

# REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 15 DE DICIEMBRE DE 1889.

4.ª Serie.

Tomo 7.º

Número 23.

AÑO XXXVII DE LA PUBLICACIÓN.

---

---

## SUMARIO.

Mermas naturales que experimentan las mercancías durante el plazo de transporte por los ferrocarriles, por D. E. Page.—Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila, por D. José García Morón.—Lámina 97: *Puerto de Manila, Talleres, almacenes y habitaciones para empleados.*

---

### MERMAS NATURALES

QUE

## EXPERIMENTAN LAS MERCANCÍAS

DURANTE EL PLAZO DEL TRANSPORTE POR LOS FERROCARRILES

---

Desde el comienzo de los transportes se ha presentado esta cuestión entre el cargador y el porteador, y está confirmada la dificultad en resolverla equitativamente, cuando hoy, dado el perfeccionamiento relativo en nuestros transportes marítimos y terrestres, se halla sin determinar y caserizada de las mismas dificultades.

Todos los hombres de negocios han reconocido siempre que las mermas naturales, durante el tiempo de transporte, producidas por la desecación, por la evaporación, por filtraciones ó recaladuras, no debían estimarse á cargo del porteador, y que procedía traducirse en ley este reconocimiento para que la mala fe, por parte del cargador, y la insidia y abandono, por parte del porteador, no tuviesen amparo en una legislación vaga y no bien definida.

Hemos estudiado esta cuestión, que tanta gravedad y transcendencia entraña, y para ello hemos recurrido á los países más adelantados de Europa, y casi todos ellos establecen en su legislación respectiva las *condiciones de prueba* que incumben al porteador, sin que haya excepciones ni diferencias, sino que con toda claridad señalan que éste debe probar la irresponsabilidad, quedando, por consiguiente, el transporte por ferrocarriles sujeto á las mismas disposiciones que cualquiera otra empresa de transportes terrestres ó marítimos.

Las compañías de ferrocarriles en todos los países han presentado cuadros de mermas, y han pretendido que se fije y se determine en qué consisten las proporciones ordinarias de las mermas naturales, y en que se establezca el tanto por ciento en proporción á las distancias recorridas.

Hemos tratado de examinar lo estatuido á este respecto por los Gobiernos de las naciones extranjeras, y todos, excepto Holanda, no se han atrevido á establecer de un modo concreto cuadros de mermas naturales, y donde los hay extraoficiales solamente sirven como de indicio ó punto de partida en los casos litigiosos, siendo tan varia la legislación establecida, que en cada caso cuestionable de mermas naturales hay que acudir á los Tribunales, y en pocos artículos está ya definido el tanto por ciento aceptado por mermas naturales durante el transporte, aumentando además tales dificultades las diferencias que necesariamente deben existir entre los transportes efectuados en invierno y los verificados en verano.

Es decir, que en ningún país hay tipos preceptivos, sino encaminados á ilustrar á los Tribunales, evitando dilaciones y gastos en los procedimientos litigiosos.

El cuadro extraoficial de mermas, presentado por Mr. Paláa en su diccionario francés legislativo y reglamentario de los Caminos de Hierro, comprende 38 artículos ó clases.

La misma cifra de los mismos artículos ó clases establece Mr. Lanckman, agregado al Ministerio de los Trabajos Públicos de Bélgica, en su notable obra sobre *Tarifas internacionales, consideradas bajo el punto de vista de lo contencioso*.

El cuadro presentado por Mr. Alfredo Picad, Inspector general de Puentes y Calzadas, y Consejero de Estado en Francia, en su gran obra titulada *Los Caminos de Hierro franceses*, estudio-historia del régimen y constitución de la red, al tratar del proyecto de convención internacional de ferrocarriles, contiene 19 clases.

Mr. Henry Bonnet, Abogado del Tribunal de Apelación, en su notable obra titulada *Obligaciones y responsabilidad de las Compañías de ferrocarriles en materia de transportes*, consigna que, con el objeto de evitar dificultades que pudieran nacer de fijar el limite en que la merma debía ser considerada como una consecuencia natural del viaje, las compañías habían presentado un cuadro de las mercancías sujetas á merma, indicando, en vista de cada mercancía, el tanto por ciento de disminución.

Este cuadro, dice, no tiene, sin embargo, otro valor que ofrecer indicaciones útiles y una base de apreciación, que no liga á los Tribunales, ni en cuanto á la cifra de la merma, ni en cuanto á la nomenclatura de las mercancías que en él están indicadas.

El cuadro de mermas naturales por desecación, evaporación ó derrame,

presentado por las compañías ferrocarrileras de España, comprende 92 artículos ó clases, y suponemos que será desechado por el Gobierno.

Entre las obras que se han tenido á la vista, la que podría facilitar más datos sobre los casos de restricción de responsabilidad de las compañías porteadoras es el reglamento general de transportes por caminos de hierro en Holanda, publicado en 1876, pues como se verá por la traducción que hemos hecho de su art. 66, se tiene en cuenta las consideraciones debidas al porteador y al cargador, y se fijan excepciones de responsabilidad por mermas.

Hé aquí la copia literal á que nos hemos referido:

«Casos especiales de responsabilidad.—Art. 66.—1.º En cuanto á las mercancías que por su índole se hallan expuestas al peligro de perderse en todo ó en parte, ó de deteriorarse en particular por rotura, oxidación, deterioro intenso, goteo extraordinario, combustión espontánea, etc., las empresas de ferrocarriles no son responsables de los daños que se originan por este peligro.

No responderán, por tanto:

a) Del desperfecto de los artículos llamados peligrosos, como son: ácido sulfúrico, agua fuerte y otras materias corrosivas, como asimismo las que se volatilizan con facilidad.

b) De la fractura de mercancías quebradizas, como muebles muy delicados, cristal, hierro fundido, vasijas vacías ó llenas, botellas y bombas de vidrio, panes de azúcar blandos, etc., etc.

c) Del goteo ordinario ó sea del escape de las materias fluidas por las juntas, costuras ú otras aberturas de las pipas ú otros envases, siempre que éstos no presenten deterioro visible al exterior.

d) Del deterioro de dichas mercancías y de otras que fermentan fácilmente, se echan á perder ó sufren daño en virtud de las heladas ó del calor.

e) De la oxidación de los metales.

f) De la merma en los pescados frescos ó salados, ostras, frutas, verduras y legumbres.

2.º Tocante á las mercancías que se transportan en vagones abiertos, no son las empresas responsables del daño causado por el peligro á que se halla expuesta dicha forma de transporte. Las tarifas indican qué mercancías, por corresponder á una clase inferior, se transportan en vagones abiertos, entendiéndose que el remitente (ó cargador, ó consignatario), se conforma con esta forma de arrastre, cuando no reclama explícitamente que se transporte su mercancía en vagones cerrados ó provistos de cubierta, mediante la respectiva nota en el talón. En este caso, están las empresas autorizadas para aplicar un precio superior al fijado en aquellas tarifas.

Cuando á consecuencia de particular convenio, se transporta en vagones abiertos mercancías que en otros casos se transportan en vagones cubiertos, las mermas (pérdida visible) en el peso ó la pérdida de bultos extensos, no puede estimarse que pertenecen al caso del peligro anejo á esta forma ó sistema de transporte ó expedición.

3.º En cuanto á las mercancías que, no obstante exigir su naturaleza que sean empaquetadas debidamente para el transporte, con objeto de protegerlas contra la pérdida ó el deterioro, en virtud de explícita declaración del remitente en el talón, se envían sin embalar ó no bien embaladas, las empresas no son responsables del daño producido por este peligro de mal embalaje ó de falta de él.

4.º En cuanto á las mercancías que, á consecuencia de las limitaciones de las tarifas ó merced al convenio con el remitente, se cargan á cuenta de éste y se descargan por el consignatario, no son responsables las empresas del daño que se origine de este transporte, por virtud del peligro á que está sujeta una carga y descarga hecha defectuosamente ó mal dirigida. Por el contrario, remitente y consignatario deben responder por el daño causado al material del ferrocarril á consecuencia de, ó durante esta carga y descarga.

5.º Respecto á las mercancías que se remiten con conductor, no son las empresas responsables de los daños que resulten por culpa del conductor mismo.

6.º En los casos citados desde el 1.º al 5.º, debe entenderse que el daño que puede sobrevenir por un peligro del cual no son responsables las empresas, ha sobrevenido efectivamente por tal peligro, mientras no se prueba lo contrario.

7.º Las exenciones determinadas en los casos del 1.º al 5.º no son aplicables, si se prueba que el daño ocurrió por culpa del servicio de los ferrocarriles ó de su personal.

8.º No se indemnizarán las mermas si en todo el trayecto recorrido la disminución en *mercancías secas* no asciende á más de 1 por 100, y en *mercancías húmedas*, entre las que se hallan comprendidas el pan, palo tintóreo raspado ó molido, cortezas; raíces, como la zanahoria, palo dulce, tabaco fresco en hojas, lana de ovejas, pieles, cueros, frutas frescas y secas, granos, semillas, remolacha, tripas (intestinos), cuernos, pezuñas, huesos molidos y sin moler, pescados secos, lúpulo verde y en semilla, no importe más del 2 por 100 del peso consignado en el talón, y comprobado debidamente por la estación de salida. Este tanto por ciento de las mermas tiene aplicación en cualquiera de las estaciones ó puntos de vigilancia que se hallen indicados y descritos en el expresado talón en consonancia con su peso exacto.

Pero el expresado tanto por ciento de mermas no se tendrá en cuenta al hacer la bonificación por la disminución del peso, cuando y siempre que se demuestre que la pérdida, habida consideración de las circunstancias, no se ha originado como consecuencia de la clase de las mercancías, ó que los tantos por ciento, que resultan en el caso dado, no están en consonancia con la clase de las mercancías ó con las circunstancias del caso.

Sin embargo, queda reservado á la Dirección de las compañías de ferrocarriles, mediando la aprobación del Ministro de Marina y Comercio, establecer un tipo más elevado de 2 por 100, con respecto á las mercancías que se cargan bajo la responsabilidad del remitente y se descargan bajo la del concesionario para la exención de responsabilidad por la disminución de peso, conforme en tales casos con la naturaleza de las mercancías.»

Queda, pues, comprobado cuanto hemos dicho al principio de este artículo, esto es, que existe gran dificultad para determinar el tanto por ciento de las mermas que experimentan las mercancías durante el plazo del transporte, y no será fácil venir á un acuerdo sino después de detenidos estudios, que deben ejecutar las compañías de acuerdo con los representantes de todas las industrias, del comercio y de la agricultura, y cuya aplicación, sin embargo, tal vez no quepa por el pronto y sí sólo cuando las compañías lleguen á explotar con gran perfección y justicia y los cargadores procedan con la mayor rectitud.

EUSEBIO PAJE.

---

## MEMORIA

SOBRE EL

# PROGRESO DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE MANILA

(Continuación.)

Basta lo expuesto para comprender que era imposible continuar con la explotación en estas condiciones, si los muros hubieran de ser construídos con escollera, y estas dificultades, unidas al mayor gasto del arranque, nos convencieron de la necesidad de proponer otro medio, cual era el de construcción de los diques por bloques de hormigón hidráulico.

Tal como el rio se ha presentado en estos años, no puede contarse con bajar más de ocho á diez mil metros cúbicos anuales de piedra, que es lo que el puerto podrá necesitar á lo más; pero para explotar cincuenta mil metros cúbicos anuales que exigía el anterior proyecto, hubiera sido indispensable establecer otro medio, y tal vez se impusiera el transporte por vía