por absoluta, es inexacta, supuesto que la responsabilidad civil del menor cesa cuando carece de bienes propios y se trasmite á las personas bajo cuya guarda vive, según el artículo 329 del Código Penal y 1,597 del Civil.<sup>2</sup>

## VII

### DEL CONTRATO DE HOSPEDAJE.

El contrato de hospedaje es la última especie del de prestación de servicios, y se define por el artículo 2,659 del Cód.

<sup>1</sup> Artículo 1,458, Cód. Civ. de 1884.

<sup>2</sup> Artículo 1,481, Cód. Civ. de 1884.

digo Civil, diciendo que es el que tiene lugar cuando alguno presta á otro albergue y alimentos, ó solamente albergue, mediante una retribución convenida.<sup>1</sup>

Este contrato es bilateral, porque produce obligaciones recíprocas para los contratantes, de las cuales la una es causa de la otra, está sujeto á las reglas generales que rigen á todos los contratos, y no exige para su validez ninguna solemnidad.

En consecuencia, se perfecciona por el simple consentimiento, el cual puede ser expreso ó tácito, entendiéndose otorgado tácitamente, si el que presta el hospedaje tiene casa pública destinada á ese objeto; pues entonces la petición del pasajero de un alojamiento y la concesión de él por el mesonero, importa el consentimiento de aquél acerca de las condiciones bajo las cuales da éste albergue á todos los que lo solicitan (art. 2,660, Cód. Civ.).<sup>2</sup>

El contrato de hospedaje no está sujeto á ninguna regla especial, de manera que depende única y exclusivamente de la voluntad de los contrayentes determinar su duración, el precio y demás condiciones. La ley sólo se limita á declarar que los mesoneros están obligados á conformarse con los reglamentos administrativos, bajo las penas impuestas en ellos, que han sido dictadas por el orden público y la seguridad de los viajeros y de sus intereses (art. 2,661, Cód. Civ.).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Artículo 2,540, Cód. Civ. de 1884.

<sup>2</sup> Artículo 2,541, Cód. Civ. de 1884.

El Código de 1884 sancionó un nuevo precepto en el artículo 2,542, que está concebido en los términos siguientes:

“El hospedaje expreso se rige por las condiciones estipuladas, y el tácito por los del aviso ó reglamento que el dueño del establecimiento deberá tener siempre por escrito en lugar visible.”

Este precepto debe entenderse, según el Lic. Macedo, autor de las notas comparativas de las reformas introducidas por dicho Código, con la restricción que impone el siguiente, de sujetarse á los reglamentos administrativos.

<sup>3</sup> Artículo 2,543, Cód. Civ. de 1884.

Este precepto fué reformado, haciéndolo extensivo á los dueños de hoteles y de casas de huéspedes.

Los Códigos modernos asimilan generalmente el contrato de hospedaje al depósito, imponiendo á los mesoneros las obligaciones severas de los depositarios, respecto de los objetos que llevan consigo los viajeros, á fin de garantizarlos y evitar los punibles abusos que aquéllos pudieran cometer, y su negligencia en la vigilancia que debieran prestar.

Nuestro Código ha creído innecesaria tal asimilación, supuesto que el Código Penal ha determinado los casos en que incurren los mesoneros en responsabilidad civil, y por lo mismo se limitó á referirse á dicho ordenamiento (art. 2,662, Cód. Civ.).<sup>7</sup>

En efecto: al determinar el Código Penal las personas civilmente responsables de los actos ú omisiones contrarios á la ley, declara que lo son los amos por sus dependientes y criados; pero bajo la condición precisa de que tales actos ú omisiones se verifiquen en el servicio á que han sido destinados, y que bajo esa condición son responsables los dueños y los encargados de ventas, mesones, posadas, ó de cualquiera otra casa destinada en todo ó en parte, á recibir constantemente huéspedes por paga (arts. 330 y 331, frac. 2<sup>a</sup>).

El artículo 334 del Código Penal, declara: que los dueños y encargados de ventas, mesones, posadas, ó de cualquiera otra casa destinada, en todo ó en parte, á recibir constantemente huéspedes por paga, no incurren en responsabilidad civil en los casos siguientes:

I. Cuando acrediten que el daño provino de caso fortuito, ó que sin culpa suya, ó de sus dependientes ó criados, se causó á mano armada, ó por fuerza mayor que no pudieron resistir:

II. Cuando se trate de efectos que se queden fuera del establecimiento:

<sup>7</sup> Artículo 2,544, Cód. Civ. de 1884.

Reformado en el mismo sentido que el anterior.

III. Cuando se trate de dinero, alhajas preciosas, billetes de banco ú otros valores que el pasajero lleve consigo, y que no sean de los que prudentemente deban formar su equipaje de camino, ni sean necesarios para sus gastos, atendida su posición social, el objeto del viaje y demás circunstancias; á no ser que haga entrega material y pormenorizada de esos valores para su custodia al encargado del establecimiento y que éste le expida copia del asiento de que habla el artículo 336:

IV. Cuando el daño se cause á un pasajero por otro pasajero, ó por persona que no sea del servicio del establecimiento, si no tuviere culpa el encargado de éste ni sus dependientes ó criados, ó si la hubiere de parte del que sufrió el perjuicio.

El artículo 336 á que se refiere la fracción III, del que dejamos transcrito, ordena que en las ventas, mesones, posadas y casas de huéspedes se lleve un libro de registro en que se asiente: el dinero, valores, alhajas y demás efectos que se entreguen para su custodia á los encargados de dichos establecimientos, con expresión del valor que les fijen los dueños, si éstos quisieren fijarlo; y que si así lo hicieren y estuvieren conformes aquéllos, se expresará esto en el asiento, y responderán por dicho precio; pero que en caso de disconformidad sobre él, ó de que no se fije, la responsabilidad debe ser sobre el precio que se fije por el juez, oyendo el juicio de peritos. Del asiento mencionado se debe dar copia al dueño de los objetos depositados.

Resumiendo los preceptos del Código Penal, podemos establecer: que los posaderos son civilmente responsables por los actos ú omisiones de sus dependientes y criados, contrarios á la ley penal, que verifiquen en el servicio á que han sido destinados; y que cesa su responsabilidad cuando los viajeros sufren daños y perjuicios provenientes de caso

fortuito, fuerza mayor ó negligencia, que de ninguna manera les puede ser imputable á ellos.

Pero para eximirse de la responsabilidad tienen que demostrar la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor, porque la ley establece una presunción *juris* en su contra, que se tiene como verdad mientras no se demuestre lo contrario.

Resulta también que cesa su responsabilidad, cuando se trata de dinero, alhajas ú otros valores que llevan los pasajeros consigo, que no constituyen, hablando propiamente, su equipaje, no son necesarios para el objeto del viaje, y que no hayan sido entregados para su custodia á los encargados de los establecimientos, porque hay culpa y negligencia de parte de los pasajeros que no se les puede imputar á los dueños de aquéllos sin incurrir en una notoria injusticia.

Además, se daría ocasión para que cometieran gravísimos abusos por hombres de mala fe, si pesara sobre los dueños de los mesones, hoteles, etc., etc., alguna responsabilidad por la pérdida y extravío de los objetos mencionados, cuya existencia constaría solamente por el dicho de los supuestos propietarios de ellos.

Tal es el motivo por el cual ordena el artículo 336 del Código Penal, que se lleve el registro en el que se debe hacer constar la existencia de dichos objetos y valores, su precio y la entrega al encargado del establecimiento respectivo, pues así se prueban de una manera fehaciente el depósito y las obligaciones que aquél contrae en su calidad de depositario, que de ninguna manera podrá eludir.

Como los reglamentos de policía á que están sujetos los mesoneros, cambian de una á otra localidad, nos es imposible hacer explicación alguna respecto de las obligaciones que les imponen.