

AÑO XIV, SERIE II

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONOMICAS

PUBLICACION DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

DIRECTORES

Ing. F. Pedro Marotta
Por la Facultad

Enrique Julio Ferrarazzo
Por el Centro de Estudiantes

Adelino Galeotti
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Dr. Guillermo Garbarini Islas

Dr. Alfredo S. Gialdini
Por la Facultad

Jacinto González
Por el Centro de Estudiantes

Salvador Russo
Por el Centro de Estudiantes

ADMINISTRADOR

Juan C. Chamorro



DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS, 1835
BUENOS AIRES

Sobre posibles modificaciones de algunos artículos del Código de Comercio relativos al transporte ferroviario

La razón de ser de este estudio queda suficientemente explicada por las dos notas que se transcriben a continuación, respectivamente recibida la primera y remitida la segunda por el autor:

Señor Ing. Carlos M. Ramallo: Me es grato dirigirme a Vd. para comunicarle que la Comisión Organizadora de la Segunda Conferencia Nacional de Abogados, a realizarse en la ciudad de Córdoba en el próximo mes de octubre, ha resuelto solicitar su colaboración para el estudio del tercer punto del programa de la Conferencia, que adjunto a la presente, en lo referente a transporte ferroviario.

En la seguridad de que Vd. querrá prestar dicha colaboración, salúdole con mi consideración distinguida: J. Honorio Silgueira, Presidente. — Carlos A. Berghmans, Secretario.

Señor Presidente, etc.: Correspondo a la honrosa invitación recibida del Señor Presidente adjuntando a la presente un Memorandum con algunas observaciones que mi experiencia ferroviaria me permite formular, con el propósito de contribuir a que las relaciones del público con las empresas de ferrocarriles sean lo más armónicas posibles, dentro de las prescripciones de la ley.

Dejando con ello satisfechos los deseos del Señor Presidente y agradeciendo el buen recuerdo que se ha tenido de mi nombre, le saluda atte.: C. M. Ramallo.

Los artículos del Código de Comercio (*) relativos al transporte de mercaderías que a mi juicio pueden ser motivo de modificacio-

(*) Código de Comercio: Capítulo V. De los acarreadores, porteadores o empresarios de transportes.

nes porque, con ser los de más continua y constante aplicación, no consultan sin embargo, con la amplitud necesaria, las modalidades del transporte ferroviario y su aplicación se traduce, en la práctica, en dificultades de las relaciones de los cargadores con las empresas o en el encarecimiento de los fletes, cuyo monto depende en gran parte de las responsabilidades que los porteadores contraen o de las situaciones de hecho que las posibilidades del transporte ferroviario crea, son las que se indican a continuación.

Las consideraciones que se hacen para justificar tales correcciones sólo traducen la impresión personal que las prácticas del transporte sugieren, estando lejos de la pretensión de quien las formula que puedan abarcar todas las modificaciones que el Código merece, relativas a los transportes por ferrocarril, o que responda a un mayor conocimiento o a un criterio jurídico afirmado de una erudición de que carece.

El único fundamento real de tales observaciones es el conocimiento efectivo del mecanismo de la explotación ferroviaria, del alto concepto que el autor tiene formado de la seriedad con que son administradas y dirigidas las grandes empresas ferroviarias del país, y del convencimiento de que si se desea que el transporte se desenvuelva regularmente es indispensable que la legislación no exija de aquellas lo que no pueden cumplir sino a expensas de expedientes que sólo tengan por finalidad aparentar el cumplimiento de la ley, traduciéndose en los hechos en una real falta de armonía entre lo que los ferrocarriles pueden hacer efectivamente y lo que el público tiene el derecho de exigir amparado por la prescripción legal.

Además de esto y como resultado de esta exigencia pública, el hecho innegable de que ésta se traduce *necesariamente*, en definitiva, en un mayor costo del transporte, tanto para el ferrocarril como para el público que lo utiliza, razón por la cual la legislación debe tender, por lo menos, a obtener, para que esto no ocurra, un máximo rendimiento útil del capital y del trabajo ferroviario, en una época en que uno y otro tienen un precio tal que, reflejándose en el valor adquisitivo de la moneda, ha encarecido la vida en el mundo en forma insospechada.

Art. 165. — DESIGNACION DE LAS MERCADERIAS.

Tanto el cargador como el acarreador, pueden exigirse mutuamente una carta de porte, datada y firmada, que contendrá:

- 1.º Los nombres y domicilios del dueño de los efectos o cargador, el del acarreador o comisionista de transportes, el de la persona a quien o a cuya

orden se han de entregar los efectos, si la carta no fuese al portador y el lugar donde debe hacerse la entrega;

- 2.º La designación de los efectos, su calidad genérica, peso, medida o número de los bultos, sus marcas o signos exteriores, clase y si estuviesen embalados la calidad del embalaje;
- 3.º El flete convenido, y si está o no pagado;
- 4.º El plazo dentro del cual deba verificarse la entrega;
- 5.º Todas las demás circunstancias que hayan entrado en el convenio.

La redacción de este artículo supone que las cosas transportadas pueden individualizarse y se refiere exclusivamente a ellas cuando expresa que debe especificarse: "El peso, medida o número de los bultos", etc.; pero el código no legisla sobre los transportes por "vagon completo", que es el modo más generalizado del transporte de nuestros productos, cuyo fomento, por la reducción que en general supone en las tarifas que se aplican, la ley debiera favorecer. Por esto, el artículo debiera mencionar ese modo de transporte, a cuyo fin, la redacción del inc. 2.º podría ser la siguiente:

- 2.º *La designación de la naturaleza o clase de la mercadería indicando:*
 - a) *para las mercaderías en bultos: su número, peso o medida, su calidad genérica, la descripción del embalaje y sus marcas o signos exteriores;*
 - b) *para las mercaderías a granel o transportes por vagón completo: el peso o los mínimos establecidos por consignación o por vagón para la aplicación de las tarifas.*

Art. 177. — TRANSPORTES HECHOS DE UN MODO ESPECIAL.

Si se tratase del transporte de determinadas especies de cosas frágiles o sujetas a fácil deterioro, de animales, o bien de transportes hechos de un modo especial, las administraciones de ferrocarriles podrán especificar que las pérdidas o averías se presuman derivadas de vicios de las mismas cosas transportadas, de su propia naturaleza o de hecho del remitente o del destinatario si su culpa no fuere probada.

Lo fundamental de este artículo consiste en la inversión de la

prueba a que se refiere el art. 172, (*) pero se hace en él referencia a "transportes hechos de un modo especial" sin definir en forma alguna que alcance tenga esta expresión.

Es indudable que ella no puede referirse — y en todo caso diremos "exclusivamente" — a simples dispositivos mecánicos o circunstanciales adoptados para el transporte de determinados efectos, lo cual cae bajo el control de la autoridad administrativa encargada de velar por la seguridad y regularidad del tráfico ferroviario, sino al conjunto de circunstancias y de hechos que determinan las relaciones jurídicas creadas entre el porteador y el cargador, por mérito de las cuales se determinan sus derechos y responsabilidades recíprocas. En tal concepto, los transportes por vagón completo, para los cuales las empresas acuerdan en general tarifas más reducidas que las ordinarias y que por las condiciones estipuladas en ellas son cargados por los remitentes sin intervención de las empresas, limitándose éstas, en los hechos, a remolcarlos hasta el destino, caerían bajo la denominación de los "transportes hechos de un modo especial" a que el código se refiere, lo que debiera ser aclarado en su redacción, a cuyo efecto podría agregarse después de la frase "o bien de transportes hechos de un modo especial" lo siguiente:

"o por vagones completos cargados por los remitentes sin intervención de las empresas de ferrocarriles".

El asunto ha sido ya resuelto administrativamente por decreto del P. E. de fecha 15 de Enero de 1918 con la substitución del art. 262 del Reglamento General de Ferrocarriles que anteriormente a esa fecha se reducía a la transcripción literal del art. 177 del Código de Comercio por otro en cuya redacción se especifican las varias situaciones del transporte a que este artículo pueda referirse. (*)

(*) Art. 172 C. C. — Durante el transporte corren por cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de vicio propio, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualquiera de estos hechos incumbe al acarreador o comisionista de transporte.

(*) Art. 262 R. G. F. — De conformidad con lo dispuesto por el art. 177 del Código de Comercio, la empresa no será responsable, siempre que no se pruebe lo contrario:

1.º De las averías sufridas por las mercaderías que en virtud de disposiciones de las tarifas o por convención especial pactada con el remitente, se transporten en vagones abiertos, siempre que las mismas averías sean la consecuencia directa e inmediata de la acción del frío, el sol, la lluvia, el viento, etc., si el transporte se ha efectuado normalmente.

2.º De las faltas o deterioros que pudieran ocurrir en el transporte

El Reglamento es perentorio en sus términos, expresando que las Empresas no serán responsables, salvo prueba en contrario, de las faltas o deterioros que pudieran ocurrir en el transporte de las mercaderías en las cuales las Empresas no hubieran intervenido directa ni indirectamente en la carga de los vagones, aunque la irresponsabilidad está sujeta a la condición de que éstos sean sellados con sellos propios que lleguen intactos a destino, pero dados los términos del art. 204 del Código (*) podría alegarse la nulidad y ningún valor de estipulaciones introducidas en la Carta de Porte no autorizadas por el mismo.

Art. 187. — PLAZO PARA LOS TRANSPORTES.

La entrega de los efectos deberá verificarse dentro del plazo fijado por la convención, las leyes y reglamentos, y a falta de ellos por los usos comerciales.

Los ferrocarriles deben hacer los transportes de mercaderías en un término que no exceda de una hora por cada diez kilómetros o por la distancia mínima que fijare el poder administrador, contado desde las doce de la noche del día de recibo de la carga.

La segunda parte de este artículo, que es la que corresponde especialmente a los ferrocarriles, se aplica elásticamente en la práctica del transporte, con el criterio que el poder administrador ha creído conveniente determinar hasta ahora para el tráfico. Con todo, el código no debería expresar específicamente velocidades o plazos que dependen de factores complejos de orden técnico o económico que son inherentes al modo de transporte y deben ser apreciados temporariamente por el poder administrador, ya se trate de ferrocarriles o de automotores, que cada día se generalizan más en el transporte, y que la prescripción perentoria del Código no haría sino cohibir o perturbar en sus resultados prácticos.

(*) Art. 204 C. C. — Las Empresas de ferrocarriles tienen la obligación de recibir toda la carga que se les entregue, para el transporte, hasta sus estaciones o las de otras líneas que empalmen con ellas.

Los reglamentos o estipulaciones de las Empresas que hubieren ofrecido sus servicios al público excluyendo o limitando las obligaciones y responsabilidades impuestas por este Código serán nulas y sin ningún efecto.

de las mercaderías en las cuales la empresa no haya intervenido directa ni indirectamente en su carga por vagón, o que se cargaran en un desvío particular; pero siempre que el remitente selle los vagones con sellos propios y que éstos lleguen intactos a destino. En estos casos se anotará en las Cartas de Porte lo siguiente: "Cargado y sellado por el interesado, sin responsabilidad para la Empresa".

3.º De las averías o roturas de muebles, plantas, frutas, legumbres,

El tiempo necesario para el transporte de una carga en un ferrocarril depende de la capacidad técnica con que éste se desenvuelve, la que debe corresponder a la situación económica de las zonas que sirve.

Cuando se entregan pequeñas partidas para el transporte o se solicitan wagones para grandes cantidades de carga en estaciones alejadas de los centros consumidores o estaciones cabeceras o centros distribuidores de wagones, se requiere un cierto tiempo mínimo para hacer llegar a ellas los wagones vacíos, cargarlos y alistarlos para los trenes que han de llevarlos a destino, a partir de cuyo momento es necesario prever un cierto *plazo para la expedición*, una vez recibida la mercadería y firmada la carta de porte, después de lo cual empieza a correr el *plazo para el transporte* propiamente dicho, que dependerá de las condiciones de la ruta a seguir y de la distancia hasta destino.

Estos dos conceptos fundamentales han sido sin duda los determinantes de las prescripciones que establecen los reglamentos de casi todos los países (*) y el código fundamental que regula el tráfico internacional ferroviario en toda la Europa continental como lo es la "Convención internacional de Berna", — a la cual siempre tendremos que referirnos porque ella traduce, en síntesis, la experiencia integral de la Europa en materia de transporte ferroviario, — de acuerdo con la cual para las cargas ordinarias (pequeña velocidad) se fija:

(*) Los plazos de transporte para la carga ordinaria (pequeña velocidad) son: en **Alemania** y **Austria**: expedición 2 días, transporte hasta 100 km., 1 día y por cada 200 km. en más empezados, 1 día; en **Francia**: expedición 1 día, transporte por cada 125 km., 1 día, no contándose fracciones excedentes inferiores a 25 km.; para las líneas de primer orden, en la red, la velocidad se aumenta a 200 km. por día; **Italia**: expedición 24 horas y para las pequeñas estaciones 36 horas, transporte 1 día por cada 125 km. (actualmente: expedición 48 horas, y 48 horas por cada 250 km. o fracción); **Suiza**: expedición 2 días, transporte 1 día por cada 120 km. "En **Inglaterra** no existen plazos de entrega ni de distinción entre grande y pequeña velocidad. En su propio interés los ferrocarriles efectúan todos sus transportes muy rápidamente, en general mucho más ligero que en el continente; sólo los "pik up trains" hacen excepción, son una especie de trenes de detalle que paran en todas las estaciones. No hay tampoco plazos de entrega sobre los ferrocarriles de los **Estados Unidos de América**..." (F. Ulrich: **Traité General des Tarifs de Chemins de Fer**; Edición Francesa, del original alemán; Baudry y Co., París, 1890, pág. 51, nota).

manteca, leche, animales vivos o muertos, carne fresca, aves, pescado, queso, cristalería o loza, ni de ningún otro artículo frágil o que por su naturaleza no se pueda guardar más que por corto tiempo, a menos que pueda probarse que el mal provino de negligencia o falta de cuidado por parte de la Empresa.

4.º De los daños que sufre la carga si la misma fuera cuidada por persona encargada por el cargador, provista de pasaje gratis al efecto, siempre que aquellos pudieran haber sido evitados por el mencionado cuidador.

- 1.º Plazo para la expedición 2 días
- 2.º Término para el transporte, por fracción indivi-
ble de 250 km. 2 días

Pero, además, las administraciones ferroviarias están facultadas para fijar, de acuerdo con las leyes y reglamentos de los Estados, tiempos suplementarios en los casos siguientes:

- 1.º Los días feriados.
- 2.º Las épocas de tráfico extraordinario.
- 3.º Cuando las mercaderías deben atravesar un curso de agua, cuyas riberas no estén fijadas por un puente o recorrer un circuito que ligue entre sí las líneas llamadas a concurrir en el transporte.
- 4.º Para las líneas secundarias, así como para aquellas en las que la vía no tenga lo trocha normal.

Los términos de entrega cesan de transcurrir durante el cumplimiento de las formalidades fiscales o de policía, así como durante toda interrupción de tráfico que impida temporariamente iniciar o continuar el transporte por ferrocarril y que no derive de una falta imputable a la empresa ferroviaria.

Cuando el día siguiente al de la remisión en la estación de procedencia es domingo, el plazo empieza a transcurrir 24 horas más tarde. Lo mismo, cuando el último día del término para la entrega es domingo, dicho término no expira sino al día que le sigue.

Con lo que precede sólo se ha querido recalcar que las condiciones del transporte ferroviario internacional, en lo que al tiempo del mismo se refiere, que hay derecho para pensar deba ser el más cuidado y rápido en los sistemas de la explotación ferroviaria, se ha establecido en Europa consultando estrictamente las posibilidades de realizarlo sin tropiezo, y no otra cosa debiera especificar nuestro código, ya que las velocidades de circulación de los trenes dependen de situaciones técnicas y económicas de suyo variables.

Será un error pensar que el plazo del transporte ferroviario pueda sólo referirse a esa velocidad media de circulación (Tabla numérica del art. 222 del Reglamento General de Ferrocarriles) que no es sino uno de sus factores determinantes, aunque generalmente sea ella considerada como el único término que deba tenerse en cuenta para apreciar la eficiencia del transporte, como si los otros términos de tiempo que el mismo reglamento establece fueran una especie de "yapa" de la que se puede prescindir.

Teóricamente el "plazo de transporte" debe considerarse formado por los siguientes términos:

- 1.º *Plazo de expedición* o sea el tiempo que debe transcurrir entre el momento de la recepción de la mercadería por el ferrocarril y aquel en que ésta se pone en movimiento (*).
- 2.º *Plazo de circulación*, de conducción o de transporte propiamente dicho, que es el tiempo transcurrido entre la salida de la carga de la estación de origen y su llegada a la de destino.
- 3.º *Plazo de entrega*, o mejor dicho de preparación de la entrega al consignatario en la estación terminal, que comprende el tiempo indispensable para que el ferrocarril pueda poner los wagones en "situación de ser descargados", sea en los patios o en los depósitos del ferrocarril.
- 4.º *Plazo de recibo* de la carga por el destinatario, que corresponde al tiempo que transcurre entre la fecha del aviso reglamentario dado a éste por el ferrocarril de la llegada de la carga a destino y el momento en que el mismo la retira, pagando el flete correspondiente.
- 5.º *Plazo de transmisión*, o sea el que se ha considerado necesario para pasar la carga de un ferrocarril a otro cuando en el transporte interviene más de un porteador ferroviario.
- 6.º *Plazos complementarios*, o sean todos aquellos que, siendo independientes de las exigencias técnicas del transporte ferroviario, deben ser cumplidos necesariamente por el porteador por mandato de la ley (*).

Todos estos plazos parciales concurren de diverso modo pero al mismo fin de integrar el "plazo legal del transporte" o sea el tiempo necesario que transcurre desde el momento en que el ferrocarril recibe la carga del remitente, formulando con éste la Carta de Porte, hasta aquel en que la entrega al destinatario, re-

(*) La *mise en route*, según la expresión francesa, que equivaldría a nuestro término ferroviario de *poner en franquicia* a los wagones, es decir, colocarlos después de cargados y acondicionados para el transporte, en situación de ser agregados a los trenes que hayan de conducirlos.

(*) Art. 199, C. C.: Los conductores y comisionistas de transporte son responsables por los daños que resultaren de omisión suya o de sus dependientes en el cumplimiento de las formalidades de las leyes o reglamentos fiscales, en todo el curso del viaje y a la entrada en el lugar de su destino; pero si hubiesen procedido en virtud de orden del cargador o consignatario de las mercaderías quedarán exentos de aquella responsabilidad, sin perjuicio de las penas en que unos y otros hayan incurrido con arreglo a derecho.

ciendo, en devolución de éste, el mismo documento con su conformidad o sus observaciones sobre el transporte cumplido.

Todos estos plazos varían en los hechos de diverso modo según sea la naturaleza del transporte verificado, pero todos tienen características legales comunes que pueden o no ser concurrentes, según los casos, pero que los califican debidamente; ellos son: *obligatorios, indivisibles y prefijados* (*). Cada uno de ellos contempla una de las fases sucesivas del transporte que tiene, como se comprende, aspectos distintos para cada etapa, y por referirse no todos al hecho de la *conducción o traslación de la carga* (que es precisamente la etapa que se cumple más regularmente por lo general) ha podido atribuírsele a alguno de ellos una importancia relativa menor que la que se atribuye a ésta.

En lo que se refiere al *primer término* (plazo de expedición) el Código y el Reglamento General de Ferrocarriles (art. 223) sólo establecen que "el tiempo para el transporte de cargas empezará a contarse desde las 12 de la noche del día de recibo de la mercadería".

No es del caso analizar ahora las disposiciones reglamentarias que se refieren a la *preparación del transporte* (registro y pedido de vagones, carga de los mismos, declaración, control y pesaje de la carga, orden de las expediciones, etc.) que están prolijamente especificadas reglamentariamente y en general no ofrecen dificultades en las relaciones de las empresas con el público (salvo en lo referente al tiempo de la provisión de los vagones), sólo haremos notar que el plazo del transporte se inicia según nuestro Código solamente algunas horas después de *recibida* la carga, es decir *aceptada* por el ferrocarril, siguiendo en esto la práctica general de las reglamentaciones europeas (exceptuada Francia) pero no establece como en aquéllas un margen bien apreciable que contemple el tiempo que *necesariamente* debe transcurrir entre el momento de recibo de la carga y aquel en *que pueda* seguir a destino en alguno o en el único de los trenes que deban pasar por la Estación de origen y que estén en condiciones de conducirla, margen que, hemos visto, varía en Europa de *uno a dos días*, que se computan como término inicial del plazo legal del transporte.

En cuanto al *segundo término* que integra el plazo de transporte, nuestra reglamentación no desdice de la que rige en Europa y hasta la supera, como más racional, por establecer la tabla del art. 222 del R. G. F. tiempos que corresponden a un régimen de velocidades medias de circulación *regularmente aceleradas* con las

(*) Louis Josserand: **Les Transports**, Rousseau y Cía., París, 1926, pág. 509 y sig.: *Theorie générale des délais de transport*.

distancias, lo que no ocurre en Europa. Así p. ej. mientras que en Alemania (*) se establece legalmente el mismo tiempo de transporte global para 200 km. y 300 km. (48 horas) o para 400 km. y 500 km. (72 horas), en nuestro reglamento corresponde:

para 200 km.	=	41 horas	45 minutos
„ 300 „	=	57 „	45 „
„ 400 „	=	71 „	30 „
„ 500 „	=	83 „	15 „

de lo que resulta que siendo éstos los tiempos reglamentarios que deben cumplir las cargas, si los trenes debieran circular ateniéndose a los mismos, deberían hacerlo en uno y otro caso con velocidades variables como sigue:

Para distancias de:	En Alemania:	En Argentina:
200 km.	4,1 km. p. hora	4,8 km. p. hora
300 „	6,2 „ „ „	5,2 „ „ „
400 „	5,5 „ „ „	5,6 „ „ „
500 „	6,9 „ „ „	6,0 „ „ „

es decir, que en Alemania se produce un resalto en la velocidad cada 200 km. después de los primeros 100 km. o sea que a partir de los 301 kilómetros de distancia y hasta los 400 km. la velocidad de circulación que se había elevado a 6,2 kilómetros por hora para los primeros 300 kilómetros baja a 5,5 kilómetros por hora hasta los 400 km. para volver a subir a 6,9 hasta los 500 km. y así sucesivamente, lo que no ocurre en la reglamentación argentina que, como se comprende, es más lógica que la europea y consulta más racionalmente “el movimiento” de los trenes en el ferrocarril.

Haremos notar, con relación a Francia, que Jossierand (*) dice entre otras consideraciones respecto de los plazos que rigen en ese país, lo siguiente: “Nuestros plazos — por lo menos los de la pequeña velocidad (cargas ordinarias) — son más breves que los que se practican en la mayor parte de los países extranjeros, notablemente en Alemania, donde la fracción indivisible tomada en consideración para los pequeños recorridos es la de 100 kilómetros y en Bélgica donde los reglamentos acuerdan a la administración cuatro días para expediciones con relación a las cuales nuestras compañías no gozan sino de una latitud de dos días”.

Si este comentario merecen las velocidades medias de circu-

(*) Ver, nota pág. 806.

(*) Ob. cit. pág. 518.

lación en países donde las distancias medias y las efectivas del transporte son evidentemente diversas de las de nuestro país, en donde p. ej., un transporte desde Buenos Aires a La Quiaca equivale, por la distancia, a otro hecho en Europa desde Roma a Burdeos o Hamburgo, resulta que nuestros legisladores habrían hecho música sin saberlo, confundiendo para los efectos legales del transporte, velocidades virtuales de circulación de la carga con velocidades reales de marcha de los trenes, a estar a lo que publica un autor nacional (*) que dice al respecto lo siguiente, y que transcribimos porque traduce el concepto general a todas luces erróneo con que se aprecian estas disposiciones:

“El año 1889 cuando se sancionó la reforma del Código, se adoptaba como plazo medio para el transporte de mercaderías el de una hora por cada diez kilómetros, es decir, más tiempo que el regularmente empleado por nuestras antiguas diligencias. Así también lo comprendieron los autores de la reforma, pues decían en su exposición de motivos: “Sin duda que el “mínimum” que se fija es tal vez exageradamente moderado; pero si eso resulta en la práctica, queda en manos de las autoridades administrativas su fácil remedio, pues que ellas podrán fijarlo de acuerdo con los datos de la experiencia”. Sin embargo, el P. E. posteriormente, al reglamentar el plazo del transporte para cargas, encontró que aquel promedio era exageradamente angustioso y dilató los plazos en una proporción sobre la base del Código que llega hasta un 150 %”.

“¡Si habrán progresado los perfeccionamientos y sobre todo la velocidad en los ferrocarriles desde el año 1889 hasta la fecha! (1924). Sin embargo los reformadores tuvieron visiones futuristas desde que aún estamos muy lejos del transporte “exageradamente moderado” que ellos toleraban”.

Debe decirse que nuestros legisladores tuvieron efectivamente visiones futuristas respecto al buen criterio con que el poder administrador habría de considerar sus mandatos, pues interpretando como corresponde a las características del modo de transporte y en vista de las reglamentaciones y prácticas ferroviarias de todo el mundo, que no han variado *substancialmente* desde 1889 a 1926 (v: F. Ulrich, ob. cit., Berlín, Enero de 1890 y L. Jossierand, ob. cit., París, Julio de 1925), nuestro Código es claro y concluyente cuando establece que “la entrega de los efectos deberá verificarse dentro del plazo fijado por los reglamentos o a falta de ellos por los usos comerciales” y que “los ferrocarriles deben hacer los trans-

(*) Dr. Luis P. Ratti (hijo): **El transporte por ferrocarril**; Juan Méndez e hijo, Buenos Aires, 1924, pág. 86.

portes de mercaderías en un término que no exceda de una hora por cada 10 kilómetros o por la distancia mínima que fijare el poder administrador” y ha sido correctamente interpretado por éste al traducir numéricamente sus prescripciones, pues ellas no dicen otra cosa que: de acuerdo a los usos comerciales corrientes *el plazo de transporte* que fijen los reglamentos se formará por la suma de una serie de términos que contemplen cada una de las etapas sucesivas del mismo y *el término* correspondiente al transporte propiamente dicho debe ser tal que la velocidad máxima de circulación de la carga, a los efectos legales, sea de diez kilómetros por hora. Esta velocidad se alcanza según la tabla del art. 222 y se hace efectiva, como velocidad permanente de régimen, para todos los transportes verificados a distancias superiores a 1500 km., a cuya velocidad no se ha llegado todavía *reglamentariamente* en los países más adelantados, siendo en Francia, donde actualmente se establece más elevada, de sólo *una hora por cada 8,333 kilómetros*, para emplear la misma terminología del Código.

El *tercer término* que integra el plazo de transporte, o sea el de preparación de la entrega o de disponibilidad de la carga para ser retirada por el consignatario es el que más motivo ha dado a la discusión administrativa y judicial, haciendo decir a funcionarios, jueces y abogados lo que cada uno, desde su punto de vista, creía percibir de verdadero y justo en la relación existente entre la prescripción simplista y genérica del Código: “una hora por cada 10 kilómetros o por la distancia mínima que fijare el poder administrador”, cuyo alcance creemos haber puesto bien en claro, y la expresión específica de una condición técnica de hecho (maniobras terminales, clasificación y distribución de los vagones cargados en los patios de descarga y depósitos hasta dejarlos “en situación de ser descargados”) indispensable para la ejecución integral del transporte ferroviario a que se refieren las “48 horas más para la entrega” del art. 222 del Reglamento, a las que necesariamente se hace referencia implícita en la primera parte del artículo 187 del Código cuando expresa que “la entrega de los efectos deberá verificarse dentro del plazo fijado por la convención, las leyes y los reglamentos”.

Aunque se trata de un asunto que ya ha sido última y definitivamente dilucidado por la Suprema Corte de la Nación (*) la

(*) Causa Isidoro Llargues ver. F. C. Sud; la sentencia de la Suprema Corte de fecha 27 de Febrero de 1925, que nos ha sido facilitada por el Dr. G. E. Ferrer, establece lo siguiente: “El tiempo normal acordado a los ferrocarriles para el transporte de cargas es el que resulta de esos diversos factores que podrían designarse bajo los nombres de distancia o

que ya había resuelto con anterioridad que “la facultad dada al P. E. por el art. 187 del Código de Comercio para fijar el tiempo en que se ha de operar el transporte por ferrocarril no se encuentra restringida por el término que señala el referido artículo:”, (Jur. Trib. S. C. N., Agosto 1911, pág. 8) conviene insistir en la aclaración de que las “48 horas más para la entrega” a que se refiere el art. 222 del reglamento no deben en forma alguna confundirse con las “48 horas para la descarga” y retiro de la mercadería por el destinatario a que se refiere el artículo 285 A, y que constituye el *cuarto término* del plazo de transporte, tiempo durante el cual la Empresa no puede imponer estadías ni cobrar almacenaje al público y que empieza a contarse desde las 6 horas del día siguiente a la fecha del aviso que el ferrocarril debe enviar al destinatario en forma de que le llegue antes de las 18 horas de ese día, según lo dispone el art. 285 del Reglamento General.

En resumen, el *plazo legal de transporte o permitido a la Empresa*, cuando se trata de un solo porteador, (*tráfico local*), se cuenta (arts. 223 y 224 R. G. F.) desde las 12 de la noche del día de recibo de la carga en la Estación de origen (0 horas del día siguiente), hasta que expiran las 48 horas que siguen a la llegada de la misma a la Estación de destino (art. 222), cuya llegada debe corresponder al tiempo especificado en la tabla del mismo artículo 222 para la distancia recorrida por el rumbo más directo y de tarifas más bajas que una a ambas estaciones (art. 221 Reglamento General de Ferrocarriles).

Cuando se trata de *tráfico común o de intercambio*, entre dos o más empresas de ferrocarriles, sobre la base de servicios combinados que son legalmente obligatorios (arts. 16, 22, 23, 25 Ley General de Ferrocarriles) debe considerarse la adición al tiempo obtenido anteriormente del *quinto término* del plazo de transporte (24 horas o 48 horas según se trate de ferrocarriles de igual o diferente trocha) lo que supone que los ferrocarriles tengan una vinculación directa por rieles que permitan o bien el tránsito recíproco de los vagones de uno a otro sistema, o bien que el transbordo de las mercaderías pueda hacerse de vagón a vagón (Estación de intercambio) cuando las trochas son diferentes. El plazo del transporte en estos casos está regido por los arts. 222 y 222 A del R. G. F.

recorrido, empalme, transbordo y entrega sin que ello implique, por cierto, admitir la existencia de plazos independientes para cada una de las operaciones designadas, sino por el contrario un plazo total para el transporte considerado en su acepción integral, esto es, para la ejecución de todos los actos indispensables para poner los efectos a disposición del destinatario, plazo que constituye un todo indivisible dentro del cual puede actuar libremente el acarreador”.

Finalmente, el *sexto término* del plazo de transporte será del caso considerarlo en situaciones particulares y especialmente tratándose de tráfico internacional respecto del cual una serie de decretos del P. E., especialmente los de fecha 7 de Septiembre de 1910 y 18 de Julio de 1912, establecen hasta ahora las reglas fundamentales que lo rigen (*).

Hemos creído necesario analizar con relativa detención las particularidades del *plazo de transporte* para aclarar bien las ideas al considerar un posible cambio en la redacción del artículo del Código que consideramos, respecto de lo cual debe tenerse en cuenta, además de lo que ya contempla el Reglamento General de Ferrocarriles, en lo relativo a empalmes, trochas y situaciones de recepción y entrega de la carga en las estaciones de procedencia y destino, especialmente las condiciones en que se desarrolla el trabajo del personal ferroviario, sujeto en la actualidad a reglamentaciones que no existían anteriormente y que, generalizando el descanso dominical o hebdomadario, en las líneas, inmoviliza en parte el material rodante durante los días feriados.

Por otra parte, la simple observación de las distintas condiciones económicas de las diversas zonas servidas por nuestra red ferroviaria, demuestra lo anómalo que resulta la aplicación de un criterio único y rígido para obtener, dentro de las prescripciones invariadas de la ley, llámese ésta Código de Comercio, Ley general o Reglamento general de Ferrocarriles, un servicio ferroviario uniforme en todo el país.

Motivos de simple adaptación, hecha a veces sin suficiente conocimiento de los ambientes locales, han transplantado al país las reglamentaciones europeas, previstas para países de densidad de población y de producción muy distintas de la nuestra, que suponen, necesaria y correlativamente, densidades de tráfico en los ferrocarriles que exigen, no ya para satisfacer prescripciones reglamentarias, sino para cumplir necesidades de la propia economía ferroviaria, velocidades y tiempos de transporte que entre nosotros resultan de aplicación anti-económica en gran parte de las zonas servidas por nuestras líneas.

Si pretendemos y deseamos que en la concurrencia universal nuestro país, esencialmente productor de materias primas, pueda ofrecer a estas en los grandes mercados de consumo con el mínimo de recargos producidos en sus precios por los transportes en

(*) V.: C. M. Ramallo: **Comunicaciones ferroviarias internacionales y su reglamentación**. Estudio publicado en el N.º 3 del "Boletín del Congreso Sud Americano de Ferrocarriles", Buenos Aires, 1917.

un "hinterland" muy extenso, dependiente de la configuración geográfica del país, la legislación debe favorecer condiciones que permitan a los ferrocarriles reducir sus tarifas por la mejor utilización de su material.

A tal resultado se concurriría si la ley favoreciera los transportes de grandes masas de productos hechos en vagones o trenes completos, concediendo tiempos *para la expedición* que permitieran su acumulación en las estaciones productoras a fin de que los portadores pudieran completar la carga de los trenes, abaratando con ello el costo unitario del transporte y correlativamente su tarifa pública, pues un escaso tiempo disponible se traduce, sea en el encarecimiento del costo por la insuficiencia de la carga de los trenes en las zonas de tráfico poco denso, sea en la disminución del rendimiento del tráfico por las devoluciones obligadas de los fletes que la ley impone por las demoras incurridas en el transporte.

Para hacer viable y justa la posibilidad de la acumulación de cargas por vagones completos, el Poder Administrador debería clasificar las líneas principales y ramales férreos en diferentes categorías, de acuerdo con la densidad de su tráfico, estableciendo diferenciaciones correlativas para los tiempos de expedición.

Hemos visto que en Francia, por ej., (ver nota pág. 806) la red ferroviaria se divide en dos grupos de líneas a los cuales corresponden dos distintas *velocidades de circulación* reglamentarias: sobre las líneas principales de tráfico denso, servidas por numerosos trenes, la velocidad es de 200 km. por cada 24 horas (8,33 km. por hora) y sobre ramales o líneas secundarios 125 km. por cada 24 horas (5,2 km. por hora). En Italia se mantiene una velocidad de régimen uniforme de 125 km. por día, pero el plazo de transporte se ha diferenciado con términos de expedición variables de 24 horas para las estaciones principales a 36 horas por las secundarias, lo que es más eficaz a nuestro modo de ver.

En la Argentina, el Ministerio de Obras Públicas interpretando necesidades sentidas, sobre todo en la época de emergencia durante los años de la guerra mundial, aunque llegando quizá al límite de la elasticidad permitida por la prescripción legal del Código, dictó, en mayo de 1915, un decreto destinado a subsanar los inconvenientes apuntados para el tráfico, en la forma siguiente:

" En los ramales o en las zonas de líneas de poco tráfico en que, de acuerdo con la Dirección de Ferrocarriles, se haya establecido un servicio periódico de trenes, los plazos para el transporte se aumentarán con el tiempo que media entre la fecha de recepción de la

“carga en las Estaciones y las doce de la noche del día anterior al fijado para el tren que debe transportarla, pero en este caso el período máximo entre dos trenes consecutivos será de siete días” (*).

Si bien la resolución transcripta ha podido facilitar en algo las necesidades del transporte, es discutible que pudiera amparar a las empresas de ferrocarriles a poco que la dialéctica jurídica analizara los fundamentos de la misma.

Otra de las circunstancias vinculada a la entrega de las mercaderías dentro de los plazos que corresponden, que perturba continuamente las buenas relaciones del público y de las Empresas de ferrocarriles, es la posibilidad legal en que los destinatarios se encuentran de iniciar todas las acciones a que se crean con derecho por deficiencias en el transporte, dentro de los 10 años siguientes a la fecha de la entrega de las mercaderías, por permitirlo así el art. 846 del Código de Comercio.

Más adelante veremos que indudablemente se trata de una omisión subsanable con el simple agregado de una palabra en el Art. 855 del mismo, pero entretanto debemos señalar en esta oportunidad que tratándose solamente del “plazo de transporte”, el pago del flete y el retiro de la carga con la plena conformidad del destinatario en la estación de destino, sin que la Empresa porteadora reciba en tal oportunidad observación alguna de aquél, implica necesariamente que la demora posible en tal entrega, de la que es responsable el ferrocarril, ha debido ser considerada por el interesado, previamente al retiro de la mercadería, encontrando que ella no le causa perjuicio apreciable que merezca una queja fundada ante el porteador. Pero ocurre que el Código autoriza al destinatario para que se dirija al ferrocarril diciéndole: hace 9 años 11 meses y 29 días que se entregó tal consignación con tantas horas de atraso: devuélvaseme tanto del flete; y más aún: que un empresario de reclamos, con poder legal suficiente, se presente con sendos legajos correspondientes a numerosas consignaciones de cada comerciante exigiendo devoluciones de fletes por todos los transportes demorados durante los años precedentes, a los cuales el ferrocarril había considerado, en su momento, definitivamente terminados: este es un hecho que ocurre continuamente en las Administraciones ferroviarias. Su sola enunciación demuestra y justifica que *la ley no puede querer*, dentro de la universalidad y justicia de sus

(*) V.: Ampliaciones y modificaciones sufridas en art. 222 R. G. F. en “Ley y Reglamento General de los Ferrocarriles Nacionales”. Jacobo Peuser, Buenos Aires, 1925.

prescripciones, que tal situación se produzca, y sin embargo el Código lo permite.

Por definición, las transacciones comerciales deben ser claras, rápidas y terminantes, y comprendiéndolo así la Cámara Federal de Córdoba ha sentado la jurisprudencia de que es indispensable para que sea viable un reclamo por demora en el transporte, que sea previo o simultáneo al retiro de la carga y pago del flete la protesta del interesado por la demora incurrida, lo que concuerda por lo demás con la doctrina establecida por la Suprema Corte Nacional cuando ha dicho (*) que: “el pago liso y llano del precio del transporte, sin hacer constar que se lo realizaba bajo protesta, importa liquidación definitiva de cuentas y renuncia por consiguiente de los derechos que en caso contrario podría hacer valer el cargador, por cuanto es de derecho que no se puede repetir lo que se hubiese pagado, cuando se pagase una deuda, cuyo pago tiene derecho el acreedor a demandar en juicio...” (Suprema Corte Nacional, tomo 83, pág. 232).

A pesar de lo anterior la jurisprudencia registra otras conclusiones contradictorias de los tribunales de Comercio (*), donde se establece, p. ej.: “El recibo de la carga conducida con retardo sin protesta del consignatario, no importa una renuncia tácita del derecho de exigir la devolución proporcional del flete”. (Cámara Comercial, t. 78, pág. 5). “El propietario perjudicado por la demora no está obligado a protestar, al efectuar el pago del flete, por los perjuicios, para hacer precedente una reclamación por daños y perjuicios. Comprobada la demora en el transporte surge la responsabilidad del porteador al cargador, teniéndose en cuenta el tiempo transcurrido, el deterioro, los intereses del capital inmovilizado y la desventaja por las variantes del mercado” (Jur. Trib., Cám. Com., Abril 1910, pág. 467).

Estas anomalías de la jurisprudencia no podrían producirse si el Código tuviera una prescripción que impidiera retrotraer situaciones que necesariamente quedaron terminadas, — cuando no se trate de reales perjuicios que la falta de la oportuna entrega de la mercadería ha podido producir y que el destinatario estará lógicamente interesado en hacer presente, también oportunamente, al porteador—en la fecha del retiro de las mercaderías transportadas.

Tal prescripción se expresa p. ej.: en la Convención de Berna en

(*) L. P. Ratti (hijo). Ob. cit. pág. 93 y sig.

su Art. 44 (*) en el cual, (con las excepciones que en general son también contempladas por el Código de Comercio, Ley General y Reg. Gen. de Ferrocarriles al analizar tan ampliamente como lo hacen las obligaciones y derechos de portadores y consignatarios) se expresa que: "El pago del precio del transporte y otros gastos inherentes al mismo y el recibo de la mercadería extinguen contra el ferrocarril toda acción proveniente del contrato de transporte", estableciendo sin embargo, como excepción, cuando la reclamación es por causa de retardo (inc. 2.º) que esta puede prosperar siempre que ella sea formulada ante quien corresponda "en un plazo que no pase de *catorce días*, no comprendido en el de la recepción".

Josserand, con su alta autoridad reconocida, se expresa al respecto en los términos siguientes (*): "Es justo que una responsabilidad tan extensa y tan pesada (la del porteador) no pueda realizarse a tan larga data que el porteador esté expuesto a reclamaciones tardías cuya discusión le resultaría muy dificultosa tanto por la multitud como por la rapidez de las operaciones a los cuales se libra, y que no dejarían de suministrar un elemento abundante a la chicana. Un sistema de pronta liberación se impone en su favor; y el está instituido por el Código de Comercio en los Artículos 105 (recepción de la mercadería, cuando en ella intervienen ciertas condiciones) y 108 (prescripción, por el transcurso de un cierto lapso de tiempo) cuyas disposiciones profundamente derogatorias del derecho común tienden a realizar una transacción equitativa entre el interés del transportador que es el de ser liberado lo más pronto posible y el del destinatario que es el de tener un recurso útil, eficaz, contra el porteador: la regulación del *negotium* será apresurada y el proceso — si hay pro-

Extinción de la acción en contra del ferrocarril de parte del interesado

Art. 44. — El pago del precio del transporte y otros gastos inherentes al mismo y el recibo de la mercadería extinguen contra el ferrocarril toda acción proveniente del contrato de transporte; sin embargo la acción no queda extinguida:

- 1.º Si el interesado puede suministrar la prueba de que el perjuicio tiene por causa un dolo o una falta grave del ferrocarril;
- 2.º En caso de reclamación por causa de retardo, cuando ella es hecha a una de las administraciones designadas como responsables por el art. 27, párrafo 3.º, en un plazo que no pase de catorce días (14), no comprendido en el de la recepción;
- 3.º En caso de reclamación por defectos constatados conforme al art. 25 antes de la aceptación de la mercadería por el destinatario o de la constatación que ha debido ser hecha conforme al art. 25 y que ha sido omitida por culpa del ferrocarril;
- 4.º En caso de reclamación por perjuicios no aparentes exteriormente, cuando la existencia de ellos es constatada después de la recepción, pero solamente en las condiciones siguientes:
 - a) El pedido de constatación hecho al ferrocarril o al tribunal com-

(*) Obr. cit. pág. 666.

ceso — se entablará en un momento en que los elementos de prueba no habrán aún desaparecido o el demandado estará aún en medida de resistir al ataque dirigido contra él.”

Los antecedentes expuestos, con la brevedad que ha sido posible, justifican que se proponga en substitución del Art. 187 del Código de Comercio, la siguiente redacción:

La entrega de los efectos deberá verificarse dentro del plazo fijado por la convención, las leyes y reglamentos y a falta de ellos por los usos comerciales.

Los ferrocarriles deben hacer los transportes de mercaderías en los plazos que fije el poder administrador, correspondiendo mayores plazos para las Estaciones o zonas de las líneas de escaso tráfico y para los transportes que se realicen por vagones completos con tarifas reducidas.

Los plazos indivisibles acordados constarán de términos para la expedición y entrega de la carga y de términos dependientes de la distancia que haya de recorrerse y de las condiciones en que se haga ese recorrido.

Los días feriados no se computarán en los plazos establecidos.

La entrega de los efectos, su recepción y el pago del precio del transporte, sin reservas por parte del destinatario, extinguen contra el ferrocarril toda acción proveniente del contrato de transporte, salvo los casos de avería o pérdida parcial a que se

petente, conforme al art. 25, debe tener lugar inmediatamente después de haberse descubierto el perjuicio, y a más tardar en los catorce días a partir de la recepción de la mercadería.

- b) El interesado debe probar que el perjuicio se ha producido en el intervalo comprendido entre la remisión al transporte y la entrega.

Sin embargo, si la verificación de la mercadería por el destinatario ha sido posible en la estación de destino, y si ella ha sido ofrecida por el ferrocarril, no hay lugar de aplicar la disposición contenida en el párrafo 4.º. El destinatario podrá rehusar la aceptación de la mercadería aún después de la recepción de la carta de porte y el pago de gastos de transporte hasta tanto que el perjuicio del cual sostiene la existencia haya sido constatado conforme a su reclamo. Las reservas hechas en el acto del recibo de la mercadería no son de ningún efecto, a menos que ellas sean consentidas por el ferrocarril.

Si uno u otro de los objetos designados en la carta de porte faltase en el momento de la entrega, el destinatario podrá excluir en el recibo o carta de pago (art. 16) los bultos no entregados, designándolos especialmente.

Las reclamaciones mencionadas en el presente artículo deben ser hechas por escrito.

refiere el Art. 183 () o de retardo en la entrega cuando en este último caso el destinatario haya, notificado al porteador, por acta extrajudicial o carta certificada, su protesta motivada dentro de los treinta días de la fecha de la recepción de la carga.*

Art. 188. — RESPONSABILIDAD POR DEMORA EN LA EJECUCION DEL TRANSPORTE.

En caso de retardo en la ejecución del transporte por más tiempo del establecido en el artículo anterior, perderá el porteador una parte del precio del transporte proporcionado a la duración del retardo, y el precio completo del transporte si el retardo durase doble tiempo del establecido para la ejecución del mismo, además de la obligación de resarcir el mayor daño que se probare haber recibido por la expresada causa.

No será responsable de la tardanza el porteador si probare haber provenido ella de caso fortuito, fuerza mayor o hecho del remitente o del destinatario. La falta de medios suficientes para el transporte no será bastante para excusar el retardo.

La lectura de este artículo deja la impresión de un exceso de severidad para el porteador, el cual llega a encontrarse en el caso de pagar al cargador una indemnización por los daños y perjuicios que el retardo le ocasionara, además de la devolución íntegra del flete cobrado o, en su caso, efectuar esta devolución sin que ningún perjuicio se hubiera ocasionado al cargador, lo que evidentemente no es equitativo.

“El retardo es indudablemente *una causa* de resarcimiento de daño, dice Roger, pero no se conside la posibilidad de una condena a indemnización si un perjuicio no ha sido probado. Por otra parte, los jueces pueden considerar como suficiente un daño moral, consistente en las molestias y preocupaciones de toda especie que el retardo ha podido causar al expedidor o al destinatario. Pero ni las leyes generales relativas al contrato de transporte, ni las disposiciones particulares de las leyes relativas a los ferrocarriles, no alcanzan a que el simple retardo en el transporte debe acarrear

Art. 183. C. C. — La acción de reclamación por detrimento o avería que se encuentre en los efectos al tiempo de abrir los bultos, sólo tendrá lugar contra el acarreador dentro de las veinticuatro horas siguientes a su recibo, con tal que en la parte externa no se vieren señales del daño o averías que se reclama.

Pasado este término no tiene lugar reclamación alguna contra el conductor acerca del estado de los efectos porteados.

—en ausencia de toda convención especial e independientemente de todo perjuicio sufrido— sea la reducción del precio de transporte, sea un resarcimiento de daños a cargo de las compañías” (*).

La razón de ser de la prescripción legal radica en la presunción de una falta del porteador que determina el incumplimiento, por su parte, del contrato de transporte en lo que al tiempo se refiere, y dado que está obligado a resarcir el daño o perjuicio comprobado que tal falta haya ocasionado al cargador, la pena que el código establece, por la simple presunción, parece desproporcionada—ya que el retardo no se califica siquiera de “efectivamente perjudicial” como lo expresan por ej.: las tarifas de los ferrocarriles franceses — cuando obliga al porteador a perder no sólo su utilidad posible del transporte verificado sino el gasto total que éste le haya ocasionado, *aún en el caso de que el retardo hubiera ocasionado un beneficio al cargador*. (Cám. de Com., octubre 24 de 1923) (*).

La Convención de Berna (octubre de 1890), posterior a la sanción del Código de Comercio (1889), que como hemos dicho es el Código Internacional para el transporte ferroviario en Europa establece, para el caso, lo siguiente:

“Art. 40. — En caso de retardo en la entrega podrá reclamarse sin necesidad de probar que de ese retardo haya resultado un perjuicio.

1|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 1|10 del plazo de transporte.

2|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 2|10 del plazo de transporte.

3|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 3|10 del plazo de transporte.

4|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 4|10 del plazo de transporte.

5|10 del precio de transporte para todo retardo superior a 4|10 del plazo de transporte.

“Si dicha prueba es suministrada podrá ser abonada, a título de resarcimiento de daño, una suma que no deberá, sin embargo, sobrepasar el precio del transporte

“Si ha habido declaración de valor en la entrega, podrá ser reclamado sin necesidad de probar que haya un perjuicio ocasionado por el retardo:

2|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 1|10 del plazo de transporte.

(*) René Roger: “*Manuel Juridique des Transports*”, Marcel Riviere, París, 1922.

(*) L. P. Ratti (hijo), Ob. cit. pág. 94.

4|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 2|10 del plazo de transporte.

6|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 3|10 del plazo de transporte.

8|10 del precio de transporte por un retardo igual o inferior a 4|10 del plazo de transporte.

10|10 del precio de transporte para todo retardo superior a 4|10 del plazo de transporte.

“Si se probara que el retardo ha ocasionado un perjuicio podrá ser abonado el monto de este perjuicio. En uno y otro caso el monto de la indemnización no podrá sobrepasar la suma declarada.”

No es del caso comentar estas prescripciones, ni correlacionarlas con las indemnizaciones por pérdidas, averías, mermas, etc., baste sólo hacer notar que su monto máximo, por la simple presunción que el retardo importa, no llega en el peor de los casos, tratándose del transporte ordinario de cargas a pequeña velocidad y por el simple hecho de la demora, sino al 50 % del importe del flete, siendo necesaria la prueba suficiente de un real perjuicio para que su monto alcance, como máximo, al precio total del transporte.

Solo en caso de fraude o falta grave de parte del ferrocarril podrá exigirse a éste “el pago de la indemnización completa y entera, comprendiendo los perjuicios e intereses” (art. 41).

El conocimiento de lo complejo del mecanismo que la explotación de un ferrocarril supone — entre cuyos elementos entra en juego principalmente la mayor o menor diligencia de miles de hombres cuyo control individual es difícil y cuya acción integral determina la precisión y exactitud del cumplimiento de los plazos de transporte—se traduce, para el público en general (y como hemos visto también para los letrados), y como único índice del buen servicio ferroviario, en la velocidad con que los trenes pueden circular debido a los adelantos de la técnica mecánica en el momento presente, trayéndose siempre a colación, entre nosotros, “la carreta tucumana” en oposición a la locomotora.

Pero un mejor conocimiento de causa, justifica que, como en la Convención de Berna y la legislación alemana que le es idéntica para el caso, aunque más severa que la nuestra para los retardos de corta duración no se dé a la simple demora una sanción penal que, excediendo a su magnitud, produzca por inversión un daño real al porteador, cuando ella puede llegar a traducirse no en perjuicio sino en un beneficio ocasional para el remitente o el destinatario. Con tal criterio, la escala numérica de la indemnización

antes mencionada ha podido corresponder en su valor máximo (5|10 del flete) al valor medio del *coeficiente de explotación* (relación de gastos a productos igual a 50 %) para los ferrocarriles de Europa en la época en que ella fué establecida, es decir que la pena impuesta se redujera a hacer perder al porteador todo el beneficio, pero nada más que el beneficio, que el transporte pudiera darle, limitando la gratuidad del transporte, (devolución de todo el flete), para un caso extremo, y como indemnización del daño causado por la demora, mientras no se probase una *culpa grave* del ferrocarril. Con el mismo criterio, en la época actual, en que los coeficientes de explotación de los ferrocarriles, alcanzan al 70 % por los aumentos de precios y de salarios y reglamentaciones del trabajo, las mismas indemnizaciones hubieran debido reducirse a solo un máximo de 30 % del importe de los fletes o si nos atuviéramos nosotros a las previsiones normales de la ley Mitre (coeficiente de explotación igual a 60 %) al 40 % de aquellos.

Nuestro código de comercio, inspirado en el Código Italiano (*), ha establecido una ley de proporcionalidad amplia entre *el retardo* y el *tiempo normal* para el transporte (*) en consideración, sin duda, no sólo a que se trata de una pena puramente convencional, sino quizá a la poca densidad de nuestro tráfico, a las grandes distancias de transporte y a los escasos elementos locales, por razones de población y de distancias, con que los ferrocarriles pueden contar para compensar las pequeñas e insalvables deficiencias de detalle que el transporte regular ofrece en la formación y marcha de los trenes, ya que no puede considerarse fuerza mayor, eximente de responsabilidad por el retardo, ni la falta ocasional de tren rodante para la expedición en las estaciones o deficiencias accidentales en algún depósito de locomotoras, ni la congestión de los puertos o estaciones terminales que no reciban la carga o no descarguen los

(*) Debe dejarse constancia sin embargo de que la prescripción del Código Italiano, que originó la análoga del nuestro, no rige ya para los ferrocarriles de Italia desde la sanción del decreto-ley de 12 de Noviembre de 1921 relativa a las "**Condiciones y Tarifas aplicables a los transportes por ferrocarril**", en cuyo art. 57 se establecen prescripciones idénticas a la de la Convención de Berna, que limitan a 5|10 del flete la devolución por demora, aclarando aún lo que ésta establece al decir: "Si se suministra la prueba de un daño, de acuerdo al art. 1228 del Código Civil, en lugar de la indemnización arriba indicada, corresponde satisfacer el duplo de dicha indemnización, o el monto del daño, si resulta inferior a ese duplo".

(*) Sorprende sin embargo que una redacción tan clara y terminante como es la del art. 188 que discutimos haya dado motivo a interpretaciones tan variadas como se nota en sus aplicaciones judiciales y aunque al parecer el criterio de los jueces es uniforme en la actualidad para dar a la palabra **retardo** el valor que tiene, tomamos del libro citado del Dr. Ratti (hijo) los ejemplos siguientes:

vagones, ni las huelgas parciales, ni los accidentes del tráfico. (Cámara Comercial, septiembre 14 de 1923).

Razones de este orden deben haber determinado también a la Dirección de Ferrocarriles para establecer tolerancias, también relativamente amplias, con algunos artículos adicionales (225 A y 349 A) a los que fijan los plazos de transporte en el Reglamento General de Ferrocarriles, antes de aplicar las sanciones penales que administrativamente pueden ser aplicadas, y se aplican, a los ferrocarriles, sin perjuicio de sus responsabilidades civiles o comerciales ante los cargadores.

Dado que el precio del transporte o sea *el flete* ferroviario puede descomponerse en tres elementos perfectamente definidos, a saber: 1) El *costo directo* del transporte (gastos de tracción y movimiento de trenes); 2) El *costo indirecto* del mismo (todos los demás gastos de administración); 3) El *beneficio* que el transporte produce (intereses sobre el capital); sería fácil individualizar el alcance de la pérdida que ocasiona una determinada devolución con relación a la demora que la produce, expresada en por cientos del flete.

Pero el carácter de cada grupo de gastos y su influencia en la economía del ferrocarril no es la misma: el primer grupo (1) es directamente proporcional al tráfico, o sea al tonelaje movido y a las distancias recorridas, mientras que el segundo (2) puede considerarse, dentro de ciertos límites, independiente de la magnitud del tráfico, teniendo carácter de constante o fijo. La ley de variación de los gastos fijos así como la del beneficio, referidos a la unidad de tráfico, es distinta que la de los gastos directos: estos

"La proporción debe ser planteada en estos términos: doble término legal es al precio completo del transporte como duración del retardo es a precio a devolver. La mente del legislador ha sido dar mayores facilidades a las Empresas, si se tiene en cuenta la época de la sanción del Código, evitando sanciones exageradas que pudieran dificultar su libertad de acción (Juz. Com. R. C. Castillo)".

"Voto de la mayoría: con el vicioso procedimiento de computar en el retardo el tiempo anterior al que realmente lo constituye, se llega al absurdo de convertir en letra muerta la segunda parte del art. 188".

"Disidencia del Dr. Saavedra. — La empresa está obligada a devolver los fletes percibidos en proporción a la duración del retardo, y el flete íntegro cuando se haya empleado en el transporte doble tiempo del fijado por la ley. (Jur. Trib. Cam. Com., septiembre 1911, pág. 399)".

"El art. 188 es evidentemente obscuro. No ha podido estar en la mente del legislador declarar que se infringen las disposiciones del art. 187 cuando el transporte dure un tiempo tres veces mayor que el permitido, porque ello importaría una contradicción elemental, ya que prescribiendo en un artículo de la ley un tiempo determinado para el transporte y disponiendo en su artículo siguiente una tolerancia amplísima para su observación, quedaría sin efecto en el hecho la obligación que pretende establecer, esto es, el abuso de las disposiciones legales y se iría la rapidez del transporte, que es el fin que está en el espíritu de la legislación. (Juz. Com. Martín

son directamente proporcionales a la magnitud del tráfico y su *valor medio unitario* es constante, es decir que la *tonelada-kilómetro* (peso de una tonelada transportada sobre un kilómetro) cuesta una suma determinada que, sin error sensible, puede ser aplicada idénticamente a todos los recorridos y a todos los tonelajes y su monto total aumenta o disminuye, por lo tanto, con el tráfico.

Los gastos indirectos (incluido el beneficio) son, en cambio, constantes y su valor unitario varía en razón inversa de la magnitud del tráfico, es decir, que disminuye a medida que éste aumenta, lo que se comprende notando que el costo unitario indirecto se obtiene dividiendo el monto total de los gastos fijos y el beneficio de la explotación por el número variable de *toneladas-kilómetros* producidas por el tráfico.

Con lo que precede se ha querido establecer que resultará muy sencillo decir cual es el *costo directo* del transporte de una consignación cualquiera, pero muy difícil asignarle a ésta el coeficiente proporcional que le correspondería de los *gastos indirectos* y de los *beneficios* de la explotación del ferrocarril.

Por otra parte el flete, o sea *la tarifa* que lo determina, se establece consultando *el valor de las mercaderías* a que se aplica y ella puede considerarse formada por la suma del costo directo de transporte, que es su límite mínimo, y de una cantidad variable que incluye el gasto indirecto y el beneficio y depende del *coeficiente de transporte* de cada mercadería, es decir, de la diferencia entre su precio de venta y su costo de producción, coeficiente que determina *las clases* en que se agrupan las mercaderías que se transportan por ferrocarril.

y Herrera, abril 1915)".

Con todo, y sin entrar a averiguar porque el legislador prefirió la prescripción italiana y no la alemana, la lectura del art. 188 no proyecta ninguna obscuridad cuando dice: "... perderá el porteador una parte (X) del precio del transporte (F) proporcionado a la duración del retardo (R) y el precio completo (X = F) si el **retardo** durase **doble tiempo** (R = 2 T) del establecido (T) para la ejecución del mismo..."

Lo que el Código expresa **evidentemente** es que la ley de proporcionalidad entre flete y retardo es tal que la relación que debe existir entre la suma parcial a devolver (X) y la suma total expresada por el flete (F) debe ser la misma que la que haya entre el retardo parcial (R) y el retardo total máximo permitido (2 T), es decir:

$$\frac{X}{F} = \frac{R}{2T}$$

de donde se deduce

$$X = \frac{R \times F}{2T}$$

y también que cuando R = 2 T, en la primera fórmula, será

$$\frac{X}{F} = \frac{R}{2T} = 1 \text{ y por lo tanto } X = F,$$

como lo quiere el Código, lo que implica **necesariamente** que el **tiempo total máximo** permitivo para un transporte realizado con **retardo** sobre el

Las disquisiciones que preceden se han creído necesarias para poder decir, en síntesis, lo siguiente: el ferrocarril podría considerarse como un comerciante que vende la mercadería "transporte", medida en *toneladas-kilómetros* a un precio (tarifa) que depende principalmente del valor que se asigna a las cosas que se transportan, siendo el costo mínimo de producción de la unidad vendida (*tonelada-kilómetro*) lo que hemos llamado *costo directo* del transporte.

Ahora bien ¿alguna disposición de la ley comercial o civil, ante una omisión del vendedor que no invalide el contrato formulado, y que importe sólo la simple presunción de una falta de su parte o la de un perjuicio para el comprador, que en general no existe, puede o debe *obligar automáticamente* al vendedor a regalar la mercadería al comprador, además de indemnizarle el perjuicio causado?

Los señores abogados dirán hasta dónde es válida esta comparación, pero me resisto a creer que, en el caso de serlo, la ley llegara a imponer tal sanción y no otra es la que el Art. 188 del Código establece; por esto creo que el primer párrafo de su redacción debería ser el siguiente:

"En caso de retardo en la ejecución del transporte por más tiempo del establecido en el artículo anterior, perderá el porteador una parte del precio del transporte proporcionado a la duración del retardo y el precio completo del transporte, *previa deducción hecha del costo directo del mismo determinado por el poder administrador*, si el retardo durase doble tiempo, etc., etc."

plazo legal que corresponde a la distancia recorrida, sea el triple de este plazo para que proceda la devolución íntegra del flete.

El Dr. Luis Lagos García nos suministra un antecedente que es muy interesante hacer constar para afirmar la interpretación que debe darse a la prescripción de nuestro Código, cual es la consulta hecha al respecto a uno de los maestros del derecho, el profesor Cesare Vivante, de la Universidad de Roma, por el Dr. José A. Frías, Presidente del Directorio del ferrocarril Central Argentino.

El profesor Vivante evacuó tal consulta en los términos siguientes:

Dictamen: He sostenido en mi tratado, edición segunda No. 2184, interpretando el art. 493 C. Com. igual al art. 159 de la Ley 27 de abril 1885 sobre transportes ferroviarios, que el flete íntegro debe ser restituído solamente cuando el tiempo transcurrido entre la entrega de los efectos y el acarreo haya durado **tres veces** los términos señalados para el transporte.

Esta es, por otra parte, la opinión dominante tanto en la doctrina como en la jurisprudencia italiana, aún la más reciente.

Puesto en el caso, en virtud de su carta del 21 de enero corriente, a reflexionar nuevamente sobre este problema, debo confirmarle que, en mi opinión, esta interpretación es la única lógicamente posible, porque no se puede hablar de retardo en el cumplimiento de una obligación sino después que ha transcurrido el término dentro del cual debía cumplirse.

Aplicando este simple concepto a los transportes ferroviarios se debe reconocer que no puede hablarse de retardo sino cuando el "término del

La prescripción legal así establecida sería sin duda más justa y equitativa, pues aunque, como ahora, desvalorizaría automáticamente el transporte realizado en una cantidad proporcionada al retardo, dejaría a salvo para el porteador lo menos que le hubiera costado efectivamente efectuarlo, sin que ello causare una mayor pérdida realmente sensible, aunque si disminuyendo o anulando el monto de una entrada real destinada a cubrir sus gastos fijos y su utilidad en el transporte, dado que los gastos fijos serían los mismos aunque los transportes retardados (que deben suponerse en número reducido) no se hubieran realizado (*).

Por otra parte, como los fletes son proporcionados al *valor de los transportes*, la devolución por demora resultaría también proporcionada al mismo en relación al monto de los fletes. Y, finalmente, el *quantum del costo directo medio* de los transportes podría ser establecido temporariamente por la Dirección General de Ferrocarriles, para cada ferrocarril, consultando sus gastos efectivos actuales y comunicado a los jueces que se atenderían a los valores numéricos establecidos, mientras no fueran modificados por aquel departamento del Estado.

De acuerdo con este criterio, la fórmula que traduce la prescripción legal vigente para calcular las devoluciones por demora a

(*) El Ingeniero Alberto Schneidewind, en un estudio analítico de los gastos ferroviarios en la Argentina, (v. N.º 61 de la Revista de Ciencias Económicas, Buenos Aires, 1926), con datos estadísticos del tráfico y gastos totales correspondientes al año 1921, coeficientes especialmente obtenidos por el F. C. del Sud para la distribución de su capital y computando además intereses de 6 o/o para el capital medio kilométrico explotado en la República y coeficientes de carga y pasajeros deducidos del trabajo (en **tn.km.**) verificado en el año 1921, ha establecido:

Costo del pasajero.kilómetro en centavos moneda nacional	
Gastos indirectos	3,8952
„ directos	3,0578
Total	6,9530
Costo de la tonelada-kilómetro de carga (peso útil) en centavos moneda nacional	
Gastos indirectos	2,4936
„ directos	2,0038
Total	4,4974

Es decir, que el **costo directo**, en las condiciones de cálculo estableci-

transporte" haya pasado sin que la mercadería porteadada haya sido entregada.

Consecuentemente cuando, como condición para el reembolso total del precio del transporte, las citadas disposiciones de la ley requieren que el **retardo** haya durado el doble del término establecido por la ejecución del transporte o el doble del término de acarreo (lo que es perfectamente lo mismo), evidentemente ellas requieren que **desde el día en que la entrega de la mercadería debía efectuarse** (día en el cual empieza el retardo del acarreador) haya pasado un espacio de tiempo doble del establecido para la ejecución del transporte: lo que equivale a esta otra fórmula más clara

efectuar por las empresas de ferrocarriles que, como hemos visto, es:

$$X = \frac{F \times R}{2 T}$$

quedaría substituída por la siguiente:

$$X = \frac{(F - G) R}{2 T}$$

en las cuales los símbolos significan: X = importe de la suma de dinero a devolver; F = flete pagado o a pagar; R = retardo incurrido en horas sobre el tiempo total permitido para el transporte; G = costo directo de transporte en el ferrocarril; T = tiempo legal del transporte.

das, representaría el 45 o/o del **costo medio unitario** de la **tonelada-kilómetro** de carga útil transportada, determinado para servir un interés de 6 o/o al capital explotado.

Refiriéndonos en términos generales a los gastos totales efectivos de la explotación, tal como la Estadística ferroviaria los presenta, correspondientes a una época de trabajo normal (anterior a la guerra europea), el mismo Ing. Schneidewind establecía (v. su **Curso de ferrocarriles**, t. I, pá-

y más breve: **el término del acarreo no debe ser computado en el cálculo del retardo.**

Según la interpretación contraria, los artículos citados deberían significar que el remitente tiene derecho a la restitución del entero precio del transporte cuando el retardo, además de los términos del acarreo, es **igual** al tiempo en el cual, debía ser ejecutado el transporte. Pero sería hacer injuria al legislador suponer que él hubiese usado una expresión tan contraria a su pensamiento: que hubiese hablado de un término doble cuando quería hacer responsables a los ferrocarriles por un término igual a aquel del acarreo.

Por lo demás, la interpretación que yo sostengo es aquella que han adoptado en la práctica los ferrocarriles italianos, también en las instrucciones a sus funcionarios (V. por ejemplo el reglamento sobre el servicio en las estaciones, *Réd Méditerranée*, enero 1890) sin que háya habido por ello protestas.

La doctrina prevalente es favorable igualmente a aquella interpretación. Además de **Gasca** y **Pipia**, recordados en su carta, siguen esta interpretación también **Coppa-Zuccari**: "Resarcimiento del daño producido por el retardo", Roma, 1899, pág. 28 y sig., **Bruschettini**, en el Comentario al Cod. de Com. (Milán, Vallardi, Vol. IV, N.º 76).

Otro tanto digo de la jurisprudencia. Además las sentencias siguientes: Apelación Firenze, 16 julio 1889 en Foro, Repertorio 1889. Voce Ferrovie, No. 46. Casación Firenze, 3 julio 1889, en Foro, 1891, I, pág. 121. Apelación Milán, 6 mayo 1896 en el Monitor de los Tribunales, No. 1896, pág. 608 ya citadas en la segunda edición de mi Tratado, No. 2164, pág. 675, nota 16; han adherido a la interpretación prevalente en la doctrina casi todas las sentencias, posteriores a aquellas; desde las de los Pretores hasta las de la Suprema Magistratura Italiana, como se lee en las Sentencias de la Casación Torino, 8 marzo 1902, en Jurisprudencia Italiana, 1902, I. 485; de la Casación de Roma, a **sesiones unidas**, 18 diciembre 1903, Foro Italiano, 1904, I. 25; de la Casación Torino, 25 abril 1905; Jurisprudencia Italiana, 1905, I. 284; y confío también que vuestra magistratura interpretando el art. 188

Art. 846 y Art. 855. — PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES DE INDEMNIZACION.

Art. 846. — La prescripción ordinaria en materia comercial tiene lugar a los diez años, sin distinción entre presentes y ausentes, siempre que en este Código o en leyes especiales, no se establezca una prescripción más corta.

Art. 855. — Las acciones contra el conductor, que derivan del contrato de transporte marítimo o fluvial, se prescriben:

1.º Por seis meses en las expediciones realizadas de caños adentro y en los ríos interiores.

2.º Por un año, en las expediciones dirigidas a cualquier otro lugar.

En caso de pérdida parcial o total, la prescripción empezará a correr desde el día de la entrega del cargamento o del en que debió verificarse según las condiciones de su transporte; y en caso de avería o retardo, desde la fecha de la entrega de las cosas transportadas.

La "prescripción" decenal para los transportes terrestres en contraposición a la anual o semestral para los marítimos o fluviales se presenta con tal evidencia de anómala que huelga todo comentario ante una visible omisión del código, que es posible estuviera justificada cuando no había ferrocarriles ni telégrafos. Su modificación fué planteada por iniciativa del Dr. Rodolfo Bullrich, actual abogado del F. C. Oeste, por la Administración de los ferrocarriles del Estado y ha dado lugar a un proyecto de ley, que ha llegado a ser despachado favorablemente por una de las Cámaras del Congreso, sin que haya llegado hasta la fecha a ser ley sancionada.

gina 231, Buenos Aires, 1915) con los datos de la Estadística, para el año 1910:

Gastos Indirectos

(Intereses del capital, gastos de Vía y Obras, Tráfico y Dirección) 72 o/o

Gastos Directos

(Movimiento y Tracción) 28 o/o

Estos coeficientes corresponden aproximadamente a los que para la misma época podían considerarse como normales para los ferrocarriles de primer orden en los principales países de Europa, a saber:

Gastos Indirectos 75 o/o

Gastos Directos 25 o/o

"De los Gastos fijos (indirectos) los dos tercios, es decir una mitad del gasto total, representan el interés y amortización del capital de estableci-

del Cód. de Com. Argentino, literalmente conforme al nuestro, querrá seguir las conclusiones a que ha llegado la nuestra sin violencia alguna.

Saluda a Vd. muy atte.

Fdo: Prof. Avv. Cesare Vivante.

Actualmente las acciones de indemnización por pérdida parcial, avería o demoras en los transportes ferroviarios quedan prescritas después de 10 años. Esto da margen o mejor dicho fomenta, como ya hemos dicho, la intervención de *empresas de reclamos* que especulan especialmente con las demoras (que por lo demás no han causado, en general, ningún perjuicio a los interesados) para obtener indemnizaciones de las administraciones ferroviarias, causando con ello una real perturbación en las buenas relaciones del público con las mismas y obligando además a estas, como medida de previsión defensiva, a guardar montañas de papeles inútiles durante decenas de años.

Como no se percibe razón alguna para que este plazo no sea el mismo que para los transportes marítimos o fluviales, la simple introducción de la palabra "*terrestre*" en la redacción del art. 855 subsanaría las dificultades, pudiendo redactarse éste como sigue:

"Las acciones contra el conductor que derivan del contrato de transporte *terrestre*, marítimo o fluvial, se prescriben:

1.—Por seis meses en los transportes *terrestres*, y en los marítimos o fluviales realizados de cabos adentro o en ríos interiores.

2.—Por un año en las expediciones dirigidas a cualquier otro lugar.

Esta redacción subentiende que la "prescripción" es anual para el tráfico ferroviario internacional, tal como también lo establece la Convención de Berna, la que además la extiende a tres años

miento", (v. Filippo Tajani, *Tariffe Ferroviarie*, pág. 16), lo que importa decir que el **coeficiente de explotación** era normalmente de 50 o/o, como ya lo hemos significado al referirnos a la escala de devoluciones establecida por la legislación alemana y la Convención de Berna.

Para el momento actual de nuestros ferrocarriles, la Estadística dió, en promedio al 31 de diciembre de 1917, es decir durante el año de mayores dificultades motivadas por la guerra mundial, como proporción correspondiente del **gasto directo** el 56,75 o/o del **gasto total de explotación**, lo que representa, con un coeficiente normal de 60 o/o, tal como lo establece la ley Mitre, sólo un 34 o/o del flete medio, y aunque los precios de los materiales de consumo han disminuído sin duda en los últimos años transcurridos, en cambio los salarios han aumentado y la reglamentación del trabajo ha disminuído la eficiencia del mismo, razón por la cual el coeficiente de explotación se mantiene por arriba de 60 o/o, de modo que el costo directo del transporte ha de resultar en general superior a 30 o/o del flete.

La última estadística publicada (1922) da como promedio de todos los ferrocarriles para los **gastos directos** 56,41 o/o y para los **gastos indirectos** 43,59 o/o de los **gastos totales** de explotación; y con relación a los **Productos** totales del tráfico:

Gastos indirectos	31,92 o/o
Gastos directos	41,31 o/o
Total	73,23 o/o

para el caso en que el interesado pueda suministrar la prueba de que el perjuicio tiene por causa un dolo o una falta grave del ferrocarril.

Art. ... — PRESUNCION DE PERDIDA.

El código no contiene ninguna disposición referente a la presunción de la pérdida de la mercadería cuando ésta no es entregada por los portadores en los plazos previstos.

La única referencia en este sentido que es de mi conocimiento se halla en el art. 270 del Reglamento General de Ferrocarriles, como una situación incidental, que dice: "Si a los treinta días después de establecido el reclamo, la mercadería perdida no hubiera aparecido, la Empresa procederá a abonar lo que corresponda", y en el art. 277, que establece: "Si el objeto perdido se hallase más tarde, se dará aviso al interesado siempre que su domicilio sea conocido y aunque hubiera recibido ya alguna indemnización, pudiendo el dueño exigir que los bultos le sean devueltos dentro de las cuatro semanas de recibido el aviso y contra reembolso de la indemnización recibida. Los referidos bultos deberán ser enviados libres de porte al lugar del destino o de partida según la guía que el reclamante indique".

Estas disposiciones son, pues, prescripciones administrativas, pero no un mandato legal. La ley general de ferrocarriles N.º 2873, que se remite al Código de Comercio en lo relativo a las relaciones jurídicas entre el porteador y el cargador (Art. 50) sólo hace

número este último que expresa así el **coeficiente medio de explotación** número este último que expresa así el coeficiente medio de explotación del conjunto de nuestros ferrocarriles en 1922, pero como él incluye a los ferrocarriles del Estado, cuya explotación debe considerarse anormal, pues ese año arrojaba un **déficit** de 30 o/o (**coeficiente de explotación = 1,30**), si nos referimos solamente a los ferrocarriles particulares cuyo coeficiente medio de explotación fué sólo de 0,69 (Gastos = 69 o/o de los Productos) la relatividad de los gastos sería:

Gastos indirectos	31,11 o/o
Gastos directos	38,24 o/o
Total	69,35 o/o

y dentro de éstos, tomando como tipo al ferrocarril del Sud, al que se ha referido el Ing. Schneidewind en su estudio:

Gastos indirectos	29,83 o/o
Gastos directos	35,71 o/o
Total	65,54 o/o

de los **Productos** de la explotación; de modo que no sería aventurado establecer típicamente que la relación normal en la actualidad es aproximadamente de 1|3 para los **gastos directos** y 2|3 para los **gastos indirectos incluidos los beneficios** del producido de la explotación en nuestros ferrocarriles, en vez de 1|4 y 3|4 respectivamente que podía considerarse antes de la guerra.

referencia y fija procedimientos a las empresas para los casos de objetos perdidos o abandonados por el público (Art. 51) que podrán ser vendidos en remate si no fueran reclamados dentro de los tres meses después de ser anunciados por avisos en las estaciones (Art. 52) e inmediatamente, sino son retirados en tiempo, cuando se trate de artículos de fácil deterioro (Art. 53).

En cambio, la Convención de Berna prescribe lo siguiente:

“Art. 33. — *Presunción de pérdida.* — Si la entrega no ha tenido lugar en los treinta días subsiguientes a la expiración del plazo fijado para efectuarla, el interesado puede, sin tener que munirse de otra prueba, considerar la mercadería como pérdida”.

“Art. 36. — *Mercaderías vueltas a encontrar.* — El interesado al recibir el pago de la indemnización por la mercadería perdida, puede, en la carta de pago, hacer una reserva de acuerdo con la cual si la mercadería es encontrada dentro de los cuatro meses de la expiración del plazo de entrega, será avisado inmediatamente por el ferrocarril. Esta reserva se hará constar por escrito. En este caso el interesado podrá, en el plazo de treinta días, después del día en que él hubiera sido avisado, exigir que la mercadería le sea entregada sin cargo, a su elección, en la estación de partida o en la estación de destino, designada en la carta de porte, mediante la restitución de la indemnización que tenga recibida”.

“Si la reserva de que se trata en el párrafo anterior no ha sido hecha o si el interesado no ha dado instrucciones en el término de 30 días indicados o también si la mercadería ha sido encontrada posteriormente al plazo de cuatro meses, el ferrocarril dispondrá de la mercadería devuelta, conforme a las leyes de su país.”

Considero que estableciendo implícitamente el código, en el art. 188, que el porteador puede entregar la mercadería en el tiempo reglamentario más un retardo determinado por el mismo, aunque sacrificando en este caso el importe del flete, no podría darse por perdida una mercadería durante este tiempo, aunque ello estuviera en el interés del cargador.

Los artículos anteriormente transcritos son lógicos dentro del criterio reglamentario de la Convención de Berna en cuanto a los términos establecidos, pues fijándose en ella plazos de transporte y retardos que importan sólo la duplicación del tiempo a los fines de la devolución del flete, dado el coeficiente de proporcionalidad que adopta, para un transporte de 1000 km. por ej., resultaría más o menos:

Tiempo para la expedición	2 días
Tiempo para el transporte	8 „
Días feriados, digamos	2 „
Pérdidas de tiempo por exigencias aduaneras u otras causas, digamos	2 „
Total	14 días

Como la devolución de la parte proporcional del flete está con éste en la misma relación que el retardo respecto del plazo legal del transporte, para el caso considerado (1000 km. de camino) si tal devolución pudiera llegar al valor íntegro del flete, como lo prescribe nuestro código, el retardo debería ser también de 14 días, es decir 28 días en total para el transporte demorado, a contar del día en que se inició el plazo reglamentario, tiempo éste que corresponde aproximadamente al que se prescribe por el art. 33 (30 días) para dar por perdida la mercadería después de expirado el mismo, es decir, que correspondería éste a *un plazo doble del retardo permitido*.

Con las prescripciones de nuestra reglamentación para una distancia doble, o sea de 2.000 km. que correspondería por ej., a la de una estación a 200 km. al sud de Buenos Aires (F. C. S.), hasta La Quiaca (F. C. C. N. A.), por vía Retiro-Tucumán (F. C. C. A.), sería a contar desde las 0 h. del día siguiente al de la recepción:

2.000 km. s tabla del art. 222 R. G. F.	200 horas
2 empalmes (F.C.S.—F.C.C.A.—F.C.C.N.A.)..	48 „
1 cambio de trocha	24 „
Término para la entrega	48 „
Total indivisible	320 horas

o sea $320 : 24 = 13,33$ digamos *trece días*, es decir, el mismo tiempo aproximadamente que la Convención de Berna da para *la mitad de la distancia* recorrida. El tiempo total máximo de un transporte retardado sería así $13,33 \times 3 = 40$ días, durante los cuales no podría considerarse perdida la mercadería. Siendo el retardo permitido 26 días, con el mismo criterio aplicado anteriormente podría ser considerada perdida la mercadería solamente a los $13 + 53 = 66$ días, de la fecha de la recepción de la carga.

Para ser lógicos, dentro de nuestras prescripciones legales, y dado que las empresas de ferrocarriles no pueden considerar perdidos por el público los objetos transportados sino después de tres meses de tenerlos en depósito, a disposición de quien los reclame, (art. 52 de la Ley General de Ferrocarriles), este mismo puede y debe ser el tiempo en que el público no debe dar por perdidas las mercaderías por los ferrocarriles para ejercitar sus derechos correspondientes. Como se ve las prescripciones del Reglamento General resultan un tanto anómalas dados los antecedentes que hemos establecido.

Lo que precede nos permite decir, para terminar, que podría agregarse un nuevo artículo al Código de Comercio que estableciera:

Art. ... — *Presunción de pérdida.* — Si la entrega de la mercadería no hubiera sido efectuada por los ferrocarriles dentro de los tres meses contados desde la fecha de su recepción, el interesado puede considerarla perdida y exigir su pago.

Realizado éste por el ferrocarril, el interesado puede, en el recibo que otorgue, dejar a salvo su derecho de restituir la suma recibida si la mercadería le fuera devuelta sin cargo y a su elección por el ferrocarril, dentro de los tres meses subsiguientes, en la estación indicada en la carta de porte como de destino o de procedencia de la carga, lo que será comunicado por escrito al ferrocarril por el interesado dentro de los treinta días de la fecha en que le fuere a él comunicado que la mercadería ha sido encontrada.

Si estos requisitos no son satisfechos, el ferrocarril podrá disponer de la mercadería en la forma dispuesta por el art. 52 de la Ley General de Ferrocarriles.

El último párrafo que precede debiera ser redactado en forma definitiva teniendo en cuenta lo que prescriben los artículos 202 y 203 del Código, habiéndose por comodidad hecho una simple referencia a la Ley General de Ferrocarriles.

C. M. Ramallo.