

#30739

ANALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE CUENCA

\$6



Enero, Mayo
Julio, Diciembre
1960

Tomo XVI

Nº 1

ENERO — MARZO DE 1960

CUENCA — ECUADOR



PERSONAL DIRECTIVO DE LA
UNIVERSIDAD DE CUENCA

RECTOR

Sr. Dr. Dn. Carlos Cueva Tamariz

VICERRECTOR

Sr. Dr. Dn. Luis Monsalve Pozo

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO:

Sr. Dr. Dn. César Astudillo

SUBDECANO:

Sr. Dr. Dn. Rafael Chico Peñaherrera

FACULTAD DE CIENCIAS MEDICAS

DECANO:

Sr. Dr. Dn. Leoncio Cordero Jaramillo

SUBDECANO:

Sr. Dr. Dn. Alberto Alvarado Cobos

FACULTAD DE CIENCIAS MATEMATICAS
Y FISICAS

DECANO:

Sr. Ing. Dn. Ulises Sotomayor Villegas

SUBDECANO:

Sr. Ing. Dn. Marco Tulio Erazo V.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

DECANO:

Sr. Dr. Dn. Gabriel Cevallos Garcia

SUBDECANO:

Sr. Dr. Dn. Francisco Alvarez González

FACULTAD DE CIENCIAS QUIMICAS

DECANO:

Sr. Dr. Dn. Rodrigo Cordero Crespo

SUBDECANO:

Sr. Dr. Dn. José Orellana Solano

FACULTAD DE ODONTOLOGIA

DECANO:

Sr. Dr. Dn. Hernando Acosta Crespo

SUBDECANO:

Sr. Dr. Dn. José Gabriel Moscoso E.

SECRETARIO GENERAL

Sr. Dr. Dn. Víctor Lloré Mosquera

ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA
Publicación Trimestral

TOMO XVI

ENERO-MARZO DE 1960

Nº 1

SUMARIO:

	Página
Gabriel Cevallos Garcia: América: Teoría de su Descubrimiento DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA	5
Carlos Serrano Aguilari: El Contrato de Transporte Terrestre Ecuatoriano (Tesis Doctoral)	37
José López Rueda: Estética de la Muerte	113
Rigoberto Cordero y León: Variaciones sobre la poesía de Juan Arsuquieta	123
Luis Monsalve Pozo: Nuestras Universidades	155
CRONICA UNIVERSITARIA	173

62-V-10 8B

30739
050

30739
050
(1)

#30739

GABRIEL CEVALLOS GARCIA

ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA

Publicación Trimestral

TOMO XVI ENERO-MARZO DE 1960 Nº 1

SUMARIO:

	<u>Págs.</u>
Técnica, versus intuición.	
Gabriel Cevallos García: América: Teoría de su Descubrimiento (Segunda parte)	5 ³⁰³⁴
Carlos Serrano Aguilar: El Contrato de Transporte Terrestre Ecuatoriano (Tesis Doctoral)	37
José López Rueda: Estética de la Muerte	118 ⁸³⁵²
Rigoberto Cordero y León: Variaciones sobre la poesía de Jean Aristeguieta	123 ⁸⁶²⁵
Luis Monsalve Pozo: Nuestras Universidades	155
CRONICA UNIVERSITARIA	173



Dsp 4562

30739

UNIVERSIDAD DE LA CUENCA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

UNIVERSIDAD DE CUENCA

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES

30739

...en un vuelo en el espacio...
 ...sin esta serie un elemento...
 ...nóminas mentales y llega a una meta que es precisamente pro-
 puesta por la razón. Sólo que el tránsito, en vez de ser discursivo, es
 directo y sin etapas. La intuición por eso ante todo es un método.
 ...Cuando se trata de la intuición genial de Cristóbal Colón...
 ...que los psicólogos suelen aceptar...
 ...no providencial, creador de un mundo, más de la historia y que
 ...usuales apócrifas que han entrecerrado desde el Padre Las Casas
 ...hasta nosotros, el claro entendimiento de los procesos lógicos, cien-
 ...físicos y técnicos sobre los que pudo haberse la intuición genial...
 ...miento y todos los que le siguieron después, gracias a los cuales se

América: Teoría de su Descubrimiento

Técnica, versus intuición.

He revisado ya la épica o el epos de la actividad descubridora. Veré, en seguida la técnica, la *tecne* de la misma, a fin de enmarcarla dentro del marco científico del siglo XVI, pues muestra de las ciencias matemáticas y náuticas fué una actividad que se cumplió como la suma o la imagen de un tiempo lleno de asombrosos pensamientos.

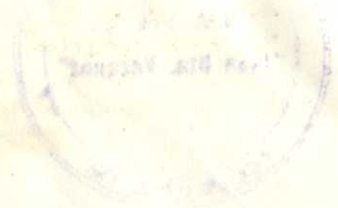
Sin descontar un adarme de la grandeza de ánimo de los formidables renacentistas descubridores—abiertos a la aventura y propensos al dominio del mundo, por lo mismo—, sin que se altere la vera efigie del héroe descubridor y conquistador del siglo XVI, sin que a nadie se le ocurra poner en duda los conocimientos cosmográficos del primer Almirante de la Mar Océana, o la sabiduría misteriosa e impositiva de Colón, existe, pues la necesidad de ahondar en lo que puede denominarse la **técnica del Descubrimiento**, aparejada a la épica del mismo, informada por ésta y fiel servidora de ella, como su más natural materia prima.

Mucho se ha hablado de la intuición colombina. Se la ha situado en puesto dirigente o en el comando de la empresa, mano al gobernalle, como el timonel más experto. Pero la intuición, hay que decirlo, merece ser aclarada en sus procesos íntimos, para no disminuirla en valor ni adjudicarle virtudes que no le competen. Usando, al modo bergsonian, una metáfora para mejor decir las cosas, el lector con- vendrá con el autor en que la intuición por más vuelo que sea, no

SUMARIO

Página

5	Gabriel Cevallos García: América. Teoría de su Descubrimiento (segunda parte)
37	Carlos Serrano Aguilar: El Contrato de Transporte Terrestre Ecuatoriano (Tesis Doctoral)
118	José López Rueda: Estética de la Muerte
123	Rigoberto Corbero y León: Variaciones sobre la poesía de Jean Aristide
155	Luis Morasive Potos: Nuestras Universidades
173	CRÓNICA UNIVERSITARIA



es un vuelo en el vacío: parte de algo y llega en algún punto, porque sin esto sería un absurdo. Parte de un nivel dado o adquirido de conocimientos mentales, y llega a una meta que es previamente propuesta por la razón. Sólo que el tránsito, en vez de ser discursivo, es directo y sin etapas. La intuición, por eso, ante todo es un método.

Cuando se habla de la intuición genial de Cristóforo Colombo, hay que eliminar toda aquella cifra de adivinación o de corazonada que los biógrafos suelen acentuar con tanta ligereza, acumulando en el ánimo del navegante condiciones adivinatorias y mágicas impropias de su natural actividad como marino. Le han llamado visionario, providencial, creador de un Mundo, mago de la Historia y otras usuales apologías, que han entorpecido, desde el Padre Las Casas hasta nosotros, el claro entendimiento de los procesos lógicos, científicos y técnicos sobre los que pudo darse el hecho descubridor primero, y todos los que le siguieron después, gracias a los cuales se formó el enorme cuadro geográfico y político del Descubrimiento de las tierras ultramarinas.

Para hablar más correctamente de la intuición del Almirante, se necesita revisar el nivel de cultura y de ciencia que le impele, le robustece y le presta ánimo para salvar la distancia enorme que va de lo previsto por él a lo entonces conocido. Hoy no es un mito la ciencia cosmográfica de Colón y, sobre todo, la de sus colegas de la empresa marítima, los Pinzones en primer término, avezados al mar, a la marinería y a los demás conocimientos implícitos en un oficio siempre duro, complicado y de largo aprendizaje. El menos avisado echa de ver que la dirección de tres barcos durante setenta días por un mar ignoto, apenas tenga que ver con la magia, con la intuición pura, con el visionarismo o con el empecinamiento ensoñador de quien quiera que fuese.

Como prueba del intuicionismo descubridor se alegan los errores de Colón, sin reparar en que tales yerros demuestran que el Almirante conoció la ciencia de su época, la dominó, como otros buenos cosmógrafos de entonces y, gracias a tales equivocaciones permitió —como es normal en la Historia— que nuevas teorías sustituyeran a las antiguas. Sólo quien domina la ciencia de su época es capaz de evidenciarla o de mostrarla en todas sus caras ante la mirada de los contemporáneos o de los que vendrán después a rectifi-

car, reformar, derogar, suplantar, para que luego la nueva ciencia siga viéndose, a su turno, reformada y suplantada.

¿Qué motivo robustece la creencia de un Cristóbal Colón visionario e intuitivo? Porque una idea —si se quiere hasta un prejuicio— que se mantiene con pertinacia, pide estar fundada en algo sólido o aparentemente sólido. Si se mira bien entre la trama de la fábula colombina, creo que la teoría del intuicionismo puro tuvo su razón de ser, en el hecho indudable de que entre los medios empleados y el resultado obtenido existía un enorme desequilibrio. Nadie pudo suponer que con los medios usuales a todos los marineros, hubiera uno, uno solo que fuera capaz de hallar lo que multisecularmente estuvo oculto.

Los compañeros de Colón quedaron maravillados, quedó maravillado él mismo, y mayormente maravillados los escritores de las centurias XVI y XVII, y de este estado de encantamiento salió la leyenda que ha permanecido casi intacta y sin discrimen hasta comienzos del siglo XIX. Sólo entonces, Martín Fernández de Navarrete, con lucidez de marino e historiador crítico, puso en cuarentena la fábula del intuicionismo descubridor. Pero casi en aquellos mismos días, a redropelo del buen sentido y de la crítica, cuando se intentaba dejar en su sitio la realidad náutica y científica, los románticos, Lamartine entre ellos, volvieron sobre las andadas y erigieron nuevos altares a la fábula. Fábula que ha permanecido en Francia y logrado muy altas expresiones hasta nuestro tiempo, en uno de los libros del nada iluso y nada romántico Marius André.

Ha sido necesario que la historia geográfica y el recuento de la técnica se dieran la prolija molestia de buscar al fondo del Descubrimiento, antes de lograr una visión completa y limpia del asunto aventurero de 1492. La bibliografía moderna sobre el tema ha llegado a sumar imponente copia de nombres y de obras ilustres, puestas en la misma línea de la faena iniciada por Fernández de Navarrete, desgraciadamente inconclusa en el siglo anterior. Por citar algo, apuntaré sólo algunos escritores de habla española que han llenado el vacío crítico en torno de Colón y de su empresa: Julio Rey Pastor, Gonzalo Menéndez Pidal, Roberto Levillier, Salvador de Madariaga, Manuel Ballesteros Galbrois; historiadores de las ciencias geográficas y náuticas los tres primeros, e historiadores exhaustivos de Cristóbal Colón los dos últimos.

Redondez esférica y redondez periforme.

El hecho de que, a partir de los griegos, la tierra fuera considerada redonda, no implicó la tesis de la esfericidad de la misma. En sus añejos tiempos, Tales aseguró que el mundo era un disco oblongo de bordes levantados, que flotaba sobre el agua. Anaximenes hizo flotar ese disco sobre un mar de aire. Pero, como estos dos filósofos, un respetable número de ellos, jamás dijo que la rotundidad de la tierra pasara más allá de la superficie del círculo. Se trataba, naturalmente, de una redondez circular.

Fué, pues, creencia general entre los griegos la forma circular de la tierra, ya sea por razones estéticas, ya sea por motivos filosóficos puros, ya sea en consonancia con mitos y dogmas religiosos. Y no solamente se habló en Grecia de la rotundidad plana del mundo, sino hasta de la esfericidad de los mundos, en el seno religioso-matemático de los iniciados pitagóricos; o se habló también —idea recogida por el peripatetismo— de que el universo era una enorme esfera, cuyo centro estaba en todas partes y cuya superficie no se hallaba en ninguna.

De Aristóteles emigró la creencia al seno del pensamiento árabe y de éste, mediante las traducciones de la Escuela de Toledo, a las **Tablas Alfonsíes**, a la usanza cartográfica prerrenacentista y a las ideas del Renacimiento Italiano del siglo XVI. Desde luego, este es el esquema simplificado del camino o de las fases de una idea que, en la realidad, fué muchísimo más compleja, tanto en su estructura como en su evolución. Por eso no comprendo cómo haya habido historiadores capaces de afirmar lo nunca sucedido, es decir que la idea de la esfericidad de la tierra fué una genial intuición del Almirante descubridor del Nuevo Mundo.

La navegación de altura, método generalizado desde los mismos griegos y muy conocido por judíos y cristianos, especialmente en Portugal, en Castilla y en las principales ciudades mercantiles de Italia, no debía dejar en la ceguera sobre la redondez de la tierra, más aún sobre la esfericidad de la misma, a quienes de modo tan frecuente usaban tal guisa de marear o se valían de tal sistema para orientarse lejos de las costas.

Esto no equivale a negar otro hecho arraigado y también tradicional: o sea que, frente a la realidad científica se levantaba, desafiante, la realidad del inmediato sentido común, la realidad popular sólida, que tantas batallas ha librado —y en ocasiones con sonado éxito— en contra de la ciencia y sus modos de caminar. La planitud de la tierra bordeada por hórridos abismos era, por tal manera, un argumento muy fuerte contra los griegos y los árabes navegantes, y más fuerte aún contra los cristianos que se atrevían a sostener tamaño desacato —el de la esfericidad— frente a la dichosa y siempre cómoda autoridad de la **razón natural**.

Colón no ignoraba el pasado cosmográfico, al mismo que no aportó adivinaciones ni sueños, sino realidades científicas, las de aquel momento, oportunas y naturales según el método de observación o los modos de cálculo usuales entonces. La rotundidad de la tierra estaba fuera de duda. Pero la clase de rotundidad, no. Podía hablarse, por igual, de una tierra esferiforme, de una tierra esferoidal u ovoidal, o de una tierra periforme: todas tres curvilineas, todas tres redondeadas. Pero, de hecho, no se enfrentaron sino dos opiniones: o el mundo se parecía a una esfera o se asemejaba a una pera.

El Almirante fué partidario de esta segunda hipótesis. ¿En qué se fundaba? Pues, sencillamente, en un error connatural con la ciencia de ese entonces: es decir en las medidas erróneas o inexactas de la altura de la estrella polar. El astrolabio, el cuadrante y la ballestilla, empleados por lo común sobre la moviediza cubierta de pequeños barcos, jamás podían dar las medidas y las precisiones más próximas que los grandes anteojos darían poco después, a severos investigadores paciente y cómodamente instalados en sus gabinetes de trabajo. Y estas nuevas medidas ¿cuántas veces han sido rectificadas, hasta llegar al asombro de nuestros días? ¿No será posible que las nuestras, mañana sean rehechas a su vez? Quién lo sabe.

La teoría de Colón es donosa en los argumentos y en las expresiones muy plástica. Fué recogida en sus diarios y publicada por Fernández de Navarrete, tal como la ofrezco al lector, como prueba de la sencillez, donosura e ingenuidad tan peculiares de muchos titanes del Renacimiento, que no por titanes dejaban de maravillarse como los niños, cada vez que la ocasión lo demandara:

"La suavidad de la mar fallé conforme, mas no en la yerba; en esto de la estrella del Norte tomé grande admiración, y por esto muchas noches con mucha diligencia tornaba yo a reppicar la vista della con el cuadrante, y siempre fallé que caía el plomo y hilo á un punto.

"Por cosa nueva tengo yo esto, y podrá ser que será tenida que en poco espacio haga tanta diferencia el cielo.

"Yo siempre leí que el mundo, tierra é agua era esférico é las autoridades y esperiencias que Tolomeo y todos los otros escribieron de este sitio, daban é amostraban para ello así por eclinses de la luna y otras demostraciones que hacen de Oriente fasta Occidente, como de la elevación del polo de Sententrion en Austro. Agora vi tanta disformidad, como ya dije, y por esto me puse á tener esto del mundo, y fallé que no era redondo en la forma que escriben: salvo que es de la forma de una pera que sea toda redonda, salvo allí donde tiene el pezón que allí tiene más alto, ó como quien tiene una pelota muy redonda, y un lugar della fuese como una teta de mujer allí puesta. y que esta parte deste pezón sea la más alta e más propinca al cielo, y sea debajo la línea equinoccial, y en esta mar Océana en fin del Oriente...."

Y, en seguida, la observación definitiva, la que recogerá la geografía y nunca olvidará la física: Colón encuentra la desviación magnética y une el fenómeno a sus medidas de la estrella polar y a la donosa teoría de la pera o del mamelón femenino:

"...que en pasando de allí al Poniente —se refiere a las islas Azores— ya van los navios alzándose hacia el cielo suavemente, y entonces se goza de más temperancia y se muda del agua de marear por causa de la suavidad desa cuarta de viento, y cuanto más va adelante é alzándose más noruesta, y esta altura causa el desviar del círculo que escribe la estrella del Norte con las guardas, y cuanto más pasare junto con la línea equinoccial, más se subirán en alto, y más diferencia habrá en las dichas estrellas, y en los círculos dellas...."

Esta actitud de Colón demuestra una parte del drama —que estudiaré más adelante— desatado en el alma renacentista: o sea, la visión nueva del universo que lucha contra la sumisa veneración a las enseñanzas clásicas. Esta actitud es contradictoria, trágica a veces, pero dable en ciertas etapas donde un mundo cae vencido por otro, siendo ambos amados por igual. Colón es hijo de su tiempo y por

ello tiende horizontalmente la mirada sobre el mundo, con firmes propósitos de vencerlo, pues los hombres de aquella edad tienen la fuerza indispensable para llevar a cabo tal dominio. Pero Colón es, al mismo compás, sumiso infante del clasicismo greco-latino, en cuyos senos ha mamado poesía y arte, ensueños y amores, vida humana y deseos sobrehumanos. Tiene su cabeza llena con ideas y con visiones, a la par, llena de polarizadas tendencias, llena de disyuntivas que acaban, al fin, resolviéndose por el lado real y pragmático.

La tierra esférica de Tolomeo, en consecuencia, concluye transformándose en el mundo periforme, con mórbidos levantamientos como pezones de mujer. Ante esta visión renacentista, cómo no decae y se opaca la doctrina pitagórica de la esfericidad de los mundos, cuya rotundidad se fundaba sólo en la superioridad estética de la línea curva sobre la línea recta. Hay más poesía y humanidad en los mamelones de mujer superpuestos a la bola de un orbe mozo, extraño a Tolomeo y a los griegos amantes de la plástica.

El mar: un atractivo y una limitación.

Antes de los fenicios y después de ellos, griegos y romanos, cruzados y normandos, mercaderes y curiosos, levantaron mil ensueños sobre la movediza sustancia del mar. Apenas ha existido empeño más sólido en la Historia, como el de edificar sobre la tersura líquida del misterio lejano y sus tinieblas geográficas. La línea del horizonte que limita la mirada, abre la apetencia al viaje y tonifica la voluntad emprendedora, incitando a la perspectiva de adquirir gloria y riqueza, empujando a la faena de tomar reinos o vasallos, dirigiendo la pasión creadora hacia mundos reales o supuestos.

Junto al mar despiertan, así, las almas a la empresa. Comercio y política se han expandido hasta adquirir dimensiones ecuménicas en las respectivas áreas culturales. Los fenicios sembradores de pueblos, los griegos fundadores de la *oicomene*, los romanos dueños del orbe, sintieron el espanto cerúleo del inmenso mar —no precisamente vinoso como el de Homero—, y en el fondo del espanto vieron nacer lo que todos los pueblos costaneros: el atractivo irresistible. De tal manera se ha impuesto el papel de las aguas inmensas en la Historia: como función de límite y de llamamiento.

El límite suele hacerse palpable, casi siempre, en fábulas y mitos pavorosos que, en vano, intentan fijar con sellos irrompibles la pasión humana en los recintos terrestres. El llamamiento, a su vez, suena como voz imperiosa, llena de extraña música subyugante, audible en lo íntimo del alma mientras dura el día de los esfuerzos, pero más mientras dura la noche de los ensueños. El mar es un llamamiento. Muchos van, muchos siguen yendo en sus vaivenes. No importa si retornan. Lo esencial es ir; y todos los que miran al mar van, y van sin remedio. Nada hay en la aventura humana sobre el tiempo, más imperioso que el mar: corre y corre sin término, fluye y refluye sin cesar, como la vida, como la muerte.

El miedo al mar, insito en la urgencia de vencerle, fué acaso el mayor escollo con que tropezó la ciencia náutica y sus técnicas parejas. Una necesidad tan largamente sentida, resulta paradójico saber que no contara con una evolución instrumental adecuada. Pero ocurrió así, y no debemos extrañarnos que el siglo XV viera, apenas, el auge de la cartografía, el impulso constructor de barcos, el necesario conocimiento y desarrollo de la oceanografía.

Sin que caigamos en la crédula aquiescencia y aprobación de lo que nos narran los idólatras de Colón sobre su ciencia; y sin que sea necesario adoptar la posición opuesta, hay que definir esa sabiduría colombina, que no era mayor ni menor que la de su tiempo. Frente al mar, algunas décadas anteriores a la última del siglo XV, las gentes guardaban su postura, que era la tradicional, si se miran las cosas en el fondo del ánimo colectivo; pero que comenzaba a variar, si se recuerdan las hazañas de los portugueses, acaudillados por sus reyes y, en especial, por el príncipe don Enrique el Navegante. Este último, haya navegado o no, fué el pertinaz impulsor, durante un cuarto de siglo, de todas las acciones marinas de sus súbditos y de otros que, sin serlo, se unían a aquellos, como fué el caso de los que antecedieron al futuro almirante Colón.

Si bien don Enrique no fué el fundador del empeño aventurero, y si bien antes de él se descubrieron islas y tierras remotas en el Atlántico, hay que atribuirle, sin embargo, el designio imperial de la Europa moderna a cuyo ocaso asistimos; designio cuadracentenario que nació en el refugio de este príncipe, casi un monje, retirado a Sagre o a Lagos, desde donde, en unión de sabios, de alquimistas,

de astrónomos, de cosmógrafos y de filósofos cristianos o judíos, nacionales o extranjeros, edificó el nuevo empeño histórico destinado al engrandecimiento de España y Portugal.

El retiro de don Enrique el Navegante participaba de claustro y de gabinete, de biblioteca y de laboratorio, de salón de embajadas y de aposento de nigromantes. En ese retiro se forjaba la nueva ciencia de navegar y se perfeccionaban las técnicas de arquitectura naval, de astronomía, de geografía, de cartografía... Se hacían experimentos y se consultaban viejos volúmenes raros, se rectificaban fábulas o se robustecían leyendas, se buscaban caminos hacia Etiopía o hacia Catay. Pero, de modo especial, se edificaba el mundo, porque junto al libro de viajes, leído y comentado hasta en sus nimios detalles, venían los empeños por representar menos incorrectamente la tierra y el mar, sobre papeles cada vez más grandes y claros.

Acto seguido, la práctica aplicaba la teoría y, luego con acierto mayor, los hechos venían a corroborar o a rectificar las doctrinas sabias y eruditas de los filósofos medievales, fuesen cristianos o de Oriente. Fuese la mezcolanza de nombres y de orígenes de los escritores estudiados, fuese la indiferenciación de temas religiosos o no que apoyaban los planes del príncipe investigador, o fuese en fin la ardiente actividad que él impulsaba, todo ello constituía un clima donde fermentaban las ideas que, años después, adquirieron forma en la mente de Cristóbal Colón y de otros almirantes, pilotos, cosmógrafos y aventureros del más preciso tipo renacentista.

La ciencia y las técnicas engendradas dentro del laboratorio político-monacal de don Enrique el Navegante, dada la limitación geográfica a la que estuvieron destinadas por la suerte —aun cuando no por los ímpetus ecuménicos del príncipe—, necesariamente debían llevar en su seno graves equivocaciones, que la empresa universalista de Colón y de sus seguidores fué la única llamada a corregir. Pues acostumbrado como se hallaba el espíritu de los hombres, por una larga serie de siglos, a no mirar el mundo sino reducido a un escenario donde la Historia había desplegado sus banderas, muchas perspectivas escapaban a la visión más práctica y a las observaciones que, como ahora ante la apertura del espacio sideral, quedaban a la zaga de la realidad y hasta del ensueño poético. Pues hoy, como ayer, los pragmáticos empeños de la ciencia superan a la fantasía.

Antes de don Enrique, Juan I. y después de aquél los reyes Alfonso y Juan II, en un lapso de sesenta años, más o menos, que Roberto Levillier denomina el **ciclo africano** de los descubrimientos, se preparó la técnica de navegar embarcada en 1492 junto con los hombres de Colón en Palos de Moguer. Y esa misma técnica hizo posibles otras hazañas, como la de Díaz al doblar el cabo de Buena Esperanza, o la de Sebastián Elcano al circunnavegar la esfera de oriente a occidente, o la de Vasco de Gama al trazar el camino preciso hacia las Indias. Y las hazañas de Vespucio, de Gaboto, de Pinzón, de Lepe, de Cabral y más descubridores de costas en el Nuevo Mundo. Y, como corolario, las de los exploradores o descubridores de tierras y ríos que, sin aquellas técnicas, no habrían dado en el otro lado de los mares, donde adquirieron fama y cobraron inmortal memoria.

El Norte de la Contratación.

Inmediatamente, luego del gran hallazgo de ultramar, los Reyes Católicos —cosa natural dentro de un Estado que se halla en momento de poderosa ascensión histórica— pensaron con certeza en el modo de organizar lo descubierto, empleando los medios que entonces tenían a su alcance o imitando cuánto se hizo sucesivamente en las tierras reconquistadas a los mahometanos para ordenarlas al modo castellano. O sea que los Reyes Católicos se propusieron dar fisonomía política, moral, religiosa, administrativa y económica a las tierras halladas en ultramar, en la misma medida en que España se había unificado en un proceso secular, culminado en aquellos años, últimos de la Reconquista.

A tal designio respondieron las prácticas transaccionales puestas en uso entre la Corona y los descubridores, prácticas denominadas desde el primer momento **capitulaciones**, que constituyen una de las piedras angulares del más antiguo Derecho Indiano. En ellas se estatuyen, de manera bilateral —sinalagmática según el decir de juristas— lo que la Corona otorga de derechos, a cambio de lo que los exploradores comprometen de intereses. Una proposición se fija con claridad: los descubridores nada pueden sin la voluntad real; pero los Reyes nada alcanzan sin la economía y el brazo de los audaces viajeros. Esto era trastornar el viejo concepto soberano tradicional.

También, con ánimo de organizar los dominios de ultramar con visión imperial, se proyectaron sobre los confines occidentales de la **mar Atántica** los procedimientos y los métodos de administrar justicia, de regir los grupos humanos, de delegar el poder central, de nombrar personeros del mismo, a la manera de Castilla, cuyos usos largamente probados, eran los más adaptables a situaciones flamantes. El Derecho castellano tenía visos de mayor evolución y de manejo más fácil debido al hecho de su largo ejercicio en situaciones nuevas, a lo largo de las guerras de infieles.

Lo administrativo mercantil y sus procedimientos se trataron también de manera adecuada, al organizarse la Casa de la Contratación que se la radicó en Sevilla. En su boceto más elemental este instituto se hallaba preformado en el llamado **fondake**, cuyo destino era el de regular los nexos mercantiles y marítimos que se establecían entre las ciudades hanseáticas del mar Báltico. Y también estuvo prefigurado por la **Casa de Guinea** y la **Casa da Inda** que, en esos mismos años, fundó el monarca portugués.

Pero el instituto español, sin embargo, no fué simplemente la copia o la repetición de estos dos antecedentes nombrados, porque a lo mercantil tuvo el originalísimo acierto de agregar los aspectos científicos acarreados tan copiosamente, en lo náutico y en lo cosmográfico, por los descubrimientos que se sucedían a diario. Si se puede decir así, la Casa de Contratación de Sevilla, a más de una lonja, de un tribunal de conflictos mercantiles y de una autoridad de puertos y navios, fué una suerte de universidad de los hombres del mar, escuela de pilotaje y academia de estudios cosmográficos y navales.

En el orden jurídico-mercantil, a simple vista parece que la Casa de Contratación nada agregó a cuánto era usual entonces. Pero, en verdad, logró acumular nuevas fórmulas y trámites judiciales no conocidos o inéditos, llamados a ir solucionando situaciones nuevas, conforme se presentaran. Y se presentaban a diario, debido a la apertura europea sobre un mundo al cual se le iba a tratar como cimiento de poder político y fuente de poderío material, a más de mirarle como un campo de fructuosas siembras espirituales. Una mirada atenta al orden establecido en Sevilla nos basta para compendiar el complejo pensamiento de los Reyes Católicos sobre los nuevos dominios de ultramar, a los que se miró no sólo con apostólica ansiedad

de cristianizarlos, sino con la humana y necesaria mirada política y económica.

Lo que interesa destacar en este lugar es, sin embargo, la originalidad del instituto y el sitio donde radicó la misma. Fué en el agregado científico bajo cuya rectoría se lo creó. Porque desde el siguiente día del primer hallazgo, se patentizó la necesidad de organizar la navegación de manera cumplida a las dimensiones de las empresas y a las dimensiones del mundo nuevo, lo cual no iba a conseguirse fuera de un plan racional y legalmente establecido. Nuevos viajes, al arbitrario, habrían sido atentatorios contra la vida de los viajeros y contra la ventaja que pudiera desprenderse de las empresas.

Una faena de tamaño alcance, ya sea por el costo que implicaba, ya sea por la calidad de quienes la realizaban, ya sea por el indispensable ordenamiento humano y material que era preciso establecer, no era dable que permaneciera sujeta al querer de los pilotos o al abusivo deseo de los intereses particulares puestos en juego. Y precisamente porque estos intereses protagonizaban en el drama descubridor. Así supuso, y supuso bien la Corona, al buscar y hallar los medios necesarios para cumplir un fin tan enorme y complicado.

Cuando hable más adelante de la ética del Descubrimiento, examinaré los aspectos jurídicos de la Casa de Contratación, y me concretaré a revisar aquí lo que ella fué en tanto escuela de formar pilotos y en cuanto academia náutica y cosmográfica. Y, en primer término, recordaré las funciones encomendadas al **piloto mayor**, porque en torno de su persona evolucionó durante un siglo la ciencia de navegar, y se integró el Nuevo Mundo en las cartas geográficas, numerosas y sucesivamente crecientes, después de la trazada por Juan de la Cosa, en 1500.

El Piloto Mayor y su Faena.

El lector no ignora que la **política europea** de don Fernando de Aragón era muy compleja, en tanto sencilla y universalizante era la de doña Isabel de Castilla, su mujer. Los asuntos de Nápoles, de Sicilia, del Sacro Romano Imperio tentaban sin medida al tremendo po-

lítico y gran diplomático aragonés, volviéndole de espaldas a los sucesos numerosos de las tierras untramárinas, hasta avanzada la primera década del mil quinientos.

Y aun cuando la Reina Isabel vigilara con suma inteligencia aquellos asuntos hasta el fin de sus días, con solicitud maternal extraordinaria y con perspicacia administrativa, después de la muerte de ella faltó la cabeza y, como dicen los papeles de la época, **tales negocios de descubrimientos, llegaron a aflojar**. Mas, a la vuelta de don Fernando a España, se reinició la política ultramarina por carriles convenientes a los intereses materiales y espirituales de la Península. Herrera lo cuenta con detalle, al comenzar el capítulo primero del libro séptimo de la Década Primera:

"Bolió el Rei Católico á Castilla el Año de 1507 i aunque todas las cosas referidas en el Capitulo precedente, quedaron proveídas desde el tiempo de la Reina, no se pudieron executar hasta su buelta, que se avivaron los negocios; i porque multiplicaban los de las Indias, se confirmó los Oficios de Tesorero, i Factor de la Casa de la Contratación de Sevilla.

"Puso asimismo el Rei gran cuidado de tratar de Descubrimientos, porque durante su ausencia de estos Reinos, se havia aflojado mucho en ello: Juan de la Cosa, i Americo Vesputio, Hombres platicos en esta Navegación de las Indias; y habiendo platicado con ellos, se acordó, que convenia, que se fuese descubriendo al Sur, por toda la Costa del Brasil adelante; y que pues estaba descubierta tanta parte de la Costa de Tierra-firme, desde Paria a Poniente, se procurase de poblar en ella: y mandó que se aparejasen dos Caravelas, en que fuesen estos Pilotos á este Descubrimiento; i porque era necesario que uno quedase en Sevilla, para hacer las marcas, i pareció, que de esto era mas platico Americo Vesputio, se mandó, que se le encomendase, con Titulo de Piloto Maior, con cincuenta mil maravedis de salario y por otra Cedula, se le acrecentó el salario veinte i cinco mil Maravedis mas. . . i a seis de Agosto, en Valladolid, se dio Poder, i Titulo á Americo Vesputio para examinar los Pilotos. . . dióse tambien Titulo de Pilotos Reales á Juan Diaz de Solis, i á Vicente Yañez Pinzón, con el mismo salario".

El 22 de marzo de 1508, Vesputio quedó instituido en el cargo de **piloto mayor**, es decir de jefe técnico y científico de los descubrimientos, porque se vió la urgencia de que uno se quedase para ha-

cer las marcas, o sea para levantar las cartas de navegación con todas las noticias, las más de ellas descomunales, que provenían de las travesías practicadas. El historiador moderno debe hacerse cargo, a cuatro siglos de distancia y sobre un mundo que se ha vuelto casi indiferente en sus perspectivas tan conocidas, de lo que implicaba entonces romper el viejo molde geográfico de una historia, que contaba nada menos que veintitrés o veinticuatro siglos. La **imago mundi** clásica y medieval iba a ser pulverizada por las manos de un cartógrafo, bien rentado, bien provisto de noticias y respaldado por los hechos más deslumbrantes de aquella época.

Hoy logramos, gracias a la técnica, trasmontar mundos de realidad y de ensueño, donde queda reducida a la nada la más activa imaginación. Pero en la era de los descubrimientos, los hombres tenían dos fuerzas contrapuestas que les llevaban y zarandeaban con igual potencia: el asombro y la curiosidad por un lado y, por otro, el respeto renacentista a la autoridad maravillosa del precedente clásico. La faena de los **Pilotos mayores** era, entonces, doblemente grave y comprometida: venerar la autoridad del maestro y acatar el mandato irresistible del siglo. Sin un gobernante que, con severidad y prolijidad, dispusiera las cosas, el prestigio del maestro clásico habría preponderado y, en consecuencia, los progresos científicos se hubieran aplazado por centurias.

El erudito Veitia en su libro **Norte de la Casa de la Contratación**, generalmente conocido por **Norte de la Contratación**, agrega unas cuantas precisiones al respecto. Helas aquí:

"tres puestos ay de Pilotos mayores instituidos para la navegación de la carrera de las Indias, a saber el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación que es el oficio que se instituyo para examinar y graduar los pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación; otro el piloto Mayor de la Armada real de la guardia de la Carrera de las Indias que comunmente se llama de Galeones, y el tercero el Piloto de las Flotas de la Nueva España".

Esto merece una ligera llamada a la atención del lector: Veitia, siguiendo la costumbre, distingue entre galeones y flotas, pues un ordenamiento de las rutas se impuso desde el primer momento. Y no solamente de las rutas sino, además, de las maneras de equipar

los convoyes y de establecerlos. **Flotas**, con palabras de la época, se llamaba a los barcos que iban desde España a los principales puertos de Nueva España, es decir a San Juan de Ulúa o a Veracruz. A su vez, se denominaba **galeones** a los barcos destinados a viajar hacia los dos puertos más importantes de la costa atlántica en la América del Sur: Porto Belo y Cartagena de Indias.

Si se vuelve a leer, con pausa, lo transcrito de Veitia, se tiene en las manos la clave del asunto: el **piloto mayor** fué creado para llenar tres graves urgencias que, en el fondo son tres oficios especializados con sus respectivas responsabilidades: primero, para formar nuevos pilotos, sin los cuales se pararían los descubrimientos; segundo, para determinar, cada vez con mayor exactitud, las nuevas tierras sobre cartas de marear; tercero, para establecer un control debido sobre la fabricación de instrumentos náuticos, cuyas imperfecciones daban antes pequeños errores en la navegación de cabotaje, pero hoy podían ser causa de gravísimos trastornos en el tránsito de ultramar.

O sea que, al crear al **Piloto mayor**, cosmógrafo y nauta experimentado, se buscaban técnica, exactitud y capacidad, porque el papel descubridor de mundos que tenía sobre sí la marina de ese tiempo, no podía seguir siendo una tarea empírica. Por otra parte se buscaba en quién radicar la responsabilidad náutica de los descubrimientos, pues la legal descansaba en el Monarca, origen y fuente del Derecho, y la responsabilidad económica, finalmente, fincaba en la hacienda de los navegantes emprendedores de búsquedas oceánicas o en la de los caudillos empeñados por conquistar tierras lejanas.

La ciencia náutica, a pesar de los graves trabajos de don Enrique el Navegante, debía sufrir en el siglo XVI remodelaciones, ensanchamientos y, hasta, trastornos imprevistos en la centuria anterior. Y si tenía que convertirse en ciencia de verdad, ciencia que en el tallo fructífero del Renacimiento Italiano iba dejando de ser teórica y convirtiéndose en pragmática y experimental, naturalmente exigía radicarse en la conciencia y en la responsabilidad de personas que no eran sabias a secas, sino **pláticas**, es decir prácticas o amaestradas por las numerosas novedades del mundo ultramarino y por constantes viajes hechos hacia ellas.

Quedaban cada día más atrás los tiempos en que bastaban las

teorías puras de Plinio, de Estrabón, de los árabes y del cúmulo de sabios medievales, cristianos o judíos, en cuyos libros se atiborró la mente humana de pavores y de errores cosmográficos. Ahora, al hilo de los años que decurrían, el orden real y político de los hechos y la conducción de los sucesos por la mano de un monarca realista y positivo, determinaban que todos ellos fueran entregados también a mentes capaces, realistas y positivas.

El historiador no puede eludir esta dualidad en lo más íntimo del ánimo renacentista: un amor desinteresado a la ciencia, que se da parejo a un amor positivo y ordenado materialmente a fines concretos, gracias al cual, lo teórico cede siempre en beneficio de lo pragmático. Esta duplicitud constituye el denominador común de las biografías de esa época, sin que se establezca ninguna contradicción paralizante. Alfonso de Aragón, como vieron finos analistas de la época, Maquiavelo entre ellos, ostenta con palmaria claridad ambas tendencias. Y en el fondo de su anhelo organizador del Nuevo Mundo, por métodos prácticos y científicos, queda al descubierto aquella dualidad que es, al mismo tiempo, la del Norte de la contratación.

De los portulanos a los planisferios.

La tarea de hacer cartas marítimas y también terrestres, encomendada al **piloto mayor**, tiene larga historia y muy complicada técnica, a partir de las primeras experiencias náuticas de los fenicios, hasta el siglo XVI, época donde recibió un firme impulso, como es natural, por coincidir con la etapa de los más grandes descubrimientos geográficos. Al ver así entrelazada con el pasado la náutica renacentista, se comprende que un lapso de muchos siglos de experiencia posibilitó los viajes transoceánicos, de cuya casualidad o empirismo apenas podemos hablar ahora, luego de las serias investigaciones llevadas a cabo en las últimas décadas, durante las cuales un empeño documental y crítico ha puesto término a las donosas leyendas urdidas junto al desarrollo de esa misma técnica de navegar.

Si antes de Colón se llegó al Nuevo Mundo o no se llegó, es cosa muy secundaria para la crítica actual, pues tales viajes nada descubrieron en firme en el campo de la geografía, en nada ayudaron al desarrollo de la política, nada aportaron al plano de la economía ni, menos, condujeron hombres y pueblos a la civilización y al cris-

tianismo. La fugacidad o la intrascendencia de los contactos precolumbinos con las tierras de ultramar queda, por eso, entre paréntesis para el historiador moderno del Descubrimiento de América, abocado a mirarlo en sus consecuencias duraderas y en las grandes finalidades que la cultura renacentista alojó en el hecho del hallazgo. Y es esto lo que importa: lo firme, lo orgánico, lo sistematizado, lo necesario que viene al mundo después del primer viaje de Colón por la mar oceana.

La historia de las técnicas del mar es larga. Mas, para el objeto de estas consideraciones, no necesito recordar sino algún segmento de dicha historia, el más próximo al periodo que voy comentando. Y, en primer término, me referiré a los **portulanos**, fuente de sabiduría náutica inmediatamente anterior a los años de don Enrique el Navegante. Eran los **portulanos** cierta especie intermedia entre el texto cosmográfico y el atlas geográfico y, como el nombre indica con claridad, por dar preferencia casi total a los puertos, a su naturaleza, a sus condiciones y a sus facilidades o peligros náuticos, miraban más a la navegación de cabotaje que a la de alta mar.

Con todo, dichos **portulanos** a partir del siglo XIII lograron almacenar toda la sabiduría práctica y teórica de pilotos y cosmógrafos, y pusieron en las manos de la gente de marinería el indispensable instrumento destinado al comercio, tan nutrido por otra parte, entre los puertos de Europa, sea del Mediterráneo o sea del Atlántico. Pero sobre todo del Mediterráneo. Las empresas políticas, misionales, colonizadoras y mercantiles que antes de la era clásica y después de ella surgieron a orillas de este maravilloso mar, fueron tantas y de índole tan valiosa, que los portulanos genoveses, venecianos, marseleses, andaluces y catalanes se tornaron los más importantes y usuales. Sólo después, en el siglo XV, los portugueses vinieron a lograr idéntica fama.

En consecuencia, el saber práctico tomó considerable desarrollo, apoyado en instrumentos tan valiosos para la época, sobre todo en lo referente a los lugares más transitados del Viejo Mundo. Mas el saber teórico no quiso quedar atrás y, a partir del siglo XIII, pretendió abarcar con sus teorías al planeta entero. Así, con este empuje ambicioso, se mostraba en los días en que se descubrió el Nuevo Mundo. La pretensión quedó, a la postre, fallida con un desequilibrio

establecido por la realidad contra las teorías, desequilibrio que se vuelve más notorio al historiador que lo anota con posterioridad, pues los coetáneos de los hallazgos llevaban sus doctrinas como faro y norte insustituible de sus empresas.

Si se quiere una prueba, basta revisar con atención las cartas geográficas de los quince o veinte primeros años posteriores a 1492. De manera especial las cartas de la familia Colón, las dos trazadas por Bartolomé, impresas y fechadas en 1503, en las que el orden teórico trata de desviar todavía la realidad levantada al fondo occidental del Atlántico. En estas cartas se observa la pertinacia con que se persiste en dibujar de manera análoga y haciéndolas ocupar idéntico sitio, las costas de China —tierra del gran Kan— y las costas del golfo de Méjico. Las islas de una y otra parte sirven de aliciente y de adecuado adorno de la teoría.

Pero los sucesos vinieron a extirpar de cuajo tamaño saber teórico, echándolo por la borda de las mismas naves aventureras, gracias a las cuales el mundo se reformaba, ampliándose desmesuradamente, en proporción de las cortas medidas que le asignaban los cosmógrafos de la escuela portuguesa, y Cristóbal Colón en consecuencia.

Entre el Asia buscada por occidente y el mundo tradicional de la historia y de la geografía de Europa, se levantó lo imprevisto, lo inadmisibles, sea en la teoría de los descubrimientos, sea en la práctica de los primeros pilotos; es decir se presentó lo real y realísimo del mundo de hoy: un nuevo continente extendido de norte a sur de manera longitudinal, de polo a polo, mundo extraño llamado a sacar de quicios al concepto secular, a perturbarlo por completo sustituyendo la añeja y tradicional visión de una geografía integrada por tierras latitudinalmente acostadas de poniente a levante.

Cuánto esfuerzo costó cambiar aquella errónea manera de entendimiento cosmográfico, apoyado en la historia clásica y en la autoridad de los maestros antiguos, podemos entrever, por ejemplo, en la obstinación del Almirante, que murió con el ánimo aferrado a la idea de haber descubierto Catay, y con la seguridad de que su empresa dió con el extremo occidental de las tierras del gran Kan. Y como Colón, hubo otros cosmógrafos, marinos y pensadores, cuya mentalidad no consiguió acomodarse a la visión longitudinal del Nue-

vo Mundo. La forma que iban presentando las costas de Tierra Firme, no bastó para convencerles.

Las cartas geográficas lo demuestran: la de Leonardo de Virici —que entre todas me parece la más afirmativa de un estado de ánimo propio del humanismo renacentista de entonces—, la de Lenox hecha en 1511, las dos mentadas de Bartolomé Colón, etc. En ellas vemos, sea una tierra alargada de este a oeste, o sea una confusión de América y de Asia, cuya imagen latitudinal estuvo arraigada por siglos al conocimiento antiguo y medieval del planeta.

Y por si esto fuera poco, allí está la mejor prueba en la denominación que en los días del hallazgo y en los sucesivos, es decir en los primeros años del mil quinientos, se daba a los dos Océanos que bordean al Nuevo Mundo. Mar del Norte se llamó al uno y Mar del Sur al otro, con lo cual se aludía con certeza a la colocación latitudinal de las tierras nuevas, que se hallan acostadas, según la creencia general, de este a oeste entre dos mares. Pues bien, tierras y mares estaban en ubicación opuesta a lo creído y asegurado.

Contra la superficial creencia y contra la aseveración cosmográfica fundada sobre ella, se dispararon con cierto són de polémica las cartas de Américo Vespucio, escritas y dirigidas a señores italianos de tan alta valía como Lorenzo di Pier Francesco de Medicis y Pier Soderini, desde el año de 1500 en adelante. Tales cartas comenzaron a difundir la idea de un mundo distinto y nuevo, diverso del Asia y situado entre España y Catay como una inmensa barrera digna de ser superada, estudiada y bien delimitada en los mapas. De tal correspondencia son estas frases:

"tanto navigammo per la torrida zona alla parte d'austro che si trovammo istar di basso della linea equinoziale, e tener l'un polo, e l'altro al fin del nostro orizzonte...."

"concludemmo che questa era terra ferme, che la dico, e confin, dell' Asia per la parte d'oriente, e il principio per la parte d'occidente...."

"novi paese iguali et cum l'armata et cum le spese el comandamento de questo Serenisimo Re de Portogallo havemo cercato et ritrovato: i quali Novo Mondo chiamare ne sta licito...."

La correspondencia de Vesputio, por aseverar lo no usual en aquellos días, lo extraordinario, lo no oficial, lo difícil, lo opuesto a cuanto afirmaba el Almirante y, sobre todo, por no agrandar al acérrimo colombófilo P. Las Casas, autor de muchas falsedades contra todo lo que no era de Colón y su familia —Vesputio, en especial cayó bajo las implacables y duraderas calumnias del buen Las Casas, que no obstante su comprobada ligereza sigue siendo el más bueno y apostólico de los hombres—; la correspondencia de Vesputio, repito, cayó en el olvido, fué sepultada en los archivos, calificada de apócrifa antaño y aún en nuestros días, por los pocos eruditos que la recordaban. Mas al cabo de siglos ha merecido ser restablecida en su autenticidad, gracias a la esforzada tarea crítica de Harrise y de Vignaud a fines de la centuria pasada, y a la ejemplar y lesónera labor de Roberto Levillier en los últimos años.

De Juan de la Cosa a Américo Vesputio.

Los hechos determinaron el nacimiento de una nueva ciencia cosmográfica, en virtud de mejores observaciones llevadas a buen término sobre los mares y la tierra. Después del primer viaje de Colón se multiplicaron los descubrimientos y, como consecuencia, los pilotos dedujeron las inexcusables lecciones experimentales. Entre los más experimentados por este género de enseñanza figura Juan de la Cosa, compañero de Colón junto a otros brillantes expedicionarios en el segundo viaje al Nuevo Mundo. De la Cosa, piloto y cosmógrafo, conoció muy temprano las tierras ultramarinas, y sus reiterados viajes posteriores le permitieron visitar las islas antillanas y una notable extensión de la costa continental, tanto al norte como al sur del golfo de Méjico.

Esta enorme experiencia temprana, primeval y emocionada, se recogió en el primer planisferio moderno que incluye las nuevas tierras, es decir se acumuló en el mapa de Juan de la Cosa, fechado en 1500, como un síntoma y un símbolo de la etapa histórica recién iniciada. La carta es una suma o una *imago mundi*, no del todo liberada de las viejas ideas, mas decididamente abierta a la novedad. Incluye una copia de conocimientos bastante precisos para la época, aun cuando el historiador actual no deba cometer la ligereza de atribuir todo el mérito al cartógrafo navegante, o de acumular en él toda la sabiduría náutica y cosmográfica allí ostentada.

En el planisferio, por de pronto, asoman los viajes de los portugueses y de los ingleses en el Atlántico; pero, especialmente, se halla el testimonio gráfico de cuánto habían explorado en los primeros años Pinzón, Lepe, Vélez de Mendoza y más marinos de vanguardia, en diversos parajes insulares y continentales de las tierras emergidas del **Magno Océano**. También se recogen en dicho planisferio las **nuevas verdades** científicas que iban surgiendo gracias a los cálculos y a las técnicas flamantes sometidas, así, a su primera prueba de fuego. Es decir que en el famoso mapa se consagraron los errores **muy científicos** que, lógicamente, era necesario se cometieran por entonces.

La mirada que inexperta o presurosa rueda sin meditar sobre el mapa de Juan de la Cosa, por de pronto, puede sufrir una cierta sensación azorante. El mundo concebido por este cosmógrafo parece, todavía, elemental o remoto, quizás perteneciente a una era que no es la clara y exacta edad reacentista. Para hallarlo en su valor preciso, necesita el contemplador actual acudir a una complicada serie de conocimientos históricos y geográficos. Con todo, el valor de esta carta es imprescindible para el recuerdo de una etapa que se abrió con aquella y se clausuró con la visión del Nuevo Mundo estructurado panorámicamente por el geógrafo Juan López de Velasco, entre los años 1571 y 1574.

Con inmediata posterioridad a la carta de Juan de la Cosa fueron sucediéndose las de otros pilotos y cosmógrafos, al ritmo de la necesidad náutica y al paso acelerado de los descubrimientos. Las mapotecas las albergan en buen número. Muchas son las que faltan por múltiples razones. Muchas son, también, las poco interesantes o las poco originales. Pero, generalmente, suelen citarse como las más valiosas, la del genovés Canerio fechada en 1502; la anónima portuguesa llamada de Cantino y publicada en el mismo año; la del alemán Ruysch aparecida en 1508.

Junto a éstas, se suele citar, como cartas de importancia pareja, las anónimas portuguesas llamadas King-Hamy y Kunstman II. La lista crecería si es que se tratara aquí de una historia de ellas o de un catálogo de las importantes mapotecas. Me basta con señalar hitos por los que el criterio se guía con precisión en este problema del crecimiento gráfico del Nuevo Mundo en las cartas marítimas y terrestres.

Más importante es señalar que en todas las cartas citadas se observa el progresivo engrandecimiento de las tierras nuevas, sea en una forma panorámica, sea en detallados segmentos geográficos. Se nota mejor proyección, cada vez, mejores medidas, mayor afinamiento mental y técnico. Y se nota, además, el sostenido propósito de no seguir incurriendo en los errores que iban confutándose, de manera sucesiva también, gracias a la variada y copiosa experiencia científica lograda en aquellos trajinados días. El concepto o la noción intelectual del Nuevo Mundo iba, pues, mejorando día a día, con lo cual la técnica del Descubrimiento dejaba de ser aventura para convertirse en propósito con finalidad antevista.

Pero entre los numerosos mapas de la primera década del siglo XVI, el llamado a tener resonancia definitiva y definitiva, fue el de Waldseemüller, publicado en 1507. Este curioso planisferio, dividido en dos elipses contiguas, coloca hacia el lado izquierdo y marginando la elipse respectiva un gran retrato de Claudio Tolomeo, y dentro de ésta al mundo antiguo, incluyendo una visión bastante correcta del Asia y del Africa. En el seno de la otra elipse, o sea en la de la derecha, marginada por un gran retrato de Américo Vespucio, se incluye, junto a otro segmento del globo, la parte descubierta y descrita ya del Nuevo Mundo, parte que coincide casi totalmente con las regiones aludidas en la correspondencia de Américo y los señores italianos.

Este planisferio dió origen al nombre de América, en reemplazo del que había comenzado a ser usual, sobre todo en el lenguaje cancelleresco de la Corte española, es decir en reemplazo del nombre de **Indias Occidentales**. Las gentes denominaban a los mapas de Waldseemüller con el curioso nombre de **Américos**. Las ediciones sucesivas de tales cartas propalaron la denominación y la popularizaron en toda Europa. El nombre se debió a la efigie de Américo Vespucio allí impresa, así como antaño se habían denominado a las viejas cartas del mundo, los **Tolomeos**. Denominaciones, así adjetivadas o así sustantivadas, según los casos, pero implicando siempre una graciosa metáfora para llamar libros famosos o publicaciones populares, fueron frequentísimas en el lenguaje escolar y universitario de fines de la edad Media y aún del Renacimiento. Basta recordar la Biblia del oso y los **Bartolos**....

Así nació el cognomento de los dominios transmarinos descubier-

tos por el Almirante Cristóbal Colón, y bautizados al fin con el nombre del cosmógrafo que, al contrario del Almirante, aseguró que tales dominios no eran las viejas tierras del Kan, sino que había de llamárselos nuevos mundos de verdad: "**i quali Novo Mondo chiamare ne sta licito**". Vespucio, en verdad, nada hizo por cubrirlos con su patronímico. Fué la voz del discípulo o del colega agradecido quien pensó hacerle justicia, y se la hizo.

Parece que el sentido común así lo pedía, pues el Almirante no creyó que las tierras nuevas eran diversas del Viejo Mundo. Vespucio, a su vez, puso en difundir la original creencia en el Nuevo Mundo toda su sabiduría, toda su pasión y toda su influencia ante los magnates del Renacimiento Italiano. Nada robó, nada arrebató con delictuosa industria como asegura Herrera siguiendo a Las Casas. Si recibió el pago debido, por obra de Waldseemüller y de su editor alemán, fué un tributo llamado a darle un renombre universal, junto al de Colón. Poco importaba, entonces, que sus contemporáneos, con el furibundo Las Casas por abanderado, le calumniaran despiadadamente. Su nombre perduraría junto a su creencia.

Conjunción de mar y tierra.

No es dable entender con precisa claridad la integración del Continente americano en las cartas geográficas o en la realidad, si se prescinde del descubrimiento de algunos ríos, del Amazonas sobre todo. Por desgracia, un suceso tan complicado como el de la fructuosa aventura de Orellana, torció el criterio de los cronistas de ayer y de los historiadores de hoy, al mostrarlo desligado del marco intelectual dentro del que acaeció. En esa quiebra del enfoque panorámico del hallazgo de un río como el Amazonas, se ha sobrealorado la visión particularista de una empresa que no se originó en un solo lugar, ni tuvo asiento en la mente de un hombre aislado ni, menos, fué producido por el azar o por la imprevista conjunción de circunstancias propicias.

El descubrimiento del Mar del Sur llevado a cabo por Balboa, coadyuvó a la creciente curiosidad general y despertó, de manera aguda, una nueva pregunta, sobre otra que venía esperando respuesta desde 1492, y que instigaba por igual a cosmógrafos y cronistas. Tal pregunta era la recordada ya: si el mundo descubierto tenía forma

de islas o era un continente de verdad; pregunta a la cual Colón dió una respuesta en firme, y Américo Vesputio respondió con una provechosa duda. Según aquél, se había dado en las Indias Orientales marchando por el oeste; según Vesputio, se había encontrado una nueva tierra distinta a la buscada con ahínco, pero que exigía numerosas penetraciones para saber cómo era en definitiva.

El hallazgo llevado a cabo por Balboa sumó, pues, un nuevo problema al anterior y levantó una interrogación realmente inevitable: si hay dos mares ¿cuál es el paso entre los mismos? Si es que las tierras encontradas por Colón van de polo a polo, no es posible que exista una comunicación intermarina. Pero en esto nadie creía. Si no tienen tamaña longitud, existe sin duda un paso y debe ser hallado a cualquier costa. Lo cual empujaba a la aventura. Entonces las mentes, los ánimos y los barcos hallaron un aliciente más, porque nada había que detuviera a las gentes de empresa, cuando llamaba la voz imperiosa de lo desconocido, y más cuando Carlos V tenía ofrecidos honores cuantiosos y retribuciones pingües para el primero que mostrara la comunicación interoceánica.

Por un nacionalismo exclusivista nos hemos acostumbrado a ver la empresa de Francisco de Orellana como un suceso inmenso, sí, pero aislado; cuando en verdad no fué sino un eslabón de la enorme cadena de descubrimientos geográficos acaecidos dentro de una larga serie de años, con una férrea lógica interior. En efecto, mientras se hablaba de insularidad o de continentalidad de las tierras recién descubiertas, Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe, con pequetísima diferencia de tiempo, es decir casi conjuntamente, llevaron a término, por lo que hoy llamamos la costa norte del Brasil, una travesía totalmente nueva, partiendo en dirección noroeste, desde el cabo de San Agustín hasta dar en Tierra Firme, o sea en las actuales costas de Venezuela, desde donde fueron hacia las Antillas el primero, y hacia España el segundo.

Los parajes tocados en la travesía costanera por los dos navegantes nombrados, no coinciden sino en parte. Mas, donde se superponen los descubrimientos o las observaciones de ambos, se hace mucha luz sobre lo que en este lugar interesa. Se habla de Río Dulce, de Mar Dulce; pero en la probanza de Diego de Lepe, uno de los tes-

tigos asegura con claridad que **a esa agua le dicen Marañón**. Y ótro declara que el mismo Lepe remontó el curso de aquel río por un tramo de setenta leguas más o menos.

Sin embargo, medidas las distancias que señalan los relatos del viaje de Yáñez y de Lepe, no se pueden establecer las coincidencias geográficas en forma muy clara. Pues mientras Mar Dulce cae en la boca del actual Amazonas, según el testimonio de los compañeros de Lepe, los relatos referentes al viaje de Yáñez Pinzón permiten colocar el Río Dulce en el delta del Orinoco. De aquí surgió una gran perplejidad.

Cronistas y marineros especulaban ardientemente sobre el caso. El caudal de **"agua dulce a do dicen Marañón"** era tan imponente, tan inesperado —nunca se había visto ótro semejante—, que el caso no podía quedar inadvertido. Que un río empujara por muchas leguas al mar, era algo sin ejemplo, suficiente para mover el escándalo. Nada igual se había visto hasta entonces: por lo menos así se aseguraba en forma ponderativa. Todos hablaban, todos fantaseaban por añadidura y, como es natural, todos deducían de ello las consecuencias que les parecían naturales.

Ante todo las consecuencias vulgares, las de la fábula y del decir trivial, que no por eso son menos ponderosas. Y luego después vinieron las consecuencias científicas. La poesía no anduvo ausente en medio de esto. Y cómo iba a estarlo en asunto de tanta monta. Literatos y escritores de diversa índole reaccionaron dignamente a la noticia del Mar Dulce. El P. Rodríguez, futuro historiador del Amazonas, llevado por la emoción y por sus estudios clásicos, escribía sobre el descubrimiento de Lepe las siguientes palabras llenas de reminiscente emoción:

"...la vida de los ríos es como la de los hombres. Al voquear los ríos en el mar (que es cuando acaban su curso y cuando mueren), es donde tienen su aplauso, donde se les da su nombre, y suele también averiguárseles el origen..."

Las consecuencias científicas deducidas, muchas de ellas sin el voto y sin el veto de los paladines del hallazgo, se injertaron de inmediato en el problema de la insularidad o de la continentalidad del Nuevo Mundo. Lo primero en decirse fué que un caudal de agua tan

enorme y nunca visto, no podía juntarse en corto recorrido, semejante al de otros ríos, así sea de los llamados grandes. Y en seguida, la fantasía —esa misma que tanto cooperó para alejar hacia límites fabulosos las fuentes del Nilo— se puso en actividad, respaldando la opinión de los que aseguraban la forma latitudinal o alargada de las tierras nuevas, en sentido oriental-occidental.

Las fuentes del Mar dulce deben estar, se decía, inmensamente lejos y necesitan tener un origen en grandes montañas, elevadas y húmedas. En torno de esta distancia se especuló durante buen número de años, y de allí nacieron los mapas con una representación del Nuevo Mundo alargada en exceso hacia el poniente, cartas a las que hice referencia más arriba: la de Leonardo de Vinci, en especial.

Hubo, por otra parte, quienes pensaron que el Mar Dulce podía servir de comunicación interoceánica o, por lo menos, indicar hacia qué lado habría de buscarse la ansiada ruta, dado que el camino de las aguas, por una viejísima experiencia, ha solido indicar los senderos por donde deben ir los hombres. Entonces ocurrió que la teoría comenzara a desplegarse en el seno de los hechos, y conforme éstos aumentaban, variaban o se complicaban, aquélla se diversificaba, se contradecía o se reafirmaba. En consecuencia, una marcha paralela de sucesos geográficos y de doctrinas cosmográficas se desplegó en un lapso de treinta años, tanto por el mar como por la tierra, al cabo de los cuales, con algunas dudas todavía, se unieron las montañas donde nace el Mar Dulce y el lugar donde voquea con aplauso, lugar desde donde comenzaron los exploradores a averiguarle por su origen.

Marañones, Amazonas y tierras interiores.

¿Marañón o Amazonas? ¿Un Maraño, o dos, o tres? La somera revisión de crónicas y papeles donde se trata de este complicado asunto, da para mucho. Y, primeramente, para descubrir la confusión que reinaba al no atinar con la real coincidencia de hechos, testimonios y teorías. No porque se mintiera o se fantaseara, sino por la dificultad de comprobar en cada caso los datos sobre una tierra extensa en extremo y muy difícil. Nada menos que León Pinelo, el mayor erudito en cosas del Nuevo Mundo, todavía en el siglo XVII no lograba redimirse de la confusión, a pesar de estar escritas ya muchas cró-

nicas, seguramente leídas en parte por él o, acaso ignoradas también, y a pesar de haberse dado nombres que eran corrientes, por lo menos en determinadas regiones del Continente nuevo. Y así escribe:

“Son tan dilatadas las regiones del Nuevo Mundo, y tan estendidas sus Costas, que su mucha grandeza dificulta la verdadera noticia de sus Partes. En la cual no solo hierran los Escritores de Europa, que mendigando sus materias apenas alcanzan sus más fáciles principios: sino aun los de Indias, y que han estado en ellas. . . .”

“El río Maraño si por este nombre se busca se hallará tan confusamente situado en los que del hacen mención, que deviendo ser uno son tres los que le tienen, y a que se aplica; sin saberse hasta ahora con la claridad que se requiere cual sea el único y verdadero Maraño. . . .”

Estas palabras desconcertantes para quienes, ahora, hayan leído la crónica de Fray Gaspar de Carvajal, por ejemplo, capellán e historiador del viaje de Orellana, estas palabras, repito, van escritas en el celeberrimo libro de Pinelo intitulado **El Paraíso en el Nuevo Mundo**, y en el capítulo que lleva un título tan afirmativo como éste: **Grandeza y sitio del Río Maraño, y a cual pertenece este nombre**. Y Ladislao Gil Munilla en su libro **Descubrimiento del Maraño**, donde organiza y compendia de la manera más inteligente y completa la historia del famoso río y de su hallazgo, resume la perplejidad y la confusión reinantes en aquel entonces, de la manera que copio:

“Hay opiniones diversas. La de Acuña, ya citada, insistiendo en que el Maraño es el Amazonas. La de León Pinelo, identificándole con el Maranhao. La de un documento anónimo de 1640 que defiende: “Francisco de Orellana descubre el gran río de las Amazonas, llamado por error común río de Maraño. . . .”, aunque no se decida a identificarlo con ningún otro. La de Vargas Machuca, quien, según la interpretación de Gonzalo Menéndez Pidal, hace coincidir el Pará con el Maraño.

“En general, los que opinaron sobre estas cuestiones habían de hacerlo inspirados en una cartografía errónea o en descripciones más o menos novelescas. Estas y aquélla fundamentaron sus datos en ideas preconcebidas sobre el Maraño, las mismas que impulsaron a los descubridores. De ahí que sea capital, para comprender el sentido de los descubrimientos, en esta zona de Sudamérica, tener en cuenta esa fama de “dorado” que acompaña al río desde sus orígenes”.

Pero al fondo de la confusión reinante se comenzó a percibir algo definitivo, al presumirse la existencia de un continente muy extenso, de tierras que no sólo iban prolongándose de este a oeste, sino también hacia el sur, muchos grados más abajo de lo que descubrieron y contaron Lepe y Vicente Yáñez. En otras palabras, la tesis colombina iba sucumbiendo, día tras día, ante el avance de las suposiciones de Américo Vespucio.

Al iniciarse las incursiones por el Mar de Balboa, las doctrinas y los hechos comenzaron a correr por una segunda vía, en una afortunada suerte de partida doble, que determinó o apresuró la real configuración cartográfica de la parte meridional del Continente y la visión completa del mundo, que después pudo variar sólo en detalles, en fuerza de los descubrimientos posteriores realizados en el océano Pacífico, pero que en lo fundamental permanecería intacta. La visión completa del mundo no se realiza, pues, sólo gracias al hallazgo de tierras nuevas por Colón, sino principalmente gracias al hallazgo de aguas nuevas por Balboa.

Sólo cuando la región meridional del Nuevo Mundo fué acometida por ambos costados, se alcanzó el conocimiento anhelado. Se desdibujó eficazmente la imagen latitudinal del mismo, y los viajes hacia el sur hallaban una tierra más grande en la realidad, más ancha en el centro y más armoniosa en el conjunto cósmico. A partir de 1529, los hallazgos comenzaron a marchar a compás de los años por lo que tocaba a la costa del Pacífico, desde el día en que Pizarro puso la planta en Piura, hasta los días en que las tierras del sur, es decir en lo que hoy llamamos Chile, se entregaban al gobierno de Alcazaba o al de Camargo, en 1534 o 1535, respectivamente. La representación de Juan de la Cosa o la de Leonardo de Vinci quedó abolida definitivamente.

Si el descubrimiento del Amazonas, iniciado en el Atlántico y concluido desde San Francisco de Quito años después, dió la idea de la anchura o latitud del Continente Sudamericano, el hallazgo del Río de la Plata permitió establecer la visión longitudinal del Nuevo Mundo. Pero esta visión se logró así mismo en tierra, explorándola de sur a norte, tal como Orellana había hecho de occidente a oriente. A Vespucio le corresponden las primeras navegaciones por la costa de Argentina. Y después de que Juan Díaz de Solís descubrió un tercer paraíso de aguas dulces en el Atlántico, durante el año 1515, se

abrió el camino para Magallanes y Sebastián Gaboto, que llegaron cinco años más tarde.

Por lo que toca al descubrimiento de este río, es interesante recordar lo que de él dijeron en el siglo XVI uno de los cronistas tempranos, el P. José de Acosta, y el geógrafo Juan López de Velasco. Para ambos resultaba asombroso, luego del gran caudal de las aguas, el ritmo de las crecientes que, de consuno, compararon con las del Nilo, aunque ponderando más las inundaciones del río americano. López destacó, además, la escasa caída de los caudales que van hacia el Atlántico, y ratificó al P. Acosta en su observación de que todos ellos inundan sus cuencas respectivas. Tales inundaciones resultaron muy importantes para el conocimiento del interior continental, pues se transformaron, fabulosamente, en grandes y misteriosos lagos, unas veces visibles e invisibles otras, en cuyo centro había misteriosas ciudades, con riquezas incomparables por conquistar, con atractivo y con aventura. En pos de estos lagos, cada cual con su **Dorado**, marcharon exploradores y geógrafos, unos con ansia de novedad y otros con afán científico. El último buscador de ellos, para borrarlos definitivamente de la leyenda fué, tardíamente, Alejandro de Humboldt.

El primer adelantado en las tierras del Plata fué don Pedro de Mendoza, llegado allí con gran golpe de gente y de naves, en el año 1535, llevado del ánimo de afinar definitivamente ilusiones y existencias junto al gran río. Comenzaron, en seguida, los descubrimientos de tierra adentro, hacia el este y hacia el norte. Uno de los viajes de **hinterland** más útil y mejor cumplido, fué el que, de sur a norte, llevó a término Irala, primero río arriba y después montañas arriba —contrariamente a lo realizado por la expedición de Orellana, que anduvo primero por montañas y después aguas abajo hasta dar en el Atlántico—, arribando, por fin, a tierras del Perú, con lo que estableció el célebre camino Lima-Buenos Aires.

La novedosa expedición de Irala se colocó, por su éxito, en la línea de otras llevadas a buen término, tierra adentro, destinadas a fijar la verdadera efigie del Nuevo Mundo. Tales importantes expediciones de **hinterland** fueron, entre otras, las siguientes: la de Sebastián de Benalcázar, por los ríos Cauca y Magdalena, en busca de la conexión interoceánica; la afortunada de Francisco de Orellana, en busca de lo

mismo; la de Juan de Ayolas, desde Buenos Aires hacia el Chaco; la de Juan de Salinas por la selva amazónica y los afluentes del Marañón que lo engrosan desde el lado sur, expedición que remotó el curso del Ucayali hasta dar en las montañas orientales del Cuzco. Dichos viajes fueron fructíferos tanto por la audacia de quienes los emprendieron, cuanto por la capacidad y espíritu práctico de quienes los dirigieron.

Para terminar.

He diseñado la manera real, si se quiere óptica o visible, cómo el Nuevo Mundo adquirió contorno geográfico en la ciencia y en el pensamiento de los años aquellos, cuando Europa salió de su viejo límite continental. Si he hablado de las técnicas empleadas en tamaño descubrimiento, no olvide el lector que, de propósito, dejo a un lado las técnicas de la penetración política o militar.

¿Cómo se formó la imagen que he descrito? Como todas las **imago mundi** surgidas en los siglos anteriores al Renacimiento, la imagen del Continente americano se configura primero desde el mar, y después al ahondarse los pasos humanos por la tierra adentro. Las cartas geográficas y los primeros relatos nos dibujan, lo más ciertamente que pueden las costas y todas las novedades apreciables desde el mar.

Sólo después, cuando la curiosidad ha perdido totalmente el temor al misterio, la planta se interna y el dibujo exterior o la silueta primitiva, principia a cobrar cuerpo. Tras el descubrimiento náutico, tras la visión esquemática de la costa, da comienzo la exploración y los ojos completan, lentamente, la **vera efigie** de un cuerpo geográfico, escasamente definido desde fuera. Por eso, siempre, luego de la aventura marina, viene la aventura de **hinterland**, la profundización en las tierras y el relato de tierra adentro.

El hallazgo del Nuevo Mundo siguió el mismo trámite que el de las otras tierras, largamente poseídas por la estirpe humana. Primero se vió América desde el mar. Poco a poco, el perfil se tornó en cuerpo y, tanto la crónica y la descripción, como la geografía y las cartas y los mapas, crecieron, se rellenaron de datos correspon-

dientes a la interioridad continental, hasta dar la figura completa de América, figura espectacular y difícilmente lograda.

Cuando vemos, ahora, a tres o cuatro siglos de lograda la efigie del Nuevo Mundo, solemos olvidar la manera cómo creció en la mente de los descubridores, y el costo en desvelos, heroísmo y años que implica una visión hoy tan sencilla y familiar para nosotros.

El Contrato de Transporte Terrestre

Benatoriano

DEDICO ESTA TESIS

INFORME

El Tribunal de Jurisprudencia de la Universidad de Cuzco, a efecto de haber en 1911 novecientos cincuenta y nueve, por el Tribunal, presidido por el señor Vicerrector-Director don Luis Medina Polo e integrado por los profesores Doctores Víctor León Meléndez y Roberto Aguilar Arce, para la calificación de la tesis presentada a la Universidad del Grado de Doctor en Jurisprudencia y Abogado de los Tribunales de Justicia de la República, que ha versado sobre el tema: "El Contrato de Transporte Terrestre Costionario", y que ha sido presentada por el señor Licenciado Carlos Serrano Aguilar.

El Tribunal luego de deliberar, llega a las siguientes conclusiones:

implica una visión hoy tan sencilla y familiar para nosotros. Cuando vemos ahora, a tres o cuatro siglos de la caída la cumbre del Nuevo Mundo, solemos olvidar la manera cómo creció en la mente de los descubridores, y el caso en sí, de los hechos, y años que implica una visión hoy tan sencilla y familiar para nosotros.

Para terminar,

Como todo el mundo sabe, el descubrimiento de América, en el año 1492, no fue un hecho casual, sino el resultado de una serie de circunstancias que se fueron acumulando a lo largo de los siglos. Desde el momento en que los navegantes comenzaron a salir en busca de nuevas rutas marítimas, se abrieron los ojos a la posibilidad de encontrar nuevas tierras y riquezas. Este espíritu de aventura y descubrimiento, que caracterizó a la época, fue el que impulsó a Cristóbal Colón a dar el primer paso hacia el continente americano.

El descubrimiento de América tuvo consecuencias de gran importancia para el mundo entero. Abrió nuevas perspectivas económicas y culturales, y puso fin a la era de los descubrimientos. Desde entonces, el mundo comenzó a unirse, y se inició el proceso de globalización que conocemos hoy. Sin embargo, también trajo consigo el inicio de la explotación de los recursos naturales y humanos de América, lo que sentó las bases para los conflictos que se sucedieron a lo largo de la historia.

El descubrimiento de América fue un hecho histórico que cambió el curso de la historia. Desde entonces, el mundo ha sido diferente. Hemos conocido nuevas culturas, lenguas y costumbres. Hemos desarrollado nuevas tecnologías y formas de organización social. Pero también hemos experimentado el dolor y la explotación que acompañaron a la conquista de América. Es importante recordar que el descubrimiento de América no fue solo un hecho geográfico, sino un proceso que involucró a muchas personas y que tuvo profundas consecuencias para el mundo entero.

El descubrimiento de América fue un hecho histórico que cambió el curso de la historia. Desde entonces, el mundo ha sido diferente. Hemos conocido nuevas culturas, lenguas y costumbres. Hemos desarrollado nuevas tecnologías y formas de organización social. Pero también hemos experimentado el dolor y la explotación que acompañaron a la conquista de América. Es importante recordar que el descubrimiento de América no fue solo un hecho geográfico, sino un proceso que involucró a muchas personas y que tuvo profundas consecuencias para el mundo entero.

Que el señor Licenciado Roberto Aguilar, ha dividido su trabajo en cuatro partes: en la primera, vertida una exposición del contrato de transporte, en la segunda, vertida una exposición de los caracteres de la actividad económica que constituye el transporte terrestre; en la tercera, vertida una exposición de los caracteres de la actividad económica que constituye el transporte terrestre; en la cuarta, vertida una exposición de los caracteres de la actividad económica que constituye el transporte terrestre.

El Contrato de Transporte Terrestre Ecuatoriano

(TESIS DOCTORAL)

DEDICO ESTA TESIS:

- A mi padre, como memoria de sus triunfos y gratitud por los que me ha dado;
- A mi madre, como reverencia ante la majestad de sus sacrificios;
- A mi esposa, como un juramento más de mi íntegra dedicación a ella;
- A mi hija, como primer obsequio; y
- A mis hermanos, como íntima devoción de fraternidad.

INFORME

En la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad de Cuenca, a seis de julio de mil novecientos cincuenta y nueve, previa designación hecha por el señor Decano, se reúne el Tribunal, presidido por el señor Vicerrector Doctor don Luis Monsalve Pozo e integrado por los profesores Doctores Víctor Lloré Mosquera y Roberto Aguilar Arévalo, para la calificación de la Tesis previa a la obtención del Grado de Doctor en Jurisprudencia y Abogado de los Tribunales de Justicia de la República, que ha versado sobre el tema: "El Contrato de Transporte Terrestre Ecuatoriano" y que ha sido presentada por el señor Licenciado Carlos Serrano Aguilar.

El Tribunal luego de deliberar, llega a las siguientes conclusiones:

ROBERTO AGUILAR AREVALO
ALFREDO ABAD GOMEZ

Que el señor Licenciado Serrano Aguilar, ha dividido su trabajo en cuatro partes: en la primera, verifica una exposición del contrato de transporte civil, estableciendo seis características fundamentales; en la segunda, efectúa igual exposición sobre el transporte mercantil; en la tercera, realiza un estudio comparativo, estableciendo semejanzas y diferencias entre los contratos Civil y Mercantil; y, en la cuarta, finalmente, expone a manera de Jurisprudencia, dos sentencias de nuestros Tribunales de Justicia sobre litigios relativos a contratos de transporte.

Que en cada una de las partes de su estudio, el Licenciado Sr. Serrano Aguilar, demuestra un estudio hecho a profundidad y un claro conocimiento de los dos aspectos que constituyen el Contrato de Transporte: el económico y el jurídico. Asimismo, deja constancia que, en sus capítulos principales, la Tesis desarrollada representa un trabajo exhaustivo sobre la materia.

Que el espíritu de orden, de método y claridad de que hace uso el Licenciado Sr. Serrano A., en todo el curso de su trabajo, es notorio.

Que expone los diversos problemas del Contrato de Transporte con estilo claro y sencillo.

Que por lo expuesto, y por cumplir con todos los requisitos determinados en el Reglamento respectivo, se aprueba el Trabajo materia de este informe, aclarando eso sí que, aún cuando las conclusiones planteadas por el autor son pertinentes, acaso pudo haber obtenido otras referentes a una posible reforma Legislativa de los Contratos analizados.

Que, finalmente, recomienda la publicación de esta Tesis en la Revista "Anales".

Para constancia firman los señores Miembros del Tribunal Calificador con el suscrito Secretario que certifica.

LUIS MONSALVE POZO.

VICTOR LLORE MOSQUERA.

ROBERTO AGUILAR AREVALC.

ALFREDO ABAD GOMEZ.

LIMINAR

Cumpliendo la intención de terminar con mis obligaciones universitarias, acatando las exigencias Reglamentarias, he escogido un tema atrayente y novedoso para mi Tesis Doctoral.

Se trata del "Contrato de Transporte" en sus dos aspectos: el Civil y el Mercantil.

Naturalmente, el Derecho Civil, tiene una vida más remota en el sentido de tiempo que el que tiene el Derecho Mercantil, encontrándose este último en evidente evolución y avance, accionado codo con codo con la civilización y modernización contemporáneas. Sin embargo de esto, no tiene valor diferente al Derecho Común, con el que tiene íntima relación no sólo por pertenecerle, sino y más, porque el Derecho es conexión, unidad. Vivimos la verdadera época del comercio en sus múltiples manifestaciones; pero las Instituciones que se van desarrollando por estrecha consecuencia, tienen su basamento en el Derecho General.

Lo que ha orientado el empeño de apreciarlos en conjunto para este estudio, es justamente, esto: el avance y evolución del Derecho y sus Instituciones y la tonalidad e importancia que va adoptando y adaptando a través del tiempo, sabido que el Derecho Mercantil si bien avanza a diario, no por eso deja de reconocer como su fuente radical al Derecho Civil, del que emana y nace.

Pero, en primera línea encontramos dificultad para obtener un éxito completo o por decir lo menos, un relativo aporte a las investigaciones; dificultad que está en la imposibilidad de las faenas perfectas. Sobra a esto todavía la escasez casi absoluta de libros que ayuden y presten los datos necesarios para una elaboración tal vez crítica de los asertos más aceptables, ya que es obvio que al no llamarse Un Tratado, mal se puede acoger opiniones diferenciadas y por el contrario, siempre se debe atender a los principios unánimes o generalmente aceptados y escogidos aun por las Legislaciones y la Jurisprudencia. Así exige la exposición Institucional: enunciación de principios y no de opiniones que más bien pueden encontrar sitio y cabida en obras de diferente naturaleza, como ya hemos dicho, en un Tratado.

Pese a esto, el esfuerzo que realicemos, dentro de los límites más determinados, atiende a corresponder modestamente a los sacrificios de mis profesores de la Casona inolvidable, transcribiendo sus enseñanzas con la simplificación a que da lugar el aprovechamiento en la posesión de las conferencias.

Como advertencia, y reforzando lo que llevamos dicho, el estudio está determinado a lo nacional, a lo interno, y por este solo hecho, no se puede acoger composturas extrañas, conjeturales y sólo buscaremos la dirección de los Códigos.

El campo Mercantil no puede apartarse del Civil. No se concibe ese divorcio entre los dos Derechos; pues, en definitiva, perteneciendo como pertenecen al Derecho Privado, ambos son complementos de esa unidad. Ninguna rama del Derecho tiene independencia e insubordinación y menos que otras, el Derecho Comercial, nacido del Derecho Civil y como desviación necesaria suya. No perjudica esta aseveración a que la autonomía sea diferente a la independencia, o mejor a su aislamiento.

Tiene vida, como si dijésemos en otro Texto; pero, con la dependencia que impone la comunidad de origen y la sustancial analogía. Los dos están condicionados, es un imperativo esa condicionabilidad y por más que se quiera, la corriente es siempre dispuesta y favorable a la "Separabilidad conexionada". Por esto, la caracterización que tiene como Derecho Especial del Derecho Mercantil, se hace por la comparación como Derecho Común del Derecho Civil.

Pisko nos dice con toda exactitud: "Que el Derecho Mercantil, no representa un sistema de normas que agota su objeto, sino que casi siempre regula sólo una parte de las relaciones creadas por el comercio. El Derecho de Comercio, descansa, por tanto, no solamente en las prescripciones del Derecho Mercantil, sino también en las del Derecho Civil Común". Por lo mismo, se podría decir que el Derecho de Comercio se ha apartado del Derecho Civil, para obtener peculiaridades, para luego tener aproximaciones técnicas al Derecho General, en propia e imponderable confesión de impotencia para una vida independiente. Y de pronto la natural consecuencia: todo lo que fragmentariamente contempla el Derecho Mercantil, en sus Instituciones, encuentra su complemento en el Derecho Común para

su integridad. El Derecho General le comunica su cadena lógica, su método, su orientación, etc. etc. Por este cauce se halla dotado de seguridad. En éste encuentra su protección más al obrigo de lo técnico. Por otro lado, el Derecho Mercantil, recibe de aquél, el sistema con el cual estructura las normas más completamente.

En resumen, la unidad elemental y aceptada de las dos materias, no permite el lujo de indagaciones inútiles o interminables, dando como último resultado y buscado fin, la combinación, la cooperación ideal que busca siempre la materia fundamental de la Justicia.

A esto es, en síntesis, a donde nos lleva el trabajo que emprendemos, a separar las materias, las Instituciones, en el Contrato de Transporte; pero también a construir entre las dos un puente de relación, de conexión: calificativos que consagran la fórmula del todo para la parte y la parte para el todo.

El resultado de esta intención estará sujeto a todas mis limitaciones; pero me proporcionará la alegría del deber hecho realidad y a lo mejor dejará escrita la invitación a los compañeros de Facultad para que rectifiquen, amplíen o mejoren este modesto trabajo, por la importancia que reviste la materia tratada.

DETERMINACION DEL TEMA

"El Contrato de Transporte".

Definición.— Según el Código Civil, en el capítulo de los arrendamientos, en el Art. 2067, dice: "Arrendamiento de transporte es un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro". "El que se encarga de transportar se llama generalmente acarreador, y toma los nombres de arriero, carretero, barquero, naviero, etc., según el modo de hacer el transporte.

El que ejerce la industria de hacer transportar personas o cargas, se llama empresario de transportes.

La persona que envía o despacha la carga se llama consignante, y la persona a quien se envía consignatario".

Definición.— Según el Código de Comercio, en su título quinto, en el Art. 204: "El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, por tierra, lagos, ríos o canales navegables, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

Llámanse porteador el que contrae la obligación de conducir.

El que hace la conducción por agua, toma el nombre de patrón o barquero.

Denomínase cargador, remitente o consignante el que, por cuenta propia o ajena, encarga la conducción.

Se llama consignatario la persona a quien se envían las mercaderías.

Una misma persona puede ser, a la vez, cargador y consignatario.

La cantidad que el cargador se obliga a pagar por la conducción se llama porte.

El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios, o que se hallen a su servicio, se llama empresario de transporte, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo".

Las disposiciones transcritas, del Derecho General y del Especial, no dan verdaderamente, una definición de lo que en realidad constituye el Contrato de Transporte, sino más bien el esquema y la denominación de los elementos que intervienen en él.

El Contrato de arrendamiento Civil, en general, comprende por así decirlo, dos categorías o clases: primeramente el arrendamiento de cosas, que tiene las variedades de: a) Arrendamiento de cosas (comprendido hoy en la Ley de Inquilinato), almacenes u otros edificios; c) arrendamientos de predios rústicos (que comprende también el alquiler de ganado o animales). En segundo lugar el contrato de arrendamiento de obras, que tiene las variedades de: a) construc-

ción de una obra material, (arrendamiento de servicios más comúnmente especificado en el Código del Trabajo); b) arrendamiento de servicios inmateriales; y por fin c) arrendamiento de transporte -materia de nuestro estudio-

Arrendamiento.

Según el Código Civil, "es un contrato en que las dos partes se obligan recíprocamente, la una a conceder el goce de una cosa, o a ejecutar una obra o prestar un servicio y la otra a pagar por este goce, obra o servicio un precio determinado", Art. 1976.

Aun cuando nos apartamos del tema propio, llevamos la intención de aclarar mejor el estudio consignando mayores datos sobre el particular.

Y, volviendo nuevamente, concretándonos con el Arrendamiento de Transporte, anotaremos, que es la variedad del arrendamiento de obras más importante y quizá de todas, con cuanto mayor fundamento, cuanto que en la época presente, se atenua cada día la intensidad y necesidad de estos servicios. Se aplica, según nuestro Código a la tracción animal o mecánica, a las empresas de transporte rodado, de transporte automóvil, de transporte fluvial y navegación aérea. Esta materia es compleja; pues, el contrato de transporte en el cual la idea de arrendamiento se combina, en cierto modo, con el de depósito, es un Contrato de Derecho Civil, regulado por los artículos: desde 2067 hasta el 2075 de este Código; sin embargo de que alguna vez, los acarreadores, son comerciantes, de aquí que existe un Código de Comercio que comprende estas regulaciones.

Además, el contrato de transporte civil, depende en varias ocasiones y en muchos puntos de vista, del Derecho Político, del Administrativo, del Municipal. La Legislación sobre esta materia es primeramente interna o nacional y luego internacional.

Tratando de encaminar una definición más o menos exacta del Contrato de Transporte Civil, diremos: "que es un Contrato de arrendamiento de servicios, por el que la una parte, con su responsabilidad, por un precio dado, llamado también flete, se obliga a la transportación de una persona o cosa, de un lugar a otro diferente".

Cuando hablemos del transporte mercantil, tendremos oportunidad de hacer hincapié sobre la materia que contempla nuestra tesis, habida cuenta de que existen incontables medios para el transporte, fundamento y base para la especialidad de legislación aplicable. De esta manera no redundaremos en conceptos y pasamos de lleno a otro punto.

Características del Contrato de Transporte Civil.

Este contrato es consensual. Se perfecciona con la voluntad de las partes; es oneroso, porque cada uno de los contratantes, persigue ventaja personal, en cambio de la que él procura al otro; es sinalagmático ya que origina obligaciones a cada parte.

Podemos decir que también es un contrato conmutativo, a diferencia de ser aleatorio; pues, las partes conocen desde el primer momento la extensión de las prestaciones debidas por ellas y en aquél, los efectos en cuanto a las ganancias y a las pérdidas, ya para las dos partes o para una sola de ellas, dependen de un acontecimiento incierto, como en la apuesta, por ejemplo.

Si bien es oneroso este contrato, según hemos dicho, no tiene el matiz de negocio, toda vez que se reduce a un arrendamiento de servicios e incluso solamente, a un método de vida, contrariamente a lo que sucede con el contrato mercantil que siempre es lucrativo, siempre es un negocio, siempre una industria.

Naturaleza Jurídica del Contrato de Transporte Civil.

Sobre este asunto hay variadas críticas o comentarios por parte de los tratadistas. Se ha tratado de poner en un campo enteramente particular por un lado, y por otro, generalizar, asemejándolo o comprendiéndolo en otras materias, como por ejemplo en el arrendamiento, en el depósito. De esta suerte, para algunos es un contrato especial, sui-géneris; para los demás, es una contratación de carácter general.

Se ha convenido en estas dos tesis para contrariar la idea de que es único en su clase, en síntesis: es un Arrendamiento de Servicios o es una prestación de servicios o una modalidad de él.

En nuestro Código, según la ubicación de las prescripciones legales, es un Contrato de Arrendamiento de Servicios.

Clasificación del Contrato Civil de Transporte.

Naturalmente, esta clasificación se hace tomando en cuenta el medio, el modo y lo que se transporta. Así será: terrestre, marítimo, aéreo; por empresas públicas o privadas, según la forma de constitución (pueden las primeras ser sociedades); y, de transporte de cosas y de personas, en su debido orden de clasificación.

Elementos del Contrato de Transporte Civil.

Entre los elementos del contrato de Transporte Civil, tenemos los que vamos a enunciar: a) los personales; b) los reales y c) los formales.

Elementos personales: Son acarreador, arriero, carretero, barquero, naviero, etc. Empresarios de transporte, consignante y consignatario.

Elementos reales: Precio o flete y persona o cosa.

Elementos formales: La lista, guía o porte (en este sentido no regula el Código Civil, pero tampoco prohíbe).

Sin embargo, separémonos de pensar que es condición sine qua non, la existencia de la carta, guía, lista, resguardo, etc. etc. para la validez del contrato o que en su defecto es exigida quo ad substantiam, y que el contrato de transporte sea un contrato solemne. Es puramente consensual y por esto vienen las siguientes consecuencias de este principio: I.—Responsabilidad de los acarreadores; II.—La carta de porte puede ser redactada en forma de documento y en forma potestativa y al arbitrio de las circunstancias; III.—No hay fórmula sacramental para las tarifas, fletes, o precios; y IV.—Se puede establecer sin limitación, cláusulas suplementarias o complementarias en el contrato.

Luego de esto entramos a tratar sobre el Contrato de Transporte Mercantil, para luego concluir con el capítulo.

Asimismo, en doctrina, "Contrato de Transporte Mercantil, es aquel en virtud del cual, un sujeto (porteador) asume mediante un determinado precio (porte) a transportar de un lugar a otro mercaderías u otras cosas materiales (carga) bajo la propia custodia". (Bollaffio- Rocco Vivante).

Hay que agregar a esta definición, para nuestro caso, que también el porteador puede transportar en determinado momento, personas que ejercen el comercio o viajen por alguna operación de tráfico. Así lo dispone nuestro Código en el Art. 204 transcrito al principio de este capítulo.

Únicamente, las reglas del Código en referencia se aplican al Transporte Terrestre, o que es lo mismo, a aquél que se realiza por tierra, lagos, canales, o ríos navegables, cualquiera que sea el medio de locomoción empleado. Es esta la razón por la que no se invocan en tratándose del Transporte marítimo que tiene reglamentación particular en el mismo Código en el Libro III.

El Derecho de Aeronáutica, aunque es la rama de formación más reciente entre los varios derechos especiales, como reciente es el desarrollo de la aeronáutica, es, a pesar de esto, técnicamente, una de las ramas del Derecho, en que la unificación de procedimientos internacionales ha progresado con más singularidad. Por esto, aun la Legislación Internacional, ha guiado a muchas legislaciones nacionales. Los grandes recorridos de las naves aéreas, estrechan el fundamento de la ley única que supere los límites territoriales del propio Estado. Las disposiciones del Código Mercantil, son aplicables, por tratarse de un Contrato de Transporte Terrestre, en el caso de un contrato aéreo, porque a pesar de que en el Art. 204 se enumeran los medios de transporte, dicha enumeración no está hecha con el ánimo de tomarlos como elementos de la definición, sino con el de comprender todos los medios entonces conocidos, pues, en el Art. 208 declara que las disposiciones de este título son obligatorias a toda clase de porteadores, cualquiera que sea la denominación que vulgarmente se les aplique.

Por tanto, hasta que se establezca en debida forma esa ley, la Ley de Aeronáutica, seguirá aplicándose el Contrato de Transporte y del Código de Comercio.

Existen también los llamados Contratos Combinados o Mixtos, esto es, los transportes con contrato único, pero con recorrido mixto: ferroviario-marítimo, ferroviario-aéreo, etc. Para este caso, las leyes que se aplican en la doctrina, por la diversidad de tramos recorridos y por diversidad también técnica del medio, por la unidad del contrato, son las leyes diversas a los sucesivos recorridos, ya que no surgen conflictos entre estas diversas leyes en cuanto se aplican a momentos del transporte netamente distintos en el tiempo y en el espacio. Sin embargo en la práctica sólo se acepta este sistema, para el caso de transporte de personas, sobre todo si se toma en cuenta que el acreedor de la ejecución del transporte, puede siempre estar presente para identificar la ley bajo el imperio de la cual se desarrolla, más aún en las responsabilidades del Portador, por los accidentes del viajero.

El hecho de que en el transporte de cosas, el acreedor a la ejecución del transporte, porque no siempre acompaña a la mercadería durante el viaje, estaría sujeto a inseguridades o sorpresas, ya que ni siquiera el destinatario puede estar cerca de la carga, y en la determinación de las responsabilidades del porteador, por averías o pérdida de la mercadería, daría como consecuencia, serios e insondables problemas jurídicos en las discusiones judiciales.

En tratándose de esto, pues, la doctrina se pronuncia, más bien, a unificar la legislación, o sea, que entre las diversas leyes que regulan los diversos tramos del recorrido, una sola de ellas sea la que tenga prioridad e impere para las relaciones contractuales, tanto respecto del usuario, como en las relaciones internas entre las empresas que participan en el contrato.

Y, como en este capítulo hemos tocado sobre temas de transporte ferroviario, debemos advertir, que en el Ecuador, el Estado ha tomado directamente la Administración y manejo, no encontrándose por lo mismo, en manos particulares la Empresa de Ferrocarriles.

Características del Contrato de Transporte Comercial.

El contrato es de aquellos de los llamados de "Tratus-sucesivus", es decir, que se cumple por parte del porteador día por día. Y, porque el contrato de Transporte obliga a HACER, (obligación persona-

lisima), no excluye, al que se responsabiliza para la conducción de personas o mercadería, a la posibilidad o potestad, para encargar la conducción a un tercero. En casos semejantes, cuando se encargue la conducción a un tercero, el primitivo obligado, conserva su carácter de porteador respecto del cargador con quien se obligó y toma el carácter de cargador, respecto del que efectivamente haga la conducción.

Es consensual, pues, se perfecciona por el mero consentimiento de las partes contratantes. No se necesita de solemnidad imprescindible, y es así que la carta de porte —o la carta guía—, que es el documento que acredita la existencia del contrato y la entrega de la mercadería al porteador, es suplida por medio de las pruebas ordinarias. Así lo dispone el Art. 215 del Código de Comercio.

Es bilateral o Sinalagmático; pues, nacen obligaciones para ambas partes; para el porteador, la de efectuar la conducción; para el cargador, pagar el precio convenido. También nacen de estas obligaciones, otras accesorias, como son: pasaje de mercaderías, servicio de entregar y retirar a domicilio, cumplimiento de operaciones aduaneras, de impuestos y de policía por cuenta del Cargador. Las operaciones de armar y desarmar muebles transportados.

Es también, y principalmente un contrato oneroso, porque se basa en el precio o interés. En ningún caso, para ser mercantil el contrato de Transporte, debe faltar la estipulación o ser gratuito o benéfico.

Puede rescindirse por voluntad del cargador en cualquier momento el contrato de transporte. Así lo dispone el Art. 206 del invocado Código de Comercio. Esta rescisión puede efectuarse antes o después del viaje, y, cada momento tiene sus peculiaridades. En el primer caso, el porteador pagará la mitad del precio o porte, y en el segundo, el ciento por ciento. El Art. 207 tiene prescripción referente a los casos en que se vuelve imposible el cumplimiento del transporte, y por este motivo, la rescisión sin ninguna indemnización por parte de ambos contratantes.

Doctrinariamente, el caso del Art. 206 del Código en comentario, es llamado "falso flete", por el carácter auxiliar del contrato de transporte.

Normalmente este contrato es de adhesión. En el caso de empresas al servicio público, el contratante de esos servicios, no hace más que atenerse al establecimiento previo de condiciones, sin que haya necesidad de elaborar otras. Así, se acepta o se prescinde del servicio; no admite la posibilidad de regateos, no existe tratos, ni renunciaciones, ni reducciones.

Naturaleza Jurídica del Contrato de Transporte Mercantil.

Sobre esto se discute en forma abundante; pero, las principales objeciones a que el Contrato de Transporte Mercantil es un contrato sui-géneris, en lo que convienen la mayor parte de los tratadistas, son: a) de que es un contrato de arrendamiento de servicios o un arrendamiento de obra para calificar su esencia; b) de que es un contrato de prestación de servicios, o una modalidad de él adoptado.

Más fundamento tiene la teoría de que es un arrendamiento de servicios; y así, viene considerado en la Legislación Ecuatoriana.

Clasificación del Contrato de Transporte.

Este contrato, se clasifica: a) por el medio: en terrestre, marítimo y aéreo. El terrestre se ejecuta por tierra, canales o ríos navegables y por lagos; y el marítimo, llamado también fletamento más precisamente, se ejecuta por tráfico en el mar. El aéreo, como ya llevamos dicho está comprendido entre los contratos de transporte terrestre;

b) Por el modo: en empresas públicas y en empresas privadas, clasificación que se hace, no tomando en consideración la persona que verifica el transporte, sino por la forma de haberse constituido la empresa; y

c) De acuerdo a lo que se transporta: en transporte de cosas y en transporte de personas. Desde luego, esta clasificación está encuadrada en nuestra Legislación y está confundida en una sola.

Elementos del Contrato de Transporte Mercantil.

Entre los elementos del Contrato Mercantil tenemos: a) los per-

sonales (personas que intervienen, porteador, patrón o barquero, cargador, remitente o consignante y consignatario).

b) Los reales (porte y carga o cosa).

c) Los formales (los requisitos que se deben cumplir: la carta de porte).

Entre los elementos personales, el cargador y el porteador, son indispensables o esenciales.

El precio o porte nunca puede faltar.

Y, la carta de porte, lista o guía, que, como hemos dicho, sirve de medio de prueba y como documento de las condiciones del contrato. A falta de ella, según el Art. 215, puede justificarse la existencia del contrato, especialmente la entrega de la carga hecha por el cargador al porteador, por cualquier clase de prueba.

Con el estudio de los elementos del Contrato de Transporte Mercantil, hemos concluido la materia sobre la determinación del tema. Entramos ahora a la discriminación sobre la CALIFICACION DEL CONTRATO, para conocerlo como Civil o como Comercial, y adecuar su tratamiento al Código de Derecho Positivo Común o en su caso, al Código Positivo Especial o Mercantil.

CALIFICACION EN LOS CONTRATOS

Para desarrollar este problema, entremos primeramente a sentar la diferenciación de las dos materias: Contrato Civil de Transporte y Contrato Mercantil de Transporte.

Las disposiciones que a continuación vamos a indicar, nos dan puntos de partida para la calificación. En el C. Civil el Art. 2067 que ya lo hemos transcrito al principio de este trabajo. En el Código invocado el Art. 2075 "las reglas anteriores se observarán sin perjuicio de las especiales para los mismos objetos, contenidas en las ordenanzas particulares relativas a cada especie de tráfico, y en el C. de Comercio".

En el C. de Comercio, el Art. 204 que ya lo hemos transcrito. En este mismo Código, en el Art. 3 numeral quinto, al hablar de los actos de comercio, "El transporte por tierra, ríos o canales navegables, de mercaderías o de personas que ejerzan el comercio, o viajen por alguna operación de tráfico".

De tal suerte que legalmente la diferenciación o calificación lo hacen los mismos artículos en mención, por las siguientes razones:

Primera.— Porque los Arts. 2067 y 204 del C. Civil y del C. de Comercio, respectivamente, están definiendo en forma clara, precisa y terminante cuál es contrato común y cuál contrato especial, en su orden; toda vez que en ellos se detallan los elementos y demás circunstancias intervinientes.

Segunda.— Porque el Art. 2075 del C. Civil, permite la aplicación del C. de Comercio por tratarse de reglas especiales, de contrato especial; y

Tercera.— Porque el numeral quinto del Art. 3 del C. de Comercio, enmarca dentro de los actos mercantiles el transporte, con las circunstancias peculiares que menciona.

En cuya virtud, los contratos de transporte civil están regidos por el Código Positivo Común y los contratos de transporte mercantil, por el C. de Comercio, conclusión a la que, efectivamente, hemos de llegar cuando aparezca el carácter civil o mercantil, luego de la calificación.

No se olvide, sin embargo, de que estamos refiriéndonos únicamente al transporte terrestre.

PRIMERA PARTE

CAPITULO I

EL CONTRATO DE TRANSPORTE CIVIL

Terminología Legal Aplicable.

En el inciso segundo y siguientes del Art. 2067 del C. Civil, en forma taxativa, se enumeran los términos que se emplea para la de-

nominación de los que intervienen en el contrato. Lógicamente se infiere que el medio de que se vale la persona para efectuar el transporte, es el que determina la nominación. Así el término general es ACARREADOR; pero, adopta los nombres de ARRIERO quien se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o a hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro, por medio de acémilas; CARRETERO, quien, por las mismas condiciones se obliga al transporte, utilizando vehículos motorizados; BARQUERO, quien emplea las naves y, NAVIERO, quien se vale de naves aéreas.

Intervienen también los llamados EMPRESARIOS DE TRANSPORTE. Son los sujetos que se encargan o mejor, ejercen la industria de hacer transportar las personas o cargas.

El CONSIGNANTE, es la persona que envía o despacha la carga.

CONSIGNATARIO, la persona a quien se envía dicha carga.

PRECIO o FLETE, la remuneración por el servicio.

De manera evidente, el contrato se establece entre el consignante y el acarreador. Sin embargo, se admite el establecimiento de un vínculo entre el acarreador y el consignatario o destinatario. Por un lado, el acarreador puede imponer al consignatario la obligación de retirar el bulto de la estación de destino, bajo pena de incurrir en derechos de almacén, lo cual indica que el destinatario es acarreador de la entrega de la cosa. Por otro, este destinatario, provisto del talón o resguardo que le ha sido enviado por el consignante o remitente, tiene el derecho de reclamar directamente del acarreador la entrega de la mercancía, haya o no llegado a ser su propietario. Tales efectos se explican por la idea de la estipulación por otro, implicándose una contratación del remitente a su nombre y al tiempo también del destinatario o consignatario.

De acuerdo a la corriente de actualidad y admitida en materia de contratación a nombre de un tercero, el consignatario se convierte, inmediatamente y con anterioridad a toda aceptación, por su parte, en acreedor de la entrega de la cosa con relación al consignante.

CAPITULO II

CARACTERISTICAS SINGULARES DEL ARRENDAMIENTO DE TRANSPORTE

(Estudio de las condiciones constantes en el Código Civil, para demostrar luego la diferencia con el C. Comercial).

Ya hemos hablado del contrato de transporte civil, en la parte respectiva y propiamente cuando estudiábamos la "Determinación del Tema". Ampliemos más, para señalar las materias con una frontera determinada.

Especialmente el contrato de transporte civil, está caracterizado por la finalidad. Con la regla primera sobre el asunto, el C. Civil, en el Art. 2067 está enmarcando todo el aspecto legal del contrato. En efecto, la precisión de los términos empleados y los elementos dados, deja atrás la discusión y abre claramente la idea definitiva de los que en realidad constituye.

La finalidad no es justamente lucrar, sacar ventaja económica, aprovecharse como negocio o como medio indispensable de enriquecimiento; al contrario, puede estar inspirado en concepciones de comodidad, o como hemos dicho, en orden a conseguir un método de vida.

Por otra manera, el contrato que nos ocupa por pertenecer al Derecho Común, es más general, y, esta característica restituye su valor cuando no está determinada en legislación aparte.

En cuanto a condiciones de celebración está menos sujeto a actos para su establecimiento. Es más bien concebido. Por su mismo carácter general, desprende mayor facilidad para que quede realizado el contrato. Así, no hay la exigencia de la carta de porte, menos puede exigir la intervención de otras solemnidades.

En lo demás, el estudio del articulado nos ayudará a establecer la diferencia con el Contrato de Transporte de Comercio.

Siempre que no se trate de personas que ejerzan el comercio,

o que viajen por alguna operación de tráfico o de mercaderías ajenas, el contrato es Civil.

Primera diferencia legal entre los dos contratos.

Segunda, aquella que nace de la comparación de la terminología empleada. Ya hemos hablado de esto en la parte respectiva a los elementos que intervienen y también en el capítulo que precede a éste. Esto está consignado en los incisos de los Arts. 2067 del C. Civil y 204 del C. Comercial.

Una tercera, el contrato civil no es rescindible; el comercial sí, según lo dicen los Arts. 206 y 207 del Código correspondiente.

Una cuarta, la no exigencia de la carta de porte en el contrato civil, requisito que no es fundamental, por lo menos acreditante de la existencia del contrato mercantil.

Quinta, las obligaciones del consignante en el Derecho Civil o Común, son diferentes a las del cargador en el Derecho Mercantil. Como ejemplo, el contrato civil, no exige la obligación del consignante a suministrarle los documentos necesarios para el libre tránsito o pasaje de la carga, conforme a lo que exige el Art. 216 del C. de Comercio. Asimismo, son diferentes las responsabilidades u obligaciones que tienen los acarreadores con respecto a los portadores del transporte mercantil, así como también las que tienen los consignatarios en materia general y las que tienen los destinatarios en materia especial. Por ejemplo, el porteador en el Derecho Mercantil, responde hasta por la culpa leve, según expreso mandato del Art. 242 del C. Comercial.

Para el caso del consignatario, el C. Civil, nada dice; pero, en cambio existen para el transporte mercantil varios artículos que especifican las responsabilidades. Otra de las diferencias que estamos dando.

Una más, es el plazo, naturalmente, si no se halla expresamente fijado en el contrato. El Art. 228 del Código Especial, lo establece; pero el Código General, guarda silencio, por lo que tendría que se-

guirse las normas establecidas en otro título: "Obligaciones a plazo", desde el Art. 1550.

Y, por último, cuando se trata de interrupción del cumplimiento de la obligación por fuerza mayor o caso fortuito, en el Código General existe regulación, salvando la obligación de la entrega; caso fortuito o fuerza mayor que debe probarse. Art. 2070. En cambio, en el Derecho Especial, el Art. 231, amplía esto mismo, facultando la elección de la rescisión por parte del porteador o la continuación del viaje cuando se halla superado el obstáculo, por la misma ruta o por otra diferente, dando sus efectos correspondientes.

CAPITULO III

EL CASO FORTUITO Y LA FUERZA MAYOR EN LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE TRANSPORTE

Por tesis general, el efecto de una obligación es que el deudor queda sometido a cumplir la prestación que constituye su objeto. Si hay negación a este cumplimiento, el acreedor tiene derecho a exigir por los medios establecidos en las leyes, o cuando ya no es posible la ejecución natural, obtener el pago de daños y perjuicios. Sólo a título excepcional hay ciertas obligaciones llamadas "obligaciones naturales" que no permiten la ejecución forzosa.

Las obligaciones en definitiva son de dar, de hacer y de no hacer.

Pero a la regla o tesis general se oponen aspectos de excepción, como por ejemplo, cuando intervienen fuerzas extrañas o impedimentos que vuelven imposible la ejecución o el cumplimiento de las obligaciones; así como también cuando el hecho depende del mismo acreedor.

Caso Fortuito o Fuerza Mayor.

El Art. 35 del C. Civil, nos da la definición: "Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

Los dos términos: "caso fortuito" y "fuerza mayor", especialmente, en estos últimos tiempos han merecido mucho interés por parte de los comentaristas. La generalidad de autores, consideran a estos dos términos, como sinónimos y que significan cualquier causa ajena o extraña al deudor, que ha obstaculizado la efectivización de la obligación. En efecto, hasta los redactores de los Códigos unen estas dos expresiones o las emplean en forma indistinta para expresar la misma idea. Tenemos muchos artículos en nuestro Código que desde el 35 que da la definición, juntan los términos o los separa manteniendo el mismo significado de ambos (Arts. 1603 — 1728 — 1729 — 1730 — 2070 — 2045 — 2069 — 2175 — 2176 — 2201 — 2254 — 2266 2074, entre otros).

Se ha dado otra interpretación de las expresiones "caso fortuito" y "fuerza mayor"; la FUERZA MAYOR es el obstáculo al cumplimiento de las obligaciones procedente de una fuerza extraña; el CASO FORTUITO, es el obstáculo inter. o, es decir, procedente de las condiciones mismas de la explotación del deudor, el accidente del material, la culpa del empleado, etc.

Otros autores, ven en el "CASO FORTUITO" la imposibilidad relativa de cumplimiento, es decir, la que ha podido impedir la acción del deudor considerado ya en sí mismo, ya como un buen padre de familia ordinario; pero que, con una voluntad mejor armada y preparada, hubiera triunfado. La "FUERZA MAYOR" será la imposibilidad absoluta, producto de una barrera irresistible, imprevista e imprevisible (fenómenos de la naturaleza: rayos, terremotos, tempestad), (Actos de autoridad: guerras, etc. etc.).

Sin mayor estimación por estas sutiles divagaciones, puesto que ambos términos, en la forma que se les conciba, libera al deudor de la obligación, por mandato imperativo de la ley, consideremos por mejor estudio, algunas hipótesis que se imponen en la jurisprudencia sobre todo, en torno a hacer aparecer distintas las dos expresiones. El Caso Fortuito, por ejemplo, en el accidente de trabajo, es decir, cuando es inherente a la industria, v.g. la explosión anticipada de dinamita, un movimiento no voluntario del obrero, un vuelco, etc., obligará al patrono a pagar las respectivas indemnizaciones; pero, al contrario, la Fuerza Mayor, o cuando el riesgo se produce por

un evento extraordinario, no conexo con el trabajo que se realiza, v.g., un terremoto, un rayo; el patrono no debe indemnización.

Esto aún tenemos en nuestra Legislación Laboral, en el Art. 294.

Sin embargo, para que se obtenga la liberación es necesario, cuando se invoca Caso Fortuito o Fuerza Mayor, dos condiciones:

1.—Se necesita que el acontecimiento escape a toda previsión; pues, esto se deduce de la misma definición legal que da nuestro Código Civil, en el que se hallan fusionados los dos términos. Por tanto, no basta que el deudor no haya previsto el acontecimiento que ha ocurrido, sino más bien, que este acontecimiento haya escapado normalmente de su previsión, es decir, que él no haya podido prever.

No se puede apelar a este asunto, en consecuencia, por ejemplo, en el siguiente caso: un sujeto que debe entregar una prima de seguro, en un día determinado, bajo sanción de caducidad inmediata a la mora, queda sometido a esta pena si ha sufrido un ataque cerebral el día preciso del cumplimiento, sin que lo haya realizado; pues, la enfermedad puede y debe ser prevista y no puede estar parangonada con aquellos acontecimientos que exoneran la previsión y que constituyen el verdadero Caso Fortuito o Fuerza Mayor; y

2.—Indispensable, es también, que el deudor se haya encontrado con un obstáculo verdaderamente insuperable, de modo que no haya podido vencerlo, o lo que da lo mismo, que se haya visto vencido por imposibilidad. Muchos ejemplos existen sobre el caso, por manera que no basta alegar más onerosidad o más dificultad en la exactitud del cumplimiento, sino precisamente la imposibilidad de llevarlo a cabo. Un caso: una tempestad que haya destruido la vía principal, no es suficiente argumento, si es que no se comprueba la imposibilidad de hacer el viaje, por la vía secundaria, para liberarse de la obligación, por Fuerza Mayor.

Ahora bien, la prueba del caso fortuito o fuerza mayor, incumbe a quien la alega, agregando también la imposibilidad de cumplir como consecuencia para él. Así reza el Art. 1603 en el inciso segundo y también por relación el Art. 115 del C. de P. Civil vigente.

Empero, no siempre es indispensable probar la existencia del he-

cho exterior obstáculo del cumplimiento por parte del deudor. Muchas ocasiones le será dado demostrar que su actuación ha sido diligente al igual que de un padre de familia cumplidor de sus deberes. Como ejemplo, en el caso de un incendio, más que el incendio mismo, se tendrá que probar que el guardador de la cosa, ha estado vigilante por la conservación y guarda de la misma. Lo puede hacer por los diferentes y por todos los medios probatorios de su alcance, aun por simples presunciones. Si es que se demuestra que el deudor se ha portado como un diligente padre de familia, será evidente de que el hecho que ha obstaculizado su deber, ha sido nada menos que un caso fortuito o de fuerza mayor.

Por otro lado, el deudor responde aun cuando sobrevenga caso fortuito o de fuerza mayor cuando se halla en mora, cuando la ley es expresa imponiéndole los riesgos. Por ejemplo, Arts. 1732 y 1729, del C. Civil, y cuando el contrato contempla cláusulas con este carácter.

Así estudiado el caso fortuito y la fuerza mayor, concretémoslo para el caso del transporte:

Dos disposiciones del C. Civil, nos enmarcarán en la respuesta:

Art. 2069.— "El acarreador es responsable del daño o perjuicio que sobrevenga a la persona, por la mala calidad del carruaje, barco o navío en que se verifica el transporte.

Es así mismo responsable de la destrucción y deterioro de la carga, a menos que se haya estipulado lo contrario, o que se pruebe vicio de la carga, fuerza mayor o caso fortuito.

Y tendrá lugar la responsabilidad del Acarreador, no sólo por su propio hecho, sino por el de sus agentes o sirvientes".

Art. 2070.— "El acarreador está obligado a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo que pruebe fuerza mayor o caso fortuito.

No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o el caso fortuito que pudo con **mediana prudencia** evitarse".

De esta transcripción se desprende el sistema establecido en nuestra Legislación sobre el aspecto tratado en este capítulo. Sin embargo, el inciso segundo del Art. 2070 copiado y que dice: "no podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con **mediana prudencia o cuidado** evitarse", deja entrever el verdadero tópico del sistema, por estar refiriéndose concretamente a la "prudencia" que se debe tener en el arrendamiento de servicios (transporte) para que sea o no aceptada la alegación de fuerza mayor o caso fortuito.

En efecto, la palabra prudencia está tipificada en la ley, en el Art. 34 del C. Civil, en tres clases de culpa o descuido: grave, culpa leve, y culpa levisima.

Culpa grave, que consiste en no poner en el asunto de otro el cuidado que las personas menos diligentes y las más estúpidas no dejan de poner en sus asuntos.

Culpa leve, la que consiste en no poner en el asunto de otro la diligencia que el común de los hombres pone ordinariamente en sus negocios.

Culpa levisima, que consiste en no poner la diligencia que las personas más atentas ponen en sus asuntos.

Existe una culpa mala, intencionada que se conoce como **dolo**.

De tal manera que en el Contrato de Transporte, según nuestro Código Positivo, y aplicando los conceptos de culpa, tendríamos que estar a lo tipificado en lo que se refiere a "culpa grave", y quien alega caso fortuito o fuerza mayor, tendría que probar la mediana prudencia con que obró.

Los que ayudan en este servicio, "agentes o sirvientes", quedan excluidos de este sistema; pues, pueden oponerse al provecho del acarreador, alegando cualquier especie de culpa, incluso el caso fortuito o fuerza mayor. Por tanto, también es responsable del "daño o perjuicio que sobrevenga a la persona, por la mala calidad del carruaje, barco o navío en que se verifica el transporte". Y, de igual suerte, es responsable de la "destrucción y deterioro de la carga, a

menos que se haya estipulado lo contrario, o que se pruebe vicio de la carga, fuerza mayor o caso fortuito".

CAPITULO IV

OBLIGACIONES Y DEBERES DEL ACARREADOR

Los doctos en la materia, han pensado con harta razón que el Contrato de Transporte es un crisol donde se funden muchos otros contratos:

1.—El de arrendamiento de servicios, en cuanto el Cargador arrienda los servicios del Acarreador; 2.—El de arrendamiento de cosas muebles, referentemente a los que el acarreador pone a la disposición del Consignante en el transporte; 3.—El de depósito, por lo que el Acarreador se constituye en depositario de las mercaderías enviadas por el Cargador; y, por último, 4.—El de Empresa o de Ejecución de obra, no por versar sobre una obra misma, sino sobre la realización de una de ellas.

Por esta razón, al analizar la posición de los acarreadores, tendremos que referirnos con amplitud de idea y por eso, para concretar los deberes y derechos del acarreador en materia civil, vigilaremos constantemente ese criterio que igualmente aborda, además esta conjetura típica: Desde la aceptación, en el contrato de transporte, de las cosas para transportarlas hasta el momento de su entrega, en el lugar de destino, se desarrollan, por una parte, la ejecución del trabajo necesario para la ejecución del transporte, y, por otra, la prestación del trabajo para custodiar las mercaderías durante las operaciones del transporte. Resultan de esto, los derechos correspondientes.

Luego de esto, con el objeto de no alargarnos con divagaciones, transcribiremos del Código Positivo Común, las disposiciones sobre el asunto tratado; son: Art. 2070: "El acarreador está obligado a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo que pruebe fuerzas mayor o caso fortuito.

No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse".

Art. 2072.— "El que ha contratado con el acarreador para el transporte de una persona o carga, está obligado a pagar el precio o flete del transporte y el resarcimiento de los daños ocasionados por hecho o culpa del pasajero o de su familia o sirvientes, o por vicio de la carga".

Art. 2073.— "Si por cualquier causa dejaren de presentarse en el debido tiempo el pasajero o carga, el que ha tratado con el acarreador para el transporte estará obligado a pagar la mitad del precio o flete.

Igual pena sufrirá el acarreador que no se presentare en el paraje y tiempo convenidos".

Deberes u Obligaciones.

Primero.— Tiene obligación el acarreador, de entregar la cosa: Art. 2070 del C. Civil.

Este está sujeto al mandato de que "nadie puede enriquecerse con los bienes de terceros, o lo que vale decir, a costa ajena". Por ser una especie de mandato, el mandante está obligado al cuidado, empleo y destinamiento a que se ha comprometido. El lugar de entrega ha de ser el convenido en el contrato. Si no existe estipulación, sería el acostumbrado o en su defecto, el del lugar donde tenga establecido el arrendamiento.

En cuanto al tiempo, es el que las partes han aceptado y en ausencia de compromiso expreso, intervendrá lo determinado en el capítulo de los plazos, del C. Civil.

Esta obligación comprende la fase terminal del contrato y constituye la transferencia material.

Segundo.— Pagar los daños y perjuicios en caso de incumplimiento.

Es lógico pensar que por falta de exactitud del compromiso, el acarreador está sujeto a pagar los daños causados y el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados. Tendríamos que analizar in-

cluso, el daño emergente y el lucro cesante y correlacionar las diversas disposiciones, especialmente en el capítulo del C. Civil, del efecto de las obligaciones.

Tercero.— Emprender el viaje con sujeción al compromiso o al horario pactado, recogiendo los pasajeros y carga en los lugares convenidos.

Es también una consecuencia obvia de aquel principio doctrinario y aun legal de que "el contrato es ley para las partes", Y,

Cuarto.— Custodiar la carga cuando se la conduce y desde que se hace cargo. El acarreador responde hasta por la culpa lata o grave; el acarreador tiene pues que estar vigilante en la conservación y guarda de la mercadería.

Derechos.

Primero.— Derecho a que se le reciba la carga para concluir con su compromiso.

Segundo.— Percibir remuneración por los servicios prestados en el contrato.

Es de mandato constitucional que nadie está obligado a prestar servicios gratuitos y esto se contempla en el Art. 187 número diez de la Carta Máxima Ecuatoriana.

La paga no ha de ser necesariamente dinero; puede ser una prestación de hacer una cosa material diversa del dinero.

Tercero.— Resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por el consignante incumplido.

Ya hemos comentado este asunto. Y,

Cuarto.— Derecho a exigir que se presenten pasajero y carga en el lugar y con el itinerario convenidos.

También nos hemos referido a este particular, cuando hemos hablado de los deberes.

CAPITULO V "EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SUS MODALIDADES"

Verdaderamente, ahora es la época en la que puede notarse con claridad la forma como se establecen los servicios, de acuerdo, y es natural, a la progresión evolutiva de innumerables factores, como la población, la capacidad económica, la libertad de trabajo, etc. De ahí, que el contrato de transporte terrestre, tenga las modalidades de: arrendamiento de Transporte Civil, contrato de transporte comercial y por fin, cooperativas de transporte.

El transporte terrestre es el contrato de conducción que se verifica o se lleva a cabo por tierra, lagos, ríos o canales navegables, y por vía aérea, como hemos dejado asentado en uno de nuestros capítulos anteriores; Pero bien, acaso esto significa el continente de la Institución considerada en su sentido amplio, sin ninguna diferenciación, pudiendo adaptarse los sistemas, formas y maneras regidos por la legislación Civil, Mercantil y de Cooperativas.

El arrendamiento de transporte Civil, lo hemos estudiado en los precedentes capítulos. Contempla la reglamentación en el articulado desde el 2067 hasta el 2075. El contrato de transporte Comercial, está establecido desde el Art. 204 del C. de Comercio y hasta el 220. Y por fin, las Cooperativas de Transporte, están reglamentadas o regidas, por la Ley y el Reglamento de Cooperativas.

Reñcalamos que estas modalidades que se han adoptado en los servicios de transporte terrestre, son tomadas por su finalidad. Si es un mero arrendamiento de servicios, en donde impera la finalidad más que de lucro, de un método de vida, de un sistema de conservación, etc., la modalidad del transporte terrestre será civil y por lo mismo estará sujeta a las disposiciones del Código Común. Por el contrario, si es que la finalidad es de lucro, de industria, de negocio, de comercialidad, el transporte terrestre será de Comercio o Comercial, sujeta a las disposiciones del Código Mercantil. Y por fin, si es que la finalidad, no es de método de vida, ni de lucro, sino de "solidaridad y mejoramiento económico de los miembros de la Cooperativa", la modalidad del contrato de transporte terrestre, será

"cooperativista" y por lo mismo regida por la ley de Cooperativas y por el Reglamento.

Como después entramos a considerar el Contrato de Transporte Comercial, no hacemos sino pasar por alto el comentario, y consideramos la tercera forma: de las Cooperativas de Transporte.

El Art. 1º de la Ley de Cooperativas dice: "Se considerarán Sociedades Cooperativas las organizaciones cuya constitución y funcionamiento se ciña a la presente Ley y que, sin perseguir finalidades comerciales de lucro, tengan por objeto la solidaridad y el mejoramiento económico de sus miembros, mediante una empresa explotada en común".

De este Art. precisamente hemos partido para hacer notar la diferencia de las modalidades. Se dice en forma terminante que "sin perseguir finalidades comerciales de lucro, tengan por objeto la solidaridad y el mejoramiento económico de sus miembros."

El Reglamento de Cooperativas, también en su Art. 1º, hace mención de la finalidad que debe perseguir la Cooperativa.

Siendo personas jurídicas, no están sujetas al Cp. XXXII del Libro I del C. Civil, en lo que se refiere a los derechos y obligaciones entre los socios entre sí y con terceros, y a la organización y funcionamiento. El número mínimo será de quince personas para la constitución, y por lo mismo, todo lo referente a lo que constituye Cooperativas de Transporte, tiene que verse en la Ley y Reglamento de Cooperativas, dictados por el General. Enriquez en 1937 y 1938, en su orden.

CAPITULO VI

"RESPONSABILIDADES DE LOS CONTROLADORES EN LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE"

Creemos mejor cumplir con la obligación impuesta por nuestra parte, transcribiendo las disposiciones del Reglamento de Tránsito vigente, con respecto a este capítulo:

Controladores de Vehículos de transporte, son aquellos sujetos que, en calidad de empleados o sirvientes del dueño de la empresa o vehículo, prestan su contingente para la vigilancia en el transporte, en sus diferentes etapas. Esta definición la hemos dado tomando el vocablo y su aplicación.

En el Art. 120 del Reglamento que hemos hecho mención, se establecen las condiciones con las cuales se puede obtener la denominación de Controladores. Se necesita tener 21 años; presentar una solicitud con certificados de salud buena, comprobantes de identificación, certificados de honradez y fotografías. Además rendir un examen sobre tránsito, etc.

Hay un capítulo del Reglamento que se asigna específicamente para los Controladores y es el XII y comprende el Art. 149 con 19 numerales.

Reza así: "Son obligaciones y derechos de estos empleados:

- 1.—Cuidar que todos los pasajeros que viajen en el ómnibus, tranvía, tengan la debida comodidad;
- 2.—Dar la señal de parada cuando así lo solicita un pasajero, y oportunamente antes de llegar a los sitios determinados al objeto;
- 3.—No recibir mayor número de pasajeros que el señalado, de acuerdo con la capacidad del vehículo;
- 4.—Dar inmediato aviso al Agente de Policía más próximo cuando una o más personas hayan embarcado a la fuerza, hallándose el número de pasajeros completo;
- 5.—No recibir como pasajeros a personas embriagadas o sospechosas, o que por su aspecto demostraren padecer enfermedades contagiosas;
- 6.—Cuidar de los equipajes de los pasajeros, ya que en caso de pérdida, serán ellos los responsables, sin perjuicio de la responsabilidad legal que corresponda a la empresa; y depositar en las Oficinas de Tránsito los objetos que encontraren abandonados;

7.—Prohibir que en el interior del carro vayan fumando los pasajeros;

8.—Tratar al público con las debidas consideraciones y cultura;

9.—Cuando se le solicite, dar las indicaciones del caso respecto a direcciones de calles y edificios públicos;

10.—Entregar el cambio al pasajero, inmediatamente después de cobrado el valor del pasaje;

11.—Exhibir, cuando se le pida, su carnet de autorización;

12.—Impedir que ningún pasajero baje o suba al carro mientras éste se halle en marcha;

13.—No permitir, bajo ningún pretexto, que los pasajeros vayan en los estribos;

14.—Supervigilar que el conductor esté dedicado exclusivamente al manejo del vehículo y llamarlo la atención cuando vaya conversando o desatento de la vía, así como también cuidar de que cumpla con todas las disposiciones acerca de la circulación especialmente sobre itinerario y estacionamiento;

15.—Los controladores de ómnibus rurales tomarán durante el trayecto los nombres de los pasajeros, en listas que se harán por duplicado, con el objeto de entregar el un ejemplar al empleado de tránsito respectivo en la estación de llegada, y retener el otro para cualquier confrontación posterior;

16.—Devolver a los pasajeros el valor del pasaje cuando, por razón de daño u otro motivo haya quedado el vehículo imposibilitado de continuar el viaje, ya sea a su comienzo o en un punto cualquiera del recorrido. Para esta devolución se tomará en cuenta el kilometraje recorrido por el vehículo, y hecha la deducción, se entregará el resto del valor satisfecho. Si el daño del vehículo tuviere lugar a un kilómetro de la estación terminal, en los viajes rurales, y a 300 mts., en las líneas urbanas, los pasajeros no tendrán derecho a reclamo alguno, salvo el caso de hallarse enfermo o impedidos de poder caminar, en que está el controlador obligado a proporcionarles

un medio de transporte adecuado. De modo general se observará lo dispuesto en este numeral en todos los contratos de transporte en los vehículos de que habla este Reglamento.

17.—No distraerse, conversar, ni fumar mientras están en servicio;

18.—Cumplir además de las presentes con todas las disposiciones que el Departamento de Tránsito imparta en casos especiales; y no discutir ni oponer resistencia a los Oficiales y Agentes del Ramo a quienes están obligados a obedecer y respetar; y

19.—Durante las horas de servicio llevarán el uniforme determinado por la respectiva autoridad; no pudiendo en caso alguno ejercer el control sin cumplir con este requisito.

SEGUNDA PARTE

CAPITULO I

"EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMERCIAL"

"Terminología Comercial Aplicable".

Una de las modificaciones especiales del contrato de Transporte terrestre es el que se contempla en el Código de Comercio, denominándose "Transporte Comercial o Mercantil".

El Código de Comercio en su Art. 204 nos dice "El transporte es un contrato, en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro por tierra, lago, ríos o canales navegables, personas que ejerzan el comercio o viajen por alguna operación de tráfico, o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas".

Nada agregaremos sobre lo dicho en el capítulo I de esta tesis, en la primera parte, cuando nos referimos a la "Determinación del Tema".

Entramos, ahora, al estudio de la terminología legal aplicable en este contrato.

Nos hemos pronunciado en el sentido de que el mismo Código, se encarga de las definiciones, y por eso en la continuación del Art. 204 del C. de Comercio, encontramos las siguientes:

"Llámanse PORTEADOR el que contrae la obligación de conducir.

El que hace la conducción por agua, toma el nombre de PATRON o BARQUERO.

Denominase CARGADOR, REMITENTE, o CONSIGNANTE el que por cuenta propia o ajena, encarga la conducción.

Se llama CONSIGNATARIO la persona a quien se envían las mercaderías.

Una misma persona puede ser, a la vez, Cargador y Consignatario.

La cantidad que el cargador se obliga a pagar por la conducción se llama PORTE.

El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercadería, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios, o que se hallen a su servicio, se llama EMPRESARIO de TRANSPORTE, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo".

Ampliaremos más los conceptos legales: Porteador (diferente de nominación al que dá el C. Civil —Acarreador), es el que se encarga del transporte. Con esta denominación nuestro Legislador ha querido considerar tanto al conductor que se encarga de realizar el transporte con los propios medios, como al comisionista que se encarga de hacer realizar el transporte con medios ajenos. De tal suerte que es porteador quien se encarga de un transporte mercantil o comercial. Sin embargo, si es que el Porteador se constituye por profesión empresario de transportes, la única consecuencia jurídica que deriva de ello es que el porteador adquiere la cualidad de comerciante con todos los derechos y obligaciones correlativas. De esta suerte, y al

contrario, cualquiera que no ejerza como función profesional el transporte, y aunque ejerza una función diversa, puede revestir la figura de Porteador.

Porteador puede ser una persona física, jurídica y en los actuales momentos una **Cooperativa** o una **Sociedad**. Incluso, pueden ser: El Estado, las Municipalidades o cualquier ente público que organice empresas de transporte o se encargue de transportes comerciales (en este caso, no pueden convertirse en comerciantes).

Cargador.

El acreedor del transporte en el contrato de esta denominación, es el conocido con el nombre de CARGADOR, remitente o consignante. Cargador, sin embargo, no es aquel que directamente o de hecho estipula el contrato y que en esta misma forma realiza el acto material de la entrega de la carga, sino aquel en cuyo nombre la estipulación del contrato y la entrega viene hecha. En efecto, al cargador, puede servirse para estos actos, de sus sirvientes, empleados, etc., etc., y los fenómenos jurídicos que de ello nacen, recaen directamente y en forma exclusiva sobre el Cargador.

La posición del Cargador se independiza del título jurídico, por el cual él dispone de las cosas por transportar (propiedad-poseción, depósito, etc.). Es por esto que para el contrato de transporte, es indiferente la propiedad de las cosas cuando el cargador estipula la **transportación**.

Consignatario.

En la fase final o sea en la de la ejecución del transporte, en la entrega, el acreedor del transporte, se llama Consignatario que puede ser el mismo Cargador: esto de derecho y de hecho. Esto sucede principalmente en el transporte de equipaje, pues el Cargador acompaña a las mercaderías y las recibe al final del viaje.

Puede ser Consignatario de derecho el mismo Cargador y de hecho un sujeto diverso, en cuanto estipula el contrato y entrega materialmente las mercaderías en el lugar de partida y ordena la ENTREGA por parte del porteador, en el lugar de llegada, a un re-

presentante suyo (factor, empleado, etc.). Este recibirá en consignación.

Por exigencias de comercio moderno, dado la necesidad de que los transportes, o mejor, las negociaciones se realicen entre plazas más distantes, en que no hay ni factores ni dependientes, la mercadería se envía directamente a los comerciantes (compradores o comisionistas).

Precio o Porte.

El precio de transporte se designa con el nombre técnico de porte.

Para esta clase de contrato (comercial) esta paga tiene que ser en dinero, por lo regular. Si es que se trata de la estipulación por una obligación de dar o hacer, como hemos dicho anteriormente, perdería este carácter y se convertiría en uno civil, hablando en términos generales, o a lo mejor en un contrato doble (por una parte civil y por otra mercantil que no es aceptable).

Este precio es determinado y determinable.— Para esto se conocen muchos métodos o sistemas por costumbre o por disposición reglamentaria, como en nuestro Reglamento de Tránsito, —el establecimiento de precio por kilometraje, cuando no se estipula, o también un tanto por el transporte de un lugar X a uno Z—.

También puede establecerse el porte, por medida y aun por tiempo.

El precio comprende en rigor la compensación del transporte; empero puede estar comprendido aun la paga de recogida y entrega a domicilio. Para esto se elaboran más bien las llamadas Tarifas (otra designación del porte, pero aplicada).

Distinguese también el porte pagado y el porte por pagarse o debido.

Empresario de Transportes:

Hemos dicho que el contrato de Transporte puede, en un mo-

mento dado, transformar a la persona que lo ejerce, en un comerciante. Volvemos a esto, concretando que para esto se requiere que se constituya la actividad en una empresa.

CAPITULO II.

EMPRESARIOS PARTICULARES Y EMPRESARIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE

Tenemos una disposición, la del Art. 209 del Código de Comercio, que sirve de punto de partida para esta diferenciación de los "Empresarios", en públicos y en particulares.

Textualmente copiada, dice: "Hay empresarios particulares y empresarios públicos de transporte.

Son Empresarios Particulares, los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios, y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos".

"Son Empresarios Públicos, los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y las ejecutan en los periodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios".

En forma general, el mismo Código en el Art. 204 en el último inciso, dice: "El que ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías, por sus dependientes asalariados y en vehículos propios, o que se hallen a su servicio, se llama **Empresario de Transporte**, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo".

Se parte de la forma para la concepción y diferenciación, y no de la naturaleza misma del Contrato. Parte de los elementos externos y no atiende a la persona sino a la forma de negocio.

Definamos que es una empresa, para luego pasar a decir lo de los Empresarios.

Empresa:

Jurídicamente y apartándose del concepto de la ciencia económica que es muy amplia, hay empresa de transporte comercial, en general, siempre que un sujeto (empresario) organiza el trabajo ajeno para emplearlo a propio riesgo, mediante contrato o estipulaciones correlativas. Luego, hay empresa de transporte en sentido técnico, cuando un sujeto (empresario de Transporte), organiza el trabajo para realizar a propio riesgo, las operaciones de transporte por él asumidas, frente a terceros, mediante contratos de transporte en sentido técnico.

Así se desvincula de conceptos cuantitativos, relativo a número de personal empleado y a número de transportes asumidos.

Aplicando la definición a quien se dedica a una Empresa, o quien dirige una empresa tendríamos luego, determinación de EMPRESARIO y, concretamente la determinación de EMPRESARIO DE TRANSPORTE.

La ley misma se encarga de establecer las reglas para el caso de EMPRESARIOS PÚBLICOS. En el Art. 250 del C. de Comercio, repite con los mismos términos del inciso segundo del Art. ya transcrito 209, la definición de Empresario Público de Transporte. En los demás artículos hasta el 260 inclusive, prescribe los requisitos para su establecimiento, funcionamiento, responsabilidades, derechos, obligaciones, etc. De suerte que sería redundar en esta materia al copiar articulado.

Para completar mejor este estudio, analíticamente examinados los elementos esenciales de las Empresas de Transporte son:

a) Las operaciones relativas a la organización de los empleados y personal de la empresa, que tienen el carácter de pasivas. Ya hemos dicho que es indiferente el número de integrantes del trabajo de la Empresa y agregaremos que también lo es, la reserva que el Empresario se imponga para la ejecución del servicio;

b) La que tiene el carácter de activa y constituye el contrato o la estipulación del Transporte en sentido técnico. No tiene impor-

tancia aquello de la reiteración del servicio de transporte y la declaración de que la ejecución se ha de llevar a cabo, según las tarifas-itinerarios predeterminados. En esta razón, empresas de transportes aislados por motivos de feria, turísticos, de exposiciones, pueden ser empresas de Transporte, también; y,

c) El vínculo entre las operaciones pasivas y activas de los elementos a y b. Esto en el sentido de que el Empresario de Transportes sirve de intermediario y esta intermediación existe en todos aquellos casos en que el Empresario emplea el trabajo a él prestado no en operaciones de transporte por cuenta propia, sino en operaciones de transporte por cuenta ajena o de terceros. La finalidad de intermediación se compensa con la finalidad de Especulación.

No puede establecerse como elemento, la profesionalidad. Es obvio pensar que con esto se impediría a que el Empresario que esporádicamente ejecuta un acto de empresa, quede excluido y pueda escapar de la Legislación Comercial. La profesionalidad se refiere a la dedicación estable y constante de la explotación de la industria, en este caso, del transporte.

Para terminar, diremos que siendo como es, consagrado por el mismo Código que los transportes que se ajusten se entenderán hechos bajo las condiciones de los Reglamentos y anuncios de la Empresa, dándoles el carácter de contrato de adhesión, debieran ser supervigilados constante y estrictamente por la autoridad respectiva, para evitar la determinación de cláusulas lesivas para los intereses de la parte que se vale de los servicios.

CAPÍTULO III

CARACTERÍSTICAS SINGULARES DEL CONTRATO DE TRANSITO COMERCIAL

(Carta de porte, aspecto mercantil, transporte de mercaderías, de comerciantes, intención lucrativa. Código de Comercio).

En la primera parte de esta tesis, ya hemos hablado con amplitud de este capítulo; pero, es indispensable poner de relieve otros aspectos que hacen más manifiestas sus cualidades distintivas.

Carta de Porte:

Art. 210 del C. de Comercio.— "Llámase carta de porte, el documento que las partes otorgan para acreditar la existencia y las condiciones del Contrato y la entrega de las mercaderías al porteador".

Así define el Código Mercantil a la carta de porte.

Por su carácter consensual —calidad del contrato de transporte que ya hemos estudiado—, puede ser formalizado el contrato de transporte por sólo la voluntad de las partes, formando oralmente, incluso, sin ser confiado a un documento escrito. Tenemos muchos ejemplos en la práctica cotidiana: transportes de bultos de empresas locales, etc. Mas, una secular tradición histórica ha puesto como de necesidad la exigencia de un título, que ahora se lo conoce con el nombre de CARTA DE PORTE. Tiene la forma de una carta abierta dirigida por el cargador al destinatario conteniendo las condiciones de la estipulación (objeto, plazo, recorrido, precio, indemnizaciones, etc.). Tiene funciones apreciables, como la de recordarle al porteador las condiciones contractuales y facilitarle la manera de cumplir su compromiso. Informa al Destinatario de quién proceden las mercaderías, qué cosa y en qué condiciones le deben ser entregadas. No tiene fórmula sacramental para su elaboración y no está sujeta a momentos determinados para su expedición: puede ser antes de la entrega de la carga, después o en cualquier momento.

Los otros documentos como: recibo de entrega, el recibo de la carga, no deben ser confundidos con la carta de porte.

El Artículo que ha sido materia de transcripción, dice que la carta de porte sirve para "acreditar". Con esto, es manifiesta su finalidad. Y, por el contenido del Art. 214 del mismo Código, se desprende que a más de falsedad, omisión y error involuntario, no puede oponerse otra objeción a la carta de porte. Pero, cuando falta la carta de porte o ésta se ha extraviado, o en su defecto cuando faltan las enunciaciiones que debían hacerse, la prueba sobre el contrato o la acreditación de lo que prescribe el Art. 210, puede evidenciarse con cualquier medio probatorio.

Ahora bien, es por este motivo que podemos afirmar que la carta de porte no es esencial para la existencia del contrato, como tampoco lo es, el carácter probatorio de ésta. Si es que se puede suplir la no existencia de este documento, si es que se puede llenar la enunciación completa de que se preocupa el Art. 211, mal se puede afirmar que sea indispensable para la validez del contrato y que su existencia sea esencial; y, por esto se deduce el carácter consensual del contrato de transporte, pues se formaliza con la voluntad de las partes.

Clases:

El Art. 211, admite que las cartas de porte, pueden ser nominativas, a la orden o al portador.

Requisitos:

Estos están dichos en el Art. 211 del C. de Comercio.— En ese artículo se está determinando que la carta de porte ha de ser extendida por duplicado y se han de hacer constar el nombre, apellido y domicilio del cargador, del porteador, así como de la persona a quien a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o se han de entregar al porteador del mismo; la naturaleza, marca, cantidad y detalles de los objetos que se remiten; el lugar de entrega; el plazo en que ella ha de efectuarse; el precio de la conducción; y la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre esto existiere pacto. El Art. en mención deja en libertad a los que extienden la carta, para agregar otros pactos o condiciones que acordaren.

Otro de los aspectos que dejan cualificado al contrato comercial, es su "ASPECTO MERCANTIL".

Ya hemos tocado este punto, al examinar en la primera parte, la determinación de nuestro estudio sobre las materias mercantil y civil. Hemos dicho que el mismo Código Comercial al catalogar los actos mercantiles, también da cabida a los actos de transporte en el Numeral 5 del Art. 3.— Pero para que estos actos de transporte constituyan actos de comercio, es indispensable, que se refiera al transporte por tierra, ríos o canales navegables, de mercaderías o

personas que ejerzan el comercio, o viajen por alguna operación de tráfico.

Para mejorar las ideas y establecer una definitiva posición de actos de comercio, hablaremos de ellos.

Durante largo tiempo se han confundido los actos civiles y actos mercantiles entre sí, rigiéndose ambos por las regulaciones del Derecho Común. Advinieron luego los llamados sistemas de diferenciación, conocidos como subjetivos y objetivos. El 1º que tiene condicionada la mercantilidad del acto, a la única circunstancia de que las personas intervinientes en él sean comerciantes, trayendo como consecuencia un círculo vicioso, porque para saber si un acto era mercantil, tenía que atenderse a si ha sido o no ejecutado por un comerciante, y luego, para saber si era o no comerciante, tenía que averiguarse si dicha persona ejercitaba habitualmente actos mercantiles.

El segundo sistema superó al que acabamos de describirlo; pues, se concretó a diferenciar los actos civiles y mercantiles en razón de la naturaleza misma del acto, prescindiendo de las personas o sujetos de la acción. De esta suerte, la naturaleza mercantil o no del objeto de la relación jurídica, sirvió de base para la diferenciación entre los dos actos. Anotemos que nuestra Legislación Comercial acoge este sistema. Art. 1º.

Ahora bien, ya observando la naturaleza mercantil de los actos u objetos de las relaciones jurídicas, se encuentra que tienen que reunir las siguientes características: **mediación, cambio y lucro**. Si una de estas características falta, hace perder su ASPECTO MERCANTIL. Eso sí, se debe tener cuidado en la indagación, porque puede estarse examinando un acto accesorio que haría confundir el estricto sistema, al aplicar las condiciones.

Se pueden resumir a cuatro las diferencias con los actos civiles, los actos mercantiles.

1.—El comercio tiene como finalidad exclusiva y casi primordial la riqueza y sus modificaciones. En cambio los actos civiles proyectan su función hacia la producción.

2.—El acto mercantil, por regla general, ha de ser constante, ha-

bitual y sólo en excepcionales momentos, un solo acto servirá para ser reputado como de comercio. Por el contrario, en el campo Común, hechos aislados, no habituales reputaránse actos civiles.

3.—Todo acto mercantil es oneroso; pero no todo acto civil lo es, puede ser gratuito.

4.—El acto mercantil atiende al valor en cambio de las cosas, el acto civil, pretende el valor en uso de ellas.

Entonces, características del Contrato de Transporte Comercial, es su aspecto mercantil (constituir un acto de comercio), y, como en el mismo Art. 204 además del N. 5º del Art. 3, está determinándose que dicho contrato se refiere al transporte de mercaderías, de comerciantes, o de personas que viajen por alguna operación de tráfico, de aquí también sus fundamentos diferenciales y característicos.

Además de esto, tiene intención lucrativa, por la que se puede valorar su cualidad. El contrato de transporte Mercantil, nunca es gratuito, siempre es oneroso.

CAPITULO IV

“CASO FORTUITO Y FUERZA MAYOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMERCIAL”

En igual estudio, y cuando nos referíamos al Contrato Civil,, hemos analizado detenidamente los términos **caso fortuito** y **fuerza mayor**, los efectos liberatorios, la obligación de la prueba, etc. No tenemos pues motivo para repetir los detalles y entremos de lleno a considerar las reglas de nuestro Código de Comercio, relativo al Contrato de Transporte.

La definición de lo que constituye este fenómeno jurídico, está dada en el Art. 220, inciso segundo. También fusiona los términos utilizándoles con igual significado en su aplicación. Dice: “SON CASO DE FUERZA MAYOR LOS ACCIDENTES ADVERSOS QUE NO PUEDEN PREVERSE NI IMPEDIRSE POR LA PRUDENCIA Y LOS MEDIOS PROPIOS DE LOS HOMBRES DE LA PROFESION RESPECTIVA”.

Ahora bien, notemos anticipadamente que parangonada la definición con la que dá el Código Común y que ya hemos estudiado, ésta se diferencia porque hace relación a la clase de prudencia que debe emplear para prever e impedir el acontecimiento, prudencia y diligencia opuestas a la culpa leve.

Refiriéndonos al articulado del Código, consideremos los siguientes casos:

A) Las pérdidas y averías que sufran durante la conducción (Responsabilidad del Porteador). Pérdidas y averías (hecho o culpa del acreedor); y

B) Retardo e inejecución del contrato.

Primer Caso.

La pérdida total o parcial.— La parcial tiene lugar cuando en el peso, en la medida, o en el número de las cosas que se entregan en el destino, hay disminución respecto de las cosas expedidas.

La avería, consiste en cualquier alteración de las cualidades externas o internas de las cosas transportadas por la cual, la utilidad propia se disminuya o sufra.

El Art. 220 del C. de C., dice: "Las mercaderías se transportan a riesgo y ventura de la persona que invistiere el cargo de propietario de ellas; y por consiguiente, serán de su cuenta las pérdidas y averías que sufran durante la conducción por caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de las mismas mercaderías".

Esta es la regla general para el caso de las averías y pérdida de las cosas transportadas; pero, luego viene las excepciones, en las que responsabiliza al porteador aun en caso fortuito o fuerza mayor, en el mismo artículo, "...Pero es responsable el porteador:

I.—Si un hecho o culpa suya hubiere contribuido al advenimiento del caso fortuito:

II.—Si no hubiere empleado toda la diligencia y pericia necesari-

rias para hacer cesar o atenuar los efectos del accidente o avería: y

III.—Si en la carga conducción o guarda de las mercaderías no hubiere puesto la diligencia o cuidado que acostumbra los porteadores inteligentes y precavidos".

La responsabilidad por pérdida o avería de las cosas que se transportan, es prácticamente lo más importante en el Contrato de Transporte. Todo lo que se ha hecho doctrinariamente al torno de esto, ha rendido el núcleo de aprovechamientos para las regulaciones de los contratos modernos de transporte. Históricamente, se conocen los dictados romanos del RECEPUM, creados de ordinario, para los hoteleros, barqueros, etc., los que debían responder de la valija que lleven los pasajeros aunque no se les entregue; concepto por los Códigos Civiles, para los transportes por tierra y por agua, haciéndoles a los conductores responsables solamente de las cosas que les son entregadas. Luego, el C. de Comercio acoge con sumo interés todavía, responsabilizando incluso por la custodia de todas las cosas materia del transporte.

Estas normas de RECEPUM, originan la sospecha contra hoteleros, acarreadores y porteadores. En nuestro caso el C. de Comercio en los Arts. 234 y 235 habla de estos principios en forma de preceptos.

Para liberarse de esto y cuando ocurre pérdida o avería el porteador puede confiar su defensa alegando caso fortuito o fuerza mayor, probando el hecho del cargador o destinatario, naturaleza o vicio de las cargas (cosas transportadas) que son para el porteador, en definitiva, los máximos casos fortuitos. Si es que no conduce la alegación destruyendo la presunción de su responsabilidad, será de su cuenta y cargo, las pérdidas o deterioros de las mercaderías.

Culpa o hecho suyo sería por ejemplo, retardo en iniciar el transporte y que sobrevengan inundaciones, derrumbamientos. En cuyo caso, la responsabilidad es plena y completa, según el mandato legal del Art. 220 N. 1º y aun de la presunción dada por el Art. 242 del mismo Código.

Por otra parte, está obligado el porteador a emplear "toda la

diligencia y pericia" para hacer cesar o atenuar los efectos del accidente o avería.

Indudablemente, si la fuerza mayor o caso fortuito ha dejado irrefutable prueba de sí en las cosas dañadas (ejmp. por un rayo), facilitará al porteador la indicación del evento dañoso causa de la pérdida o del deterioro, e incluso, para probar la diligencia y cuidado suyos. Mas, existen casos que prestan complejidad al asunto, y no es posible la prueba, porque objetivamente se ignora.— La exoneración que corresponde al porteador depende de su demostración evidente, destruyendo la responsabilidad que le dá el Art. 242, por la culpa leve. A veces con esto al porteador se le pone de espaldas contra la pared: porque toda causa equívoca o desconocida vale como culpa suya. Es un "saludable principio" como llaman ciertos doctos, aquello de garantizar en mejor forma y con estas reglas, la propiedad de los que se someten confiadamente a los negocios de transporte, muy especialmente a los cargadores.

Concretándonos al examen que hace la ley sobre el incumplimiento, tenemos la típica del transporte e incumplimiento de la prestación de **custodia**.— Hablaremos en nueva oportunidad sobre **aquello de la no prestación de la obligación típica del transporte**.

Para terminar el primer punto y concluyendo con el Art. 220 en su último numeral, entraremos a estudiar sobre lo que hemos llamado "Incumplimiento de la prestación de custodia".

El Art. 234 del C. de Comercio, dice: "El Porteador está obligado a la custodia y conservación de las mercaderías, en la misma forma que el depositario asalariado".

Custodia ésta que traducida al lenguaje jurídico significa: cuidado, vigilancia, aseguramiento etc.— El Código hace responsable de la pérdida, o avería de las cargas, por fuerza mayor, cuando el porteador no ha cuidado, asegurado o empleado la diligencia de los porteadores inteligentes. Su liberación, como en todos los casos, estará sujeta a la probanza legal de aislar la presunción que tienen las prescripciones reguladoras contra él.

Como apéndice a lo que llevamos dichos agregaremos:

Pérdidas y averías, (culpa del acreedor en el contrato de Transporte).

El Art. 221 del C. de Comercio nos indica sobre el particular.

Encontramos otro aspecto nacido de la ley, en el que se ofrece posibilidad de que haya un hecho o culpa del acreedor del contrato. Si esto no está destruido con el dolo a que se refiere el Art. 222, toda pérdida o avería, es de cuenta del Cargador o acreedor del contrato.

Nosotros pensamos que existe una especie de fuerza mayor, cuando concurre la culpa del acreedor; pues, lo consideramos como causa extraña al porteador y no imputable a él; ya que le impide el exacto cumplimiento de su obligación. El concepto de hecho del cargador o del destinatario, y en una forma general, del acreedor del contrato de transporte, idóneo para liberar al porteador de responsabilidad, incluso en caso de fuerza mayor o fortuito, comprende cualquier comportamiento contrario a lo verdadero o a lo real. Tenemos un ejemplo: inexacta indicación de lugar de destino en la carta de porte, por parte del cargador. Otro, insuficiencia de documentos para el fácil tránsito (aduana, controles, etc.), y muchos otros como falta de entrega oportuna de la carga para el transporte, imposibilidad de hallar al destinatario, retardo en retirarla, etc.

Segundo Caso.

Retardo e inejecución del contrato de Transporte Comercial.— Con lo que acabamos de tratar en el punto anterior, hemos terminado la obligación de custodia relacionada con el caso fortuito. Entramos en éste, a estudiar la obligación típica del contrato: la ejecución que comprende la entrega de las cosas en el lugar del destino, según los términos del contrato o de la ley; y la falta de ejecución total o de la ejecución parcial del mismo. Comprándose esto con la falta de iniciación del transporte o interrupción de las operaciones, luego de iniciado y antes de que se realice en forma completa.

Estos presupuestos de incumplimiento, cuando sobreviene el caso fortuito o fuerza mayor, hacen responsable al porteador por aquello de los efectos del contrato o de las obligaciones. La mora, que ya la hemos estudiado, puede aplicarse para conectar esta circunstancia.

La prueba que es la parte más sensible en lo que corresponde al evento opositor del cumplimiento, siempre está encargado al porteador, puesto que la ley favorece al acreedor, presumiendo, como hemos dicho, la responsabilidad de todo incumplimiento del deudor, y mucho más cuando se halla en mora. Esta —la mora— y la fuerza mayor, será acreditada como causa independiente del **querer** y del **poder** del porteador para exonerarse de los perjuicios que se ocasionen por el retardo, y por la inexecución total o parcial a que nos hemos referido.

Hay retardo de la entrega en todos aquellos casos en que el porteador no pone a disposición del destinatario en el lugar de destino las cosas materia de la transportación.

La inexecución total o parcial del transporte, se opera por falta de iniciación, por interrupción a lo largo del camino.

CAPITULO V

"OBLIGACIONES Y DERECHOS EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE COMERCIAL"

Primero.— Del Cargador; Deberes:

a) El cargador es la persona que encarga la conducción y por lo mismo se halla obligado a pagar el precio o flete o porte de este servicio. Esta es la obligación fundamental según el Art. 204 del que desprende la onerosidad del contrato.

b) Obligación característica del cargador es la entrega de la carga en el lugar de partida. Es una cooperación indispensable del cargador para que se haga posible la transportación. Lo debe hacer en el tiempo y lugar convenidos, según el Art. 216, entregándole, además, los documentos necesarios para el libre tránsito. Aunque el contrato de transporte no es un contrato real; pero la entrega de las cosas, que debe portearse es la premisa indispensable para el cumplimiento del contrato, y ésta debe efectuarse como hemos dicho, acondicionando bien las cosas a transportarse y con los documentos correspondientes;

c) Como lógica consecuencia de lo dicho, y conforme a lo establecido en el Art. 219 tiene que soportar, a ello está obligado, las multas, comisos y todos los daños y perjuicios que ocasione al porteador por este motivo, por falta de provisión de los documentos indispensables.

d) También está obligado a sufrir las pérdidas y averías de las mercaderías, según el Art. 220, excluyendo los casos que el mismo artículo dispone y que ya hemos analizado en el capítulo del caso fortuito o fuerza mayor. Solamente nos resta definir lo que constituye VICIO PROPIO de las mercaderías, del que habla dicho artículo.

Existe vicio propio, cuando el germen de la destrucción o el deterioro llevan en sí mismas las cosas, por su propia naturaleza, o su propio destino, aunque se las suponga de la más alta calidad en su especie.

e) A indemnizar los daños y perjuicios que cause al porteador por falta de cumplimiento de sus obligaciones, y todas las erogaciones que hubieren corrido por necesidad y que las ha afrontado el porteador, por la no prestancia suya; y

f) A remitir con oportunidad la carta de porte y a facilitarse prontamente este documento al porteador. Esta obligación puede ser subsanada, ya que, el mismo Código le dá efecto probatorio solamente, en el Art. 215.

Del Cargador; Derechos:

a) Una vez empezado el viaje de las mercaderías por él enviadas, puede disponer de ellas, dándoles un nuevo destino, incluso cambiando el consignatario. Arts. 223 y 224. Este derecho a las modalidades, es de trascendencia importante. Se opera cuando las mercaderías están en ruta: puede cambiar de destino o lugar de entrega de la carga, dando al porteador, con debida oportunidad, la orden respectiva y con las condiciones del primer artículo mencionado; o, puede, cambiar de consignatario, así mismo, con las condiciones impuestas en dicho artículo.

b) Derecho de Rescisión: establecido en el Art. 206, antes o después de comenzado el viaje, pasando en el primer caso, al porteador, la mitad y en el segundo, la totalidad del porte estipulado y con la obligación de recibir los efectos en el punto en que se verifique la rescisión.

c) Derecho que le concede el Art. 226 para tener prelación sobre todos los acreedores del porteador, por indemnizaciones, por retardo, por avería, pérdida, etc., pagándose con el valor de las bestias, carruajes, instrumentos principales o accesorios del transporte.

Segundo.— Del Porteador; Deberes:

El Porteador es la persona que se obliga a ejecutar la conducción. Sobre él pesan las obligaciones principales del contrato.

a) Ante todo el deber de recibir la carga para la conducción o transporte, en los términos indicados para la obligación del cargador. Art. 228. Eventualmente, por convenio, es obligación del mismo cargador, cargar en los vehículos las cosas por transportarse; de otra suerte, corre a cargo del mismo porteador con la responsabilidad de abonar daños y perjuicios.

b) Conducir las mercaderías en el tiempo fijado en el contrato, o en su defecto con la limitación del Art. 228, y por la ruta designada y, a falta de designación, conforme lo dispuesto en el Art. 229. Cabe notar, las responsabilidades que debe soportar el porteador cuando varía voluntariamente la ruta, Art. 230. Y también cuando hay variación forzada (fuerza mayor o caso fortuito), puede el porteador acogerse a lo dispuesto por el Art. 231.

c) Custodiar la carga que recibe. Art. 234. Responde de la culpa leve. El porteador debe emplear todo lo concerniente para la conservación y cuidado de las mercaderías que recibe, bajo su estricta responsabilidad, hasta la entrega satisfactoria al consignatario;

d) Entregar las mercaderías. Es la etapa final del transporte con la que termina la responsabilidad del porteador. Debe entregar al cargador o consignatario, sin tener derecho para estar averiguando el título con que el consignatario reciba las mercaderías, según lo

regia el Art. 236. Se agrega a este particular lo prescrito por el Art. 238. Si la carta de porte ha sido cedida o negociada, la entrega de las mercaderías se hará al cesionario, endosatario o al portador en su caso. Art. 212; y

e) Obligación de pagar las multas, indemnizaciones, etc., que la ley dispone, por incumplimiento o por retardo. Arts. 240 - 241.

En nuestro derecho el "deje de Cuenta" que en otros países como en España, se efectúa solamente por el hecho del Retardo y que consiste en el paso de la pertenencia o propiedad de las cosas transportadas al porteador, luego de la paga de su precio y de las indemnizaciones a que su negligencia le ha sujetado, única y exclusivamente se produce en el caso del Art. 244. Esto es, en el caso de avería o destrucción completa de las cosas materia del transporte, librándoles de su utilidad normal.

Porteador - sus Derechos:

a) Cobrar el porte del transporte. A esto se refiere el Art. 245. Es obligación del cargador y por esto no lo repetimos.

b) Privilegio que le concede el Art. 246.

c) Derecho a indemnizaciones, pago de perjuicios, daños, etc. y,

d) Derecho contenido en el Art. 207.

Derechos y Obligaciones del Consignatario:

Si bien el consignatario, como hemos dicho, es elemento del contrato de transporte, que no tiene la característica de esencial; sin embargo, tiene deberes y obligaciones que le da el Art. 249 del Código de Comercio.

Además de las obligaciones correlativas que tiene con el porteador y sus derechos tiene las que siguen: Otorgar el recibo de las mercaderías que éste pusiera en su poder, siempre que no exista carta de porte para realizar el canje y pagar el porte, los gastos, luego de vencido el término de veinte y cuatro horas de la entrega.

Esta segunda obligación en la práctica está restada, porque casi siempre se efectúa el transporte con porte pagado al comenzar el servicio y al tiempo de hacerse cargo de la mercadería para el transporte. Empero, se prescribe así garantizando al porteador por el servicio prestado, el que, no obteniendo el pago podrá solicitar que se haga cubrir el crédito conforme lo dice el Art. 245.

CAPITULO VI

"RESPONSABILIDADES CIVILES DEL PORTEADOR":

La responsabilidad del porteador, por el incumplimiento del contrato, tiene gran repercusión en la práctica y esto hace que la Ley, la doctrina y la jurisprudencia, lo consideren como el problema fundamental en materia de transporte. Para nuestro estudio, este capítulo lo dividimos en seis puntos, a saber:

- a) principio y fin de la responsabilidad;
- b) causas que la producen;
- c) causas que la extinguen;
- d) prueba de la responsabilidad;
- e) Consecuencias; y,
- f) causas que la extinguen.

Principio y Fin de la Responsabilidad:

Art. 235 del C. de Comercio.— "La responsabilidad del Porteador principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a la de sus dependientes, y concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario".

Todo contrato origina derechos y obligaciones. Ya hemos estudiado sobre este tópico, cuando nos hemos concretado en el contrato de Transporte, al hablar sobre los Cargadores, Porteadores y Consignatarios. Y, siendo como es el porteador el elemento de más notoriedad, por el papel que desempeña en el contrato, éste soporta, como es de suponer, muchas responsabilidades que empiezan desde el momento mismo en que se le entrega las cosas para el transporte. En consecuencia le compete: cuidar la mercadería, cargar con debida precaución, custodiar durante el viaje, asegurar en toda forma para

impedir deterioros, pérdida o acontecimientos, que prive a la mercadería de la verdadera utilidad. En este sentido, tiene la obligación, con su responsabilidad, de vigilar aun la forma de trabajo de sus dependientes o empleados. En fin, cuando ya está a su disposición la mercadería, tiene que preocuparse de ella con la prudencia que exige el Art. 242, haciéndole responsable hasta de la culpa leve.

Pero, llega también un momento en que la responsabilidad termina. Aquél en que se concluye la etapa final del transporte que es la entrega. Es la fase última y deja cesante, cuando la entrega se ha hecho en debida forma y a satisfacción del que la recibe, sea éste el mismo Cargador o el Consignatario, la responsabilidad del porteador.

De esta suerte, la ejecución de todas las operaciones técnicas en las etapas o fases del transporte, están encargadas al porteador con su responsabilidad.

Causas que Producen la Responsabilidad:

El incumplimiento de las obligaciones del porteador, causa la responsabilidad. Estas obligaciones, nacen del contrato y principalmente de la ley. Por consiguiente, el Porteador según el Art. 227, si no recibe la carga, es el responsable de los daños y perjuicios que se produzcan y que se puedan producir. También lo es si no entrega la mercadería por pérdida, en el tiempo y lugar convenidos, hecho que se presume culpable al porteador por la disposición del Art. 242 inc. 2º. Caso semejante ocurre con la avería y así mismo con el retardo.

En caso de pérdida, que es el extravío total o parcial de los objetos, prácticamente obstaculiza la obligación del porteador de entregar las cosas del transporte. En lo referente a la avería, que casi se confunde con el concepto de pérdida, sucede más o menos igual consecuencia. Podríamos diferenciar a los dos términos usados en que con "avería" se explica una alteración de las cosas en su substancia y con "pérdida" una alteración de las cosas en su cuantía.

Y en lo tocante a retardo, ésto equivale a entrega posterior de la fecha convenida; en ciertos casos, viene a dar lo mismo que la

pérdida de la cosa; pues, el retardo exagerado cambia e imposibilita la disposición del negocio del dueño de las cargas o mercaderías.

Causas Eximentes de Responsabilidad:

No en todos los casos se opera la responsabilidad. Tiene causas que la eximen. El porteador es garantizado cuando intervienen hechos de caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de la mercadería o hecho o culpa del cargador o del destinatario. De esta manera no es indefectible el cumplimiento por parte del porteador y aún a pesar de las presunciones que existen sobre él, puede presentar alegaciones que envuelven el propósito de liberación o exoneración de su responsabilidad.

La ley en los Arts. 220, 231, 232, 239 y 240 del C. de Comercio, le está concediendo esta facultad y prescribe para que los jueces libren al porteador. Facultad en cuanto al deudor le queda la potestad de ampararse en esos motivos y prescripción, para que sea reconocido en tanto en cuanto se plantee en discusión judicial. El caso fortuito y la fuerza mayor han sido estudiados en el Capítulo IV de esta Segunda parte.

El vicio propio de las mercaderías que sea imputable a la naturaleza de las cosas en cuanto por motivos inherentes a aquélla, entren en descomposición, sufran merma o pérdida. Hecho propio del cargador, por ejemplo, si es que declaró sobre la carga contrariando a la verdad.

Prueba de la Responsabilidad:

La presunción que viene de la ley, tiene que destruirla el porteador. De esta manera el cargador tiene a su cargo la prueba de la responsabilidad, o lo que constituye el contrato y el compromiso adquirido por el porteador.

Mas, si el Porteador prueba caso fortuito, etc., el Cargador, debe rendir la prueba sobre que dicho caso fortuito o fuerza mayor se produjo por culpa de aquél.

Por tanto, el cargador debe acreditar el contrato, el incumpli-

miento de la obligación contractual de custodia por parte del porteador, o lo que da decir, cualidad, estado, cantidad, etc. de las cosas entregadas para la conducción y la recepción con variación, o no recepción.

En cambio, para ser exonerado el porteador tiene que exceptuarse y probar la alegación que plantee, referente a la preexistencia del daño a la entrega que se le hizo, o a la post-existencia luego de la entrega al destinatario, o bien que se produjo por causa extraña (caso fortuito, fuerza mayor, hecho o culpa del cargador o consignatario, o naturaleza o vicio propio de las mercaderías).

Consecuencias de la Responsabilidad:

En el derecho General o Común, la indemnización de perjuicios encamina a la probanza del daño emergente y el lucro cesante por parte del que ha recibido el perjuicio. Pero el derecho especial (Código de Comercio), elimina las demoradas tramitaciones para establecer aquello; de antemano hace la estimación de lo que se debe pagar, en caso de pérdida o avería, por ejemplo, el Art. 243. Se inspira en el hecho de que las cosas transportadas tienen el fin de ser vendidas por el cargador en el lugar de destino. Las prescripciones que rigen este particular, se refieren a las siguientes circunstancias:

- I) **Pérdida.**— En este caso, el porteador paga el precio de las cosas, que tengan al tiempo y en el lugar que debió hacerse la entrega;
- II) **Avería Total.**— Aquí, se opera el deje de cuenta que se llama, quedando a cargo del porteador cubrir el valor íntegro de las mercaderías. Art. 244. III) **Avería parcial.**— (Art. 244 inc. 2º). Sólo se paga por parte del porteador, el menoscabo sufrido. Si se hallan piezas enteras, tendrá obligación de recibir, excepto cuando se traten de piezas de juego: Inc. 2º del Art. 244.— IV) **Retardo.**— Puede establecerse en el contrato una cláusula que contenga una multa o pena y cuando hay simple demora el porteador tiene la obligación de hacerla efectivo. Esto no excluye del pago de los perjuicios por causa de retardo. Si no existe convención penal, se ha de acreditar en conformidad con las reglas generales el monto de los perjuicios. Tiene acción contra el porteador tanto el cargador como el consignatario, para el caso de cobro de las indemnizaciones.

Causas que Extienden la Responsabilidad del Porteador:

Están regladas por el Art. 247.— El porteador debe tener limi-

Comercial e los contratos Civiles; pues, todo el Título V del Libro

tación en cuanto al tiempo para soportar el peso de la responsabilidad que trae consigo el transporte, también en cuanto a ciertos hechos o actos que realiza.

De acuerdo con el Art. mencionado así se ha hecho y viene la caducidad de las acciones y la prescripción a corto plazo.

En dicho Art. en los numerales 1 — 2 y 3, interviene la caducidad sujetando a las condiciones de: que haya existido por parte del consignatario la recepción de las mercaderías; que se haya pagado el porte, que pueden ser probadas con el canje de la carta de porte; que haya habido la posibilidad de examinar las mercaderías y que no haya reclamo alguno en las veinte y cuatro horas de la entrega.

Y, en el último numeral del citado artículo se establece la prescripción, o sea seis meses en lo que se refiere al transporte en el interior de la República y un año en lo que se refiere al exterior.

Añadamos: En caso de retardo nada dice el artículo, por lo que, de acuerdo con lo prescrito por el Art. 5º de este Código, se tendrán que aplicar lo que al respecto prescribe el C. Civil. Así también lo manda el Art. 613 del C. de Comercio.

Estas son las acciones civiles del porteador. Las responsabilidades de infracción que produzcan crimen o delito, están contenidas en el Código Penal.

Nos hemos referido solamente al hecho o culpa del porteador.

TERCERA PARTE

EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMERCIAL Y EL ARRENDAMIENTO DE TRANSPORTE:

CAPITULO I

"COMPARACION DE LAS DOS INSTITUCIONES JURIDICAS":

Diferencia de los Sistemas:

A través del estudio que llevamos hecho, en el que hemos ana-

lizado los elementos del contrato, tanto de lo Mercantil como de lo Civil, hacemos resaltar una perfecta correspondencia entre las dos Instituciones existentes: Contrato de Transporte y Arrendamiento de Transporte. No queremos afirmar con esto, que la correspondencia, las confunda en una misma cosa. Decimos que entre la una y la otra existen de común los elementos típicos fundamentales, quedando entre las dos la diferencia formal del contrato de transporte, el que se individualiza esencialmente, por los elementos específicos de la comerciabilidad. Esta diferencia no es arbitraria ni convencional, tampoco lo es por la realidad de las cosas, sino y enteramente, por la distinción que nace de la ley, de los Códigos. Los actos humanos manifestados en la vida exterior, tienen por natural y obvia consecuencia, ubicación en el sitio que la Legislación les señala. Tenemos por un lado, el Contrato de Transporte Comercial, localizado en el Código Mercantil; y, por otro, el Arrendamiento de Transporte, tipificado en el Código Civil.

Mas, esta correspondencia o relación, no es coordinación. El Contrato de Transporte Mercantil, es la especie de transporte, regulado por el Código de Comercio, de aquel que se halla regulado por el Código Civil, llamado Arrendamiento de Transporte. Esto es más que suficiente para explicar la profunda diferencia que hay entre las dos Instituciones, por cuanto se refiere a la disciplina Jurídica. De aquí que la disciplina del C. de Comercio, sea un producto autónomo y característico de la vida comercial moderna, variando de la adoptada por el C. Común, separándose de él, y radicándose en Institución aparte, con aquel elemento específico y característico de la Comerciabilidad. De donde se deriva que los Arts. 2067 al 2075 del Código Civil, son directamente aplicables no sólo a los contratos de arrendamiento de transporte, sino también a los contratos de transporte comercial, en tanto en cuanto no los deroguen las disposiciones del Código de Comercio. Así lo dispone precisamente el Art. 2075 del C. Civil, sobre esta aseveración. Las disposiciones del Código Mercantil, o sea desde los Arts. 204 hasta el 260, sólo tienen aplicación a los contratos de Transporte Mercantil. No existe norma alguna que disponga la aplicación analógica para los Transportes Civiles.

De esta manera ninguna ayuda se puede dar con la Regulación Comercial a los contratos Civiles; pues, todo el Título V del Libro

Segundo del Código de Comercio, en que se está dando un matiz especial a las partes, y una medida propia en cuanto se refiere a los derechos y obligaciones de éstas, según las exigencias y el carácter mismo del Contrato de Transporte Mercantil, deroga todos los principios del Código Civil.

Con todo, nos atrevemos a pensar que la obra del legislador en lo futuro, ha de tratar de eliminar la diferencia de trato jurídico entre las dos instituciones, porque así lo requiere el avance del Derecho y sobre todo la práctica. Lo único que bastaría para conseguir esto, es declarar la comerciabilidad del Transporte terrestre, de igual forma que ha sido declarado el Contrato marítimo.

Diferencia de los Sistemas del Contrato de Transporte Mercantil y Arrendamiento de Transporte.

Sistema es el conjunto de principios, es el ordenamiento, el ajuste, la composición, la armonía, la serie, etc., etc.

Sobre la definición, encontramos que el Código Civil y el Código de Comercio en lo referente al contrato de Transporte, emplean un sistema. No es la regla mecánica, sino la armonía, la correlación.

Pero tiene cada uno el suyo propio, que les individualiza.

Para ser breves no haremos una exposición, mas, sólo un enfocamiento de la diferencia entre los dos contratos o Instituciones.

Al Civil lo caracteriza la finalidad de aprovechamiento de medios, sin ánimo de negocio, de lucro, de industria. Venimos cada vez diciendo que esto es lo que persigue justamente el contrato de Comercio: la ventaja económica con el afán de enriquecimiento, de acumulación de fortuna en el sentido comercial, una explotación que conduzca al aglomeramiento de riqueza, de capital, etc.

Entonces, el sistema civil, es forma de vida. El sistema comercial, forma de riqueza. El Civil, método de existencia. El comercial, método económico en su sentido mercantil. El Civil, sistema de trabajo, el mercantil de negocio; el Civil sistema de arrendamiento de servicios; el Mercantil, sistema industrial, etc.

CAPITULO II

"COMPARACION DE LA TERMINOLOGIA LEGAL":

Ya hemos estudiado los artículos 2067 y 204 de los Códigos Civil y de Comercio, respectivamente y con referencia a la terminología empleada en la Institución del "transporte". Que nos sirve ese estudio para no prolongar este capítulo.

En el Código Civil, en tratándose del arrendamiento de transporte, a la persona que se encarga de transportar, generalmente se le llama ACARREADOR, adoptando modalidad diferente según los medios con que ejecuta el servicio. La misma ley está dando ejemplos y nos dice: "...y toma el nombre de arriero, carretero, barquero, naviero, etc. según el modo de hacer el transporte. Parangonando con el Código de Comercio, encontramos la primera diferencia: generalmente se llama PORTEADOR a aquella persona que se encarga del transporte, y solamente cuando ejecuta la operación por agua, cambia su denominación en "Patrón o Barquero".

En cambio, en el inciso segundo del artículo mencionado 2067 del C. C., se da igual denominación al que da el inciso séptimo del Art. 204 del C. de Comercio, en tratándose de Empresarios de Transporte, hallándose también una primera similitud de términos, en las dos materias.

El Código Civil, denomina: CONSIGNANTE a la persona que envía o despacha la carga. El Código de Comercio lo conoce con tres nombres: CARGADOR, REMITENTE o CONSIGNANTE.

Coinciden otra vez los términos en las materias Común y Especial, cuando nominan a la persona a quien se envía las mercaderías, con la denominación de CONSIGNATARIO.

El Código Civil, conoce con el nombre de precio o flete a aquello que recibe el que ejecuta el servicio, en vía de pago. El nombre técnico del Código de Comercio es PORTE.

He aquí en resumen los términos que emplean los mandatos positivos de nuestros Códigos Civil y Comercial. Cuando lleguemos al

capítulo de las CONCLUSIONES tendremos oportunidad de hacer constar, precisamente, que esto de los Términos, es justamente lo que en gran parte importa para la determinación, separación y calificación de las materias. Ciertamente, son elementos de juicio para el examen más acertado y para la evidencia de la demostración cuando se trate de señalar la materia.

CAPITULO III

"UTILIDAD DIFERENCIAL Y RESULTADOS LEGALES"

El Numeral segundo del Art. 18 del Código Civil que dice:.... "Las palabras de la Ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal"....., habla justamente de lo que vamos a concretar en este capítulo, es decir, de la utilidad y de los resultados legales, acompañando también, este inciso, con el Art. 213 del C. de Comercio.

Cuando se celebra un contrato, se utilizan términos indistintos, naturalmente, condicionados a la persona o personas que lo redacten. Siendo evidente aquello de que la ley, no da formularios para cada convención, los contratantes pueden utilizar con libertad cuantas palabras o términos crean convenientes. Pueden redactar y acomodar las cláusulas con absoluta independencia de vocabulario. Mas, si esto es cierto, no deja también de serlo, aquello de que la ley, se vale de determinados términos o palabras con su significado propio, siendo este el significado legal. Se encarga el legislador de definir y limitar la interpretación, con la sola acepción que la misma ley señala. De esta suerte, cuando los actos se objetivizan en los contratos, es decir, cuando se establece en convenciones, es posible establecer también en ellos la aplicación más acertada y propia. He aquí la utilidad que presta en estos casos la definición de la ley. Radica en adecuar el significado del contrato con el sentido que la ley determina y por lo mismo, singularizar la materia, muchas veces para separarle de otra, o en algunas ocasiones, para encontrar la diferencia existente.

En el contrato de nuestro Estudio: "Arrendamiento de Transpor-

te" y "Contrato de Transporte Comercial". Las disposiciones positivas de los respectivos Códigos, Civil y Mercantil, han determinado propios términos para cada uno de ellos definiendo el vocablo y admitiendo en concepto de "sustantivo propio", la nominación correspondiente. Por esto, estaremos conformes en que sirven estos términos diferentes definidos por cada materia, para radicar su alcance, para orientar la calificación del contrato y sobre todo, para ajustar la definitiva posición del mismo: Civil o mercantil.

Esta utilidad diferencial es más acentuada en nuestro medio especialmente, en donde no existe una aplicación constante y propia de los vocablos legales en el perfeccionamiento de las convenciones. Repetidas ocasiones se confunden unos términos por otros, dejando como consecuencia la confusión que puede surgir en tratándose de un contrato.

Como venimos repitiendo insistentemente, el Código Civil, es la fuente de los derechos, por ser general. Vienen como "ramificaciones", los derechos especiales, los que tienen una modalidad y elaboración propias, en sus Instituciones. En nuestro caso, el Código Mercantil, trae la Institución del Contrato de Transporte, con esas modificaciones y elaboraciones singulares. Tenemos entre otros aspectos que hemos estudiado, términos que le corresponden cuyo significado es dirigido tan solamente para ese derecho, para el derecho de Comercio. Ahora bien, precisamente por la confusión o falta de aplicación perfecta en los contratos, se suelen, en tratándose de un contrato civil, utilizar términos mercantiles, o viceversa, o unos y otros, sin diferenciación.

Aquí el problema de los resultados legales que se proyecta por la diferenciación y que vamos a estudiar:

Nuevamente hacemos relación del Art. 18 del C. Civil para la interpretación de la ley. Pero agregamos el Título XIII de la Interpretación de los Contratos del Código Civil y también lo dispuesto en el Art. 213 del Código de Comercio.

El Código Civil, en tratándose de los contratos, prescribe en el Art. 1616 que: "conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse a ella más que a lo literal de las palabras", y en el Art.

1617, dice: "Por generales que sean los términos de un contrato, se aplicarán a la materia sobre que se ha contratado".

Si es que la ley, está dando definiciones inconfundibles y denominación propia de los términos que se han de emplear, por imperativo legal, deberase tomar en ese sentido y no en otro. Es decir, se aplicarán con el significado que la ley les da, con su significado legal. Esto es tan circunstancial, tanto que no cabe en verdad una respuesta que no entrañe dubitaciones. Solamente con vista y conocimiento de los datos del contrato, se puede absolver con certeza preguntas en ese sentido.

Es de importancia muy significativa este problema. En la práctica judicial presta enorme interés su dilucidación; pues, sirve para esclarecer la verdad sobre la existencia del contrato, sea en su aspecto Civil, sea en el Comercial, por la fácil presencia de elementos que confunden las materias.

CAPITULO IV

"EMPRESAS DE TRANSPORTE DE HECHO"

Tanto para el contrato civil (arrendamiento de transporte), como para el contrato comercial, es de gran importancia conocer a fondo y en sus múltiples circunstancias, la constitución de las Empresas de Transporte. Es naturalmente, de fundamental importancia estudiar este capítulo y procuraremos, con todo, ser breves en la exposición.

En ninguno de los Códigos no existen disposiciones concretas para el establecimiento de las empresas de transporte. En el Civil, únicamente se halla definido el concepto de "Empresario de Transporte" y en el Especial, la clasificación de los Empresarios en particulares y públicos, y la reglamentación sobre los ajustes con Empresarios Públicos.

Pero, previamente debemos estudiar las empresas de carácter le-

gal, para hacer diferencia con las de Hecho, es decir, de aquellas que no están conformadas o constituidas con arreglo a las disposiciones pertinentes, sea por haber cumplido imperfectamente con los requisitos exigidos o por no haber cumplido en forma completa aquellos preceptos.

En el aspecto común o civil, tenemos que advertir que no existe la clasificación que tiene el mercantil, en empresarios particulares y empresarios públicos. De modo que, en dicho cuerpo de leyes, no existen las empresas públicas.

Con este antecedente, tenemos la presencia de empresas de transporte comerciales, que tienen aspecto legal y aspecto de hecho. Las primeras son aquellas que se hallan de acuerdo a las disposiciones para su constitución y que nacen a la vida legal por expreso tratamiento de la ley. Las segundas, como hemos dicho, las que no están completamente conformadas con las disposiciones de ley o si lo están, han cumplido sin perfección los requisitos. Son las conocidas también con el nombre de Irregulares, y su imperfección radica en la forma solamente, ya que el fondo no influye de manera alguna.

Dichas empresas, —las de comercio, las privadas y públicas—, para ser consideradas como legales, tienen que cumplir con variados requisitos, por aquello de que el transporte es un acto de comercio y que los que se dedican por profesión habitual a explotar el comercio, son comerciantes. (Art. 2 C. de Comercio).

Para las Empresas Particulares:

Pueden haber varias formas para su establecimiento habida cuenta de que hay libertad para esto. De este modo pueden no ser verdaderos comerciantes los que se dedican en forma aislada o esporádica al servicio. Los requisitos para esta clase de empresas, son los contemplados en el Título V, Sección I del C. de Comercio. Es decir, con más los determinados en tratándose de comerciantes.

Para las Empresas Públicas:

El Art. 250 del C. de Comercio, da los requisitos para esta clase de empresas y son: Tener anunciado el servicio al público con fijación predeterminada de las condiciones del negocio y abrir un esta-

blecimiento al público. Es en este caso en donde siempre ha de intervenir un empresario comerciante. Hasta cierto punto, con criterio personal, llevo la suposición de que, por la profesión habitual de esta industria, es obligación para la constitución de todas las empresas de transporte público, reunir con las condiciones impuestas para los comerciantes, (Art. 21 del C. de Comercio) a excepción, lógicamente, de las Empresas del Estado, Municipalidades y demás Instituciones que la ley determina.

Empresas de Hecho:

Aparte de las que hemos hablado, todas las demás son empresas de hecho. Estas empresas son las que se han constituido sin disciplinarse a la forma.

De todo lo que acabamos de ver, lo que más nos interesa es la responsabilidad para el caso de estas Empresas de Hecho, porque el defecto de las formas legales no producen la inexistencia del contrato, puesto que si se halla con todos los elementos esenciales (consentimiento, capacidad, objeto lícito) el contrato produce sus efectos, estando aquí precisamente su **condición jurídica**.

Por tanto, habrán tantas Empresas de Hecho cuantas sean las legales.

En el contrato de arrendamiento de transporte, la responsabilidad es personal, con relación a terceros.

En el contrato de transporte comercial, cuando se trata de empresas particulares, todas las disposiciones referentes al "Del transporte en general", son las aplicables, siendo por lo general el porteador responsable hasta de la culpa leve.

Cuando se trata de empresas públicas, la responsabilidad para con terceros, es solidaria de todos los intervinientes en la empresa. Eso si, hay que anotar que entre ellos, ninguno de los actos producen efectos legales, porque son nulos. La responsabilidad de estas Empresas de Hecho es aventajada para los terceros contratantes de buena fe.

CUARTA PARTE

JURISPRUDENCIA

CAPITULO I

"LA JURISPRUDENCIA COMO FUENTE DEL DERECHO"

Importancia.

En la historia de la Administración de Justicia, encontramos que ella estuvo en manos propias del ofendido, porque todo se consideraba como daño, incluso el delito. El Estado alejaba que, la preocupación de esta función, y dirigida su atención a su existencia y conservación propia, prestando primordial cuidado al Ejército y Policía. Tarde después, advino la variación de concepto, sumándose a esto los problemas que surgían en torno al aspecto económico-social. Urgía desde luego, que el Estado intervenga en la solución de los problemas que se presentaban. Se implantaron establecimientos u organismos para el ejercicio de esta función y hoy en el día, la Administración de Justicia, está encargada a los Tribunales y Juzgados en general, siendo misión privativa del Estado.

Siendo como es, este ejercicio, de transcendental importancia, es también difícil y alta la tarea. Encara el Ministerio de profunda responsabilidad de aplicar la ley para que tenga vida real.

Sin embargo, al igual que en toda disciplina, el que la practica y tiene a su cargo esa obligación, está llamado a auxiliarse, a buscar apoyo y fundamento para sus decisiones, para que éstas no envuelvan el peligro de error o de pasión... Entre estas ayudas o apoyos, tenemos la llamada JURISPRUDENCIA, que pasamos en seguida a conocerla.

Jurisprudencia.

Este vocablo tiene muchas acepciones: los romanos lo utilizaban para expresar tanto el derecho humano con el Divino, cuando no existía todavía diferencia entre el Fas y el Jus. Se definía en este

sentido como conocimiento de las cosas divinas y humanas y como ciencia de lo justo y de lo injusto. En la actualidad, se emplea como Ciencia de Derecho Positivo, (estudios de Jurisprudencia); pero, en forma más acertada y precisa, se emplea para significar la manera reiterada como los tribunales y jueces aplican el derecho y administran justicia. En consecuencia cuando se dice: hay "jurisprudencia sobre tal asunto", se quiere manifestar que hay una constante e igual manera que los Tribunales aplican el Derecho. Que existe una interpretación igual de la ley, por los Tribunales....

Por eso dice Alessandri: "que denota el hábito o práctica de juzgar una cuestión de la misma manera". Y Escribano lo define: "La ciencia del derecho, ciencia de lo justo y de lo injusto, serie de juicios o sentencias uniformes que forman uso o costumbre sobre un mismo punto de derecho". Tendríamos de esta manera la "costumbre jurisprudencial" que suelen llamar los maestros del Derecho.

La Jurisprudencia, es considerada como fuente del derecho. Se acepta en la realidad social instancias productoras de normas jurídicas. Suelen ser: la producción legislativa, la producción consuetudinaria y la autonomía de la voluntad de las partes o contratantes, reflejada y traducida en todos los actos y contratos celebrados entre sí. No nos corresponde estudiar la razón que tengan o no los tratadistas para decir que la única fuente del derecho es la ley y la costumbre; pues, motivos especiales nos privan de hacer comentarios generales.

De esta suerte, existe también la llamada JURISPRUDENCIA como instancia productora del derecho o de la norma jurídica. Es de las fuentes externas u objetivas como se la conoce en el lenguaje técnico jurídico. Cuello Calón dice refiriéndose a esto, que "hay un derecho introducido por los fallos y sentencias de los tribunales". Sentido con el cual se llega a la conclusión razonada de establecer que la jurisprudencia es fuente del derecho. Efectivamente, si es que aceptamos sobre todo, la importancia que tiene la jurisprudencia, hemos de llegar a admitir sin género de dudas, que ella es creadora de derecho y que es, en definitiva, en momentos dados, como en el caso del Art. 15 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, no sólo eso, sino "Derecho-Ley", cuando se trata de interpretar la norma escrita.

De otro lado, tenemos las disposiciones de los Arts. 2 y 4 de los Códigos Civil y Mercantil, en su orden. Aplicando al concepto que llevamos explicando, tendríamos un fundamento legal para decir que la costumbre jurisprudencial es una fuente del Derecho.

Importancia.

La ley que es la fórmula escrita para mandar, prohibir o permitir, no puede tener alcances adivinatorios; es decir, no puede contemplar hechos o razones venideras. De esta manera, toca al que está dando vida práctica a esa ley, adentrarse en el movimiento del momento y las raíces mismas, a la vez que considerar la fórmula Ley. Interviene para ello, la JURISPRUDENCIA, fijando y aclarando el texto de la ley, llenando los vacíos y lagunas existentes y sobre todo, rectificándola cuando lo encuentra inadecuada por razones de orden social. Aquí su importancia.

Pero, más sobresaliente resulta todavía, cuando se unifica el criterio en la aplicación por su concurrencia. El hábito de interpretar rectamente la ley, y aplicarla, con oportunidad y con justicia, es el camino que enseña la jurisprudencia.

CAPITULO II

"RELACION DE LOS CASOS"

Creemos de elemental importancia para el trabajo que estamos realizando, incluir casos prácticos sobre el Contrato de Transporte. Nos hemos valido de juicios tramitados en los Juzgados de esta ciudad, de los cuales, hemos escogido solamente dos, por no abundar en conceptos y sobre todo, para estrechar en lo posible la paginación de la Tesis.

Afirmamos con verdadera sinceridad que seremos fieles transcritores de lo que se ve en los procesos y en todo momento estaremos ceñidos únicamente a éstos.

Luego de este capítulo hemos de hacer observaciones convenientes.

Primer Caso:**LA DEMANDA**

La Sra. B que tiene calidad de comerciante matriculada, desde la ciudad X, después de enfardelar mercaderías compradas en diversos establecimientos, con ayuda del Sr. Z., en ocho bultos, convienen por el precio de cincuenta sucres, con el chofer Sr. N de un autocamión de propiedad de empresario público de transporte, que viajaba hasta la ciudad de entrega Y, para que se verifique el transporte de los ocho bultos; chofer que examinó los dos cajones y seis fardos y se hizo cargo, para, con la intervención del controlador o ayudante y también con la del Sr. Z, acomodar en el autocamión, en esta forma: los cinco bultos en el interior y los tres restantes en la parrilla del carro.

Juntamente con la remitente y consignataria Sra. B., el viaje se emprendió rumbo a la ciudad Y. A la distancia de 30 K. desde la partida, notó el ayudante la falta de dos fardos de los que se hallaban en la parrilla. Este notició al chofer y a la remitente sobre el particular, el que por orden del chofer, regresó a la ciudad X, para hacer las averiguaciones y formular la denuncia respectiva. El autocamión continuó marcha hacia la ciudad Y en donde entregó a la consignataria B toda la carga menos los dos fardos desaparecidos.

En la ciudad Y se verificó por parte de la remitente-consignataria, los reclamos tanto al chofer-porteador, como al dueño del camión-empresario de transportes, obteniendo respuesta de que esperan el resultado que dé el ayudante después de sus gestiones en la ciudad X.

Como la remitente, continuara viaje a la ciudad W, por petición de los que quedaron encargados del reclamo, el Sr. Intendente de la ciudad Y, se dirigió al igual de la ciudad W para que levante un inventario de los objetos que contenían los fardos entregados por el porteador en la ciudad Y.

Sin que se haya verificado la entrega de los dos bultos perdidos, comparece el mandatario de la remitente señora B, demandando al chofer-porteador dicha entrega y subsidiariamente, el pago del valor

de dichos bultos con arreglo al Art. 258 del C. de Comercio, y amparándose en todas las disposiciones del Código Mercantil; reservándose el derecho de demandar al dueño del autocamión. La demanda plantea en juicio verbal sumario. Fija la cuantía en ocho mil ciento trece sucres setenta centavos. Acompaña las facturas de compra de las mercaderías.

En la audiencia de conciliación, el demandado propone las excepciones de: negación del contrato de transporte que reza la demanda, puesto que no se ha verificado la entrega ni al porteador ni a sus empleados. Que la remitente ha sido ayudada de terceras personas para colocar las mercaderías arbitrariamente en el autocamión. Que no ha existido convenio en el porte o precio para el transporte. Que las mercaderías se han perdido antes de comenzado el viaje por culpa de la remitente. Que desconoce el chofer-porteador, el contenido de los fardos perdidos, así como el importe de las mercaderías que hayan contenido los fardos en referencia. Y que, en definitiva, negaba los fundamentos de la demanda pidiendo que sea rechazada con costas.

No se llega a ningún acuerdo en la conciliación que se pretende y como se ha trabado la litis, se recibe la causa para la prueba por el término de seis días.

LA PRUEBA**1º De la parte actora:**

- a) Todo lo favorable de los autos;
- b) Reconocimiento de las firmas y rúbricas de los suscriptores de las facturas acompañadas a la demanda;
- c) Declaración de los testigos: dueño del hotel en donde estuvo alojada la remitente y la del señor Z., sobre los siguientes hechos: de que estuvo alojada en el hotel el día del contrato; de la entrega de los ocho bultos al chofer demandado; de la recepción de éste y acomodo en el autocamión; de que se ayudó la remitente del Sr. Z para enfardelar los bultos; de si es cierto el contrato de transporte; y, del pacto del precio para el contrato por la suma de cincuenta sucres;

d) Presentación de la confesión del porteador y del empresario público dueño del autocamión, sobre los puntos relativos a las aseveraciones de la demanda en la que consta la negación del porteador de haber sido entregadas las mercaderías por parte de la Sra. B., y la de que haya acomodado en el carro dichas valijas; así como la de que el dueño del camión sea empresario de transportes. Acepta en cambio, que se pactó por la suma de cincuenta sucres la conducción de las mercaderías. Y en la que consta la negación del dueño del camión de ser empresario de transportes, el desconocimiento de que el chófer-porteador, se haya hecho cargo de las mercaderías;

e) Matrícula del autocamión en que se realizó el transporte en forma parcial;

f) Copia del telegrama del Jefe de Seguridad para el de la ciudad X requiriendo sobre la verdad de la denuncia del ayudante. Contestación afirmativa.

g) Certificado de matrícula de comercio de la remitente señora B;

h) Declaraciones de dos empleados de la oficina de Seguridad de la ciudad de entrega Y, sobre los hechos: si se ha procedido a hacer comparecer a los Porteador y Empresario de Transportes a la mentada oficina de Seguridad para que respondan por la pérdida de los dos bultos; que si es cierto que el porteador se hizo eco de que es verdad de la entrega que se le hizo en la ciudad X y que también es cierto que se haya perdido dos de los ocho bultos que se le entregaron; que esperaba el resultado de las gestiones de su ayudante para pagar el valor de los bultos desaparecidos;

i) Copia de la denuncia presentada por el Ayudante o Controlador del vehículo en la oficina de Seguridad de la ciudad X en la que se expone que no ha sido entregada a él la mercadería; pero, que constaba a los mismos remitente y ayudante la forma cómo se lió la mercadería en el camión;

j) Copia de las matrículas de los carros del empresario público y la declaración de las vías de servicio; y

k) Copia del acta inventario que se realizó en la ciudad W de las mercaderías que llevó la remitente y la copia del telegrama enviado para el caso, desde la ciudad Y., así como la factura reconocida de la mercadería inventariada en la ciudad W.

2ª Prueba del demandado-porteador:

a) Todo lo favorable de los autos;

b) Repreguntas a los testigos del actor, mandatario de la remitente, sobre: que la remitente no ha entregado la mercadería y que por su cuenta y riesgo hizo colocar las mercaderías en el autocamión; que el porteador no se ha hecho cargo de los ocho bultos; si es que el porteador insinuó que se guardaran los ocho bultos en el hotel para asegurarlos; si es que no se ha verificado el contrato, debido a la falta de convenio sobre el precio del porte; sobre el hecho de que el porteador ordenó al ayudante que durmiera en el autocamión y que efectivamente allí durmió el mentado ayudante; si es que el Sr. Z fué quien realizó todos los trabajos de arreglo de fardos y acomodo de los mismos, por cuenta de la remitente; si es que las mercaderías se perdieron por la noche o sea antes de comenzado el viaje, y que la pérdida se debe a descuido de la remitente Sra. B.; y

c) Confesión de la remitente sobre: qué clase de mercadería contenía los fardos que ella puso en el autocamión; si la remitente fue la que hizo colocar las mercaderías en el autocamión; si es que en ningún momento se le entregó las mercaderías al porteador demandado y si es cierto que le insinuó que guardara las mercaderías en el hotel; si es que nunca indicó qué clase de mercaderías contenían los fardos; que por la oferta de cincuenta sucres de la remitente, el porteador no aceptó la conducción y por lo mismo no hubo contrato alguno; que si es cierto que se han robado las mercaderías por la noche; que si es cierto que el controlador durmió en el autocamión y que en la esquina estuvo un vigilante de la Guardia Civil.

En esta confesión hay la afirmación de la entrega de las mercaderías; del precio pactado por voluntad y fijación del propio porteador y de que si se le ha indicado la clase de mercaderías. La negación: de que por cuenta de la remitente se hayan colocado las merca-

derías y la falta de conocimiento sobre si fueron robadas o no las mercaderías o si estuvieron cuidadas por el controlador y por el guardia civil.

Los testigos que presenta la remitente, por medio de su mandatario, concuerdan afirmativamente en las preguntas y son los que pertenecen a la prueba c. También los testigos de la prueba h contestan afirmativamente.

En cambio en nada favorecen a las repreguntas del porteador, negando que la remitente haya hecho colocar los fardos en el carro por su cuenta y riesgo.

ALEGATOS

En la etapa de informar en derecho, se han presentado los alegatos de cada una de las partes, anotándose que el del mandatario de la remitente, ha hecho un estudio detallado del juicio, de la prueba y de todos los aspectos del proceso.

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

El análisis de la prueba tomada en cuenta en la sentencia, es justamente, el apoyo del fallo. El juez a quo hace estas consideraciones:

1º—Que se halla negado los fundamentos de la demanda por el demandado y por lo mismo, es al actor a quien le corresponde la prueba, según el Art. 114 del C. de P. Civil;

2º—Que las declaraciones de los testigos: dueño del hotel y del Sr. Z prueban plenamente la entrega de la mercadería en el día a que se refiere la demanda. Que el Sr. N chofer-porteador, se hizo cargo y procedió con ayuda del Sr. Z y del ayudante del carro, a cargar la mercadería y que también se ha probado el precio para el transporte en la suma de cincuenta sucres;

3º—Que la confesión del demandado corrobora a las declaraciones, puesto que manifiesta categóricamente que pactó con la remitente por cincuenta sucres la conducción de la carga;

4º—Que revela el proceso la preocupación del demandado de recuperar la carga perdida; pues, no le correspondía hacer gestión alguna si no se le entregaron los bultos. Realizó las gestiones por medio de su Controlador e incluso en la oficina de Seguridad de la ciudad, según las declaraciones de los dos testigos empleados de dicha oficina;

5º—Que por el acta-inventario levantado en la ciudad W se llega al convencimiento de que las mercaderías que constan en las facturas acompañadas a la demanda y cuyas suscripciones están reconocidas por los comerciantes en forma legal, son las que efectivamente no han sido entregadas por el demandado;

6º—Que con la certificación de comerciante matriculado se ha comprobado esta condición de la remitente consignataria. Y, que con la certificación de la Jefatura Provincial de Tránsito, se ha comprobado la propiedad del vehículo del Empresario Público;

7º—Que el Art. 227 del C. de Comercio, indica las obligaciones del porteador, las que al ser violadas sujeta a la responsabilidad por los daños y perjuicios. Que en el Art. 235 del mismo Código, se prescribe que la responsabilidad comienza desde el momento en que las mercaderías quedan en poder del porteador o de sus dependientes y que por lo mismo es incuestionable que el demandado está en la obligación de entregar las mercaderías. Que no era necesario que se le entregue dando a conocer al porteador lo que contenían los bultos; puesto que hallándose encajonados y enfardados, era suficiente que los entregara el porteador sin lesión alguna exterior; y

8º—Que por todo lo expuesto, al actor ha justificado su demanda y sus fundamentos, por lo que: "ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DE LA REPUBLICA Y POR AUTORIDAD DE LA LEY, declarando con lugar la demanda, se dispone que el chofer entregue inmediatamente todas las mercaderías que constan de las facturas que obran de fs. 24 al 31 de los autos o en su defecto su valor que según las mismas asciende a la cantidad de ocho mil ciento trece sucres, setenta centavos... con costas..."

En la sentencia se manda que se pague el valor de las mercaderías conforme constan en las facturas, puesto que no se ha compro-

bado el valor en la ciudad de entrega Y, conforme la prescrito por el Art. 243 del Código de Comercio.

SENTENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA

En la segunda instancia de este juicio, se hace relación a la prueba fehaciente rendida por la parte demandante y a las consideraciones del juez a-quo y se confirma el fallo subido en grado, con costas.

Es de notar también que en el fallo se considera la aplicación del artículo 215 del Código de Comercio, por no haber existido carta de porte. Se ha apreciado la prueba dada por la parte actora.

SENTENCIA DE TERCERA INSTANCIA

Sin variar en lo esencial de las consideraciones de las dos instancias, también se confirma el fallo subido en apelación, con costas.

Segundo Caso:

LA DEMANDA

A, como mandatario de B representante legal de C demanda al chofer N., con estos fundamentos: Que un día determinado C tomó un pasaje de la Empresa de Transportes "X", para trasladarse al punto Z desde esta ciudad, por el precio de cuarenta sucres. Se llegó a efectuar el viaje en el carro N° piloteado por el chofer N y matriculado asimismo en esta ciudad, afiliado a la empresa "X".

Que la señora C antes de embarcarse, entregó al chofer N siete bultos de mercaderías (dos canastos grandes, dos canastos pequeños, un cajón de madera grande, un saco de cabuya y un maletero grande de cuero forrado con chillo color azul).

Al llegar al punto de destino Z el chofer N le entregó solamente los seis primeros bultos, faltando el maletero de cuero, forrado con chillo azul, el que contenía las mercaderías que se detallan en las planillas que se acompañan a la demanda.

Que en esta virtud demandaba la entrega del maletero que con-

tenía las mercaderías, o subsidiariamente, su correspondiente valor, amparándose en el Código de Comercio y en juicio verbal sumario. Se reserva la acción contra el dueño del autocamión.

Fija la cuantía en menos de dos mil sucres.

LA CONTESTACION

En la audiencia de conciliación, dá contestación de la demanda en esta forma: que negaba pura y simplemente los fundamentos de hecho y de derecho de la demanda que contesta. Que no son aplicables al caso planteado en la demanda las disposiciones del Código de Comercio, sino las que rigen el transporte terrestre en el Ecuador, las del C. Civil. Que el trámite no es verbal sumario sino el ordinario, conforme la excepción anterior. Que cualquier reclamo de la pérdida de la maleta, debía hacerse al Ayudante, puesto que tiene rendida su garantía, justamente para responder por sus funciones. Y, que no puede ni podía responder por un hecho ajeno.

No se llega a conciliación alguna y continúa el trámite con la prueba.

LA PRUEBA

El actor presenta las siguientes pruebas:

- a) todo lo favorable de los autos;
- b) la confesión del demandado;
- c) declaración de los testigos NN. NN., sobre los siguientes puntos: si acompañó a C para contratar los servicios de la Empresa "X"; si es verdad que se contrató por la suma de cuarenta sucres el transporte de la persona C y además de la carga (siete bultos) hasta el punto Z; si es cierto que entregó al chofer N los siete bultos el que luego de hacerse cargo, acomodó en la parrilla del carro con ayuda del Controlador; y, sobre las cualidades de los bultos o carga;
- d) reconocimiento de las firmas y rúbricas de los suscritos de las planillas en forma legal; y

e) declaración del empleado de la Empresa "X" sobre: el empleo que desempeña en la Empresa "X", cuánto vale un pasaje desde esta ciudad al punto Z; si es verdad la venta del boleto para el transporte de la persona C y del equipaje el día en que habla la demanda; si es cierto que ocupó el carro que condujo el chofer N la Sra. C; y si es cierto que entregó el equipaje al chofer N.

El demandado presenta estas pruebas:

- a) lo favorable de los autos;
- b) certificado de la garantía rendida por el Ayudante en la Jefatura de Tránsito de esta ciudad;
- c) redarguye los recibos por falsos e impertinentes;
- d) repregunta a los testigos sobre: quién es el gerente de la Empresa "X"; a qué persona entregó la Sra. C las maletas; que no supo dónde iría, en qué carro, ni quién iría a manejar, ni controlar las maletas de C; si es verdad que quien controla y respondió por las maletas es el ayudante o controlador; si es cierto que no le consta al chofer que condujo el autocamión ignorando por lo mismo que sea el chofer N y ni tampoco sabe en dónde ni cómo se perdió dicha maleta.

La prueba b del actor (confesión del demandado) se refiere: a si es verdad que se embarcó la Sra. C en el carro del chofer N; si es verdad que dicha persona C entregó al chofer N la carga; si es verdad que abonó por el transporte la suma de cuarenta sucres; si es cierto que los bultos fueron acomodados por el chofer N y el Ayudante en la parrilla; que al tiempo de llegar al punto Z solamente se entregó a la Sra. C seis bultos de los siete; si es verdad el reclamo de C y la oferta del chofer N de arreglar en caso de pérdida; si es cierto que la persona C le reclamó al chofer N la entrega del bulto con posterioridad; si es cierto que se le ha hecho comparecer al confesante a la Jefatura de Tránsito y que ha manifestado que el ayudante es el que debe responder por la maleta perdida.

En esta confesión el demandado niega la entrega de la carga por parte de la Sra. C y afirma que la entrega se había hecho al Ayudan-

te del carro. En lo demás, en síntesis, manifiesta que el reclamo se ha hecho al ayudante y que voluntariamente se ha trasladado a la Jefatura de Tránsito para hacer la denuncia de la pérdida y que en la Jefatura o mejor, en la Intendencia, ha manifestado no ser él el responsable de dicha pérdida.

La prueba C tiene estas respuestas: que se fueron en compañía de la preguntante a la Empresa "X", en donde se contrató por la suma de cuarenta sucres el pasaje para el transporte de B y de su equipaje hacia el punto Z; **y que no le conocen al chofer ni al ayudante a quien se entregaron los bultos.** (Por lo mismo no se puede saber si fué o nó el demandado el que los recibió).

La prueba e tiene estas respuestas: que es el encargado de vender los pasajes, recibir encomiendas y cargas; que se cobra veinte sucres por persona; que si es cierto la venta del boleto a la señora C; que también es cierto que dicha señora ocupó el carro del chofer N; y que no le consta la entrega de la carga al chofer N.

La prueba d del demandado tiene estos resultados: que no conocen cuál sea el Gerente y que tampoco pueden determinar la persona a la que se entregó la carga. Que no puede determinar tampoco en qué carro iría; y que no pueden decir si fué el chofer N el que se hizo cargo de las maletas ni saben quién condujo el camión, ni tampoco cómo se perdieron las maletas.

ALEGATOS

Es muy digno de anotar la alegación que presenta el demandado en esta fase del juicio. Se hace un verdadero análisis de todo lo que se ha demandado, de todo lo que se ha planteado en contra, de la litis, de las pruebas, etc., y sobre todo esto el estudio ilustrado para demostrar que el asunto no es comercial sino civil, como se dice en la contestación dada a la demanda.

Es sencillamente pesadoso no poseer de espacio ni tiempo suficientes para consignar entre comillas todo lo que se ha dicho en la información para sentencia dada al juez.

El juzgado previamente para sentencia, llama a juramento a la

señora C, autorizado por el Art. 120 del C. de P. Civil, para interrogarle sobre: cuáles son los objetos contenidos en el maletero perdido y que es motivo del presente juicio y además, cuáles los valores de cada uno de ellos.

En respuesta la Sra. C se ratifica en las planillas que se han presentado con la demanda y en los valores que se han precisado en las mismas.

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

Esta resolución se la dá basada en los siguientes puntos:

A) en que no se ha probado el hecho de que la señora C, es comerciante, ni de que el contrato que realizó fué de carácter mercantil, asicomo tampoco de que viajaba por una operación de tráfico; y

B) que por consiguiente, el trámite verbal sumario no es el procedente, porque se trata de un contrato civil, como se ha alegado y que por lo mismo, su trámite es el ordinario. Por tanto, se declara sin lugar la demanda, dejándose a salvo la acción correspondiente por la vía legal, sin costas.

SENTENCIA DE SEGUNDA INSTANCIA

El Juez Superior confirma la sentencia subida en apelación, por las mismas consideraciones del Juez a-quo, con costas.

CAPITULO III

OBSERVACIONES

Evidentemente, el primer caso planteado en esta Tesis, con referencia a los juicios estudiados, reúne caracteres comerciales. La parte actora de la demanda, hace sobresalir los elementos necesarios e indispensables, se vale de la acción respectiva y formula la petición por la vía legal, la verbal sumaria.

En la prueba, aporta con verdadera singularidad, todo aquello que debía acreditar, o mejor, todo lo que era de su obligación. Pone

de manifiesto en el juicio la verdad incontrovertible y percató al Juzgado, de los datos necesarios para la resolución. En la parte de informe, analizó detenidamente lo circunstancial del proceso, de la acción, de la demanda y completó el análisis con el examen jurídico legal, combinando y relacionando con la parte prescriptiva y codificada.

Sin ningún ánimo distinto del de completar el trabajo emprendido, del de estrecharse a la realidad objetiva de los autos, del de decir la verdad en una palabra, quiero en forma relativa y limitada, decir que la defensa no estuvo orientada debidamente. Lo diremos por qué:

Existía de antemano la confesión dada por el reo —por el chofer— de que se convino en el precio de cincuenta sucres por el servicio que se le pedía que realice con la remitente; pues, dicha confesión, fue pedida con el carácter de acto previo. De esta suerte, nunca se podía negar la existencia del contrato pretendiendo el hecho de la falta de entrega "detallada" de la carga. Como perfectamente anota la sentencia del juez a-quo, no es necesaria e indispensable para que se entienda por entrega, que la carga sea dada como se dice en la contestación, es decir, dando a conocer el contenido de los fardos o bultos. La entrega de la carga, de la mercadería, se debe hacer y de hecho se cumple, si es que los fardos sellados, se entregan sellados. Si es que el porteador, recibió enfardelada la carga, con entregar en la misma condición, se libera de cualquier reclamo futuro.

Sin negar los fundamentos de la demanda, aunque la prueba hubiera sido ya de su cuenta, talvez con éxito hubiera prosperado la alegación de CASO FORTUITO, de acuerdo con el Art. 220 del C. de C., porque las mercaderías se transportan a riesgo y ventura de la persona que invistiere el cargo de propietario de ellas.

En autos, aparece, sin embargo de que no se pretendió en ningún momento buscar datos para justificar nuestro aserto: que existió indudablemente robo de la mercadería. De esta suerte debía ser llamado a juicio el Ayudante o Controlador del vehículo y lógicamente se agregaban puntos de apoyo para la prueba, aparte incluso de que, el Vigilante de la esquina de la calle en donde estuvo estacionado el autocamión, mientras el ayudante dormía, estaba en la obliga-

ción de dar cuenta de sus funciones, tanto más que éste ofreció a dicho Controlador el cuidado de la mercadería, habida cuenta de que en esta forma presenta la denuncia el tantas veces referido controlador en la ciudad X en la oficina de Seguridad.

Nos parece menos grave probar que el porteador ha cumplido con su deber al dejar al Ayudante que cumpla a su vez el suyo, demostrando de esta manera que "ha puesto la diligencia y cuidado que acostumbra los porteadores inteligentes y precabidos".

Por todo lo dicho, la sentencia dada está ceñida a la ley y a la justicia.

Todo lo contrario de lo dicho en el comentario del primer caso, tendremos que decir, obligados por la verdad, del segundo.

El caso propuesto reúne los requisitos de contrato puramente civil. Está regido, por tanto, por las normas de esta materia.

La contestación dada a la demanda estuvo perfectamente bien dada. Destruyó con la prueba todo lo propuesto por la parte actora, concluyendo el juicio, con la sentencia que en todo momento nos parece justa.

Declaró sin lugar la demanda, puesto que se trataba de un contrato civil y por lo mismo, improcedente la vía verbal sumaria, debido a que en tal contrato sólo cabía el trámite ordinario.

Para terminar este capítulo de observaciones, no creemos necesario hacer aplicación de la terminología legal para los contratos; pues, ya hemos visto este particular en un estudio precedente. Pero es indispensable dejar aclarado que la vía ordinaria es aplicable para los casos de arrendamiento de transporte, ya que la ley no está dándole procedimiento especial y acorde con lo que dispone el Art. 65 del C. de P. Civil que dice: "Toda controversia judicial que, según la ley, no tiene un procedimiento especial, se ventilará en juicio ordinario".

Para el contrato de transporte comercial, por concordancia del Art. 3 y su numeral quinto del Código de Comercio con el 905 del C. de P. Civil, el procedimiento legal, es el verbal sumario.

CONCLUSIONES

1.—En Contrato de Transporte, ha alcanzado en la época presente, un verdadero sentido de aplicación; pues, su trayectoria de desarrollo está en plena concordancia con la actividad humana, tanto por la civilización como por la modernización.

2.—Se formaliza sólo por el acuerdo de voluntades. Es un contrato consensual por excelencia.

3.—Por lo mismo no existen fórmulas precisas ni establecidas para dicho contrato.

4.—El Contrato de Transporte puede ser civil y mercantil. Para el primero rige el Código Civil y las leyes de su especie. Para el segundo rige el Código de Comercio.

5.—Están fuera del radio de acción del contrato de transporte, los servicios de transporte de noticias, comunicaciones, correo y el contrato de transporte marítimo.

6.—Existen profundas diferencias entre los dos contratos civil y mercantil. El civil está caracterizado por ser una mera o sencilla movilización de personas o cosas. El mercantil, por su finalidad de tráfico: El Civil es arrendamiento de servicio a otras personas, el de comercio es industria. El primero es un sistema de vida, el segundo es un negocio.

7.—Se diferencian también porque el arrendamiento de transporte, está menos sujeto a actos para su celebración; en cambio, el contrato de transporte comercial está provisto de más rigurosidad para su establecimiento. El contrato civil simplifica las responsabilidades; el contrato comercial las complica. En aquél, hay incluso lagunas; en éste hay detalle, pormenores circunstanciados.

8.—Carácter distintivo, es además, la prueba: En el contrato de arrendamiento de transporte, según el Art. 1765 del C. Civil, la prueba testimonial está limitada para obligaciones de menos de ciento sesenta sucres; pues de acuerdo a lo mandado en el Art. 1764 del

mismo cuerpo de leyes, para los demás casos, la prueba testimonial es inadmisibile. En cambio, en el contrato de transporte comercial, pueden intervenir todos los medios probatorios para acreditar la obligación.

9.—Existe facilidad de confundir las dos materias civil y mercantil, en los contratos de transporte. La terminología no tiene variantes de significación. De esta manera, se presentan contratos con mezcla de elementos.

10.—La Carta de Porte no tiene fórmulas para su redacción y ni tampoco es singular para el civil ni para el mercantil.

11.—Para establecer la diferencia y calificar los contratos, se toma en cuenta la naturaleza misma del acto; prescindiendo de las personas o sujetos de la acción.

12.—Los trámites varían por la naturaleza del contrato. Si es civil, el trámite es ordinario; si es comercial, el trámite es el verbal sumario.

13.—Asimismo, por la naturaleza del contrato, las acciones varían: si es contrato civil, la responsabilidad es personal y por lo mismo, la acción es personal también. Si es contrato comercial, la acción puede dirigirse contra cualquiera de los que han intervenido en el contrato.

14.—La corriente moderna es tendiente a la unificación de legislación para los dos contratos. Esto se consiguiera con la mercantilización del contrato. Y,

15.—El Reglamento de Tránsito ha variado el sistema establecido en el Código Civil, con respecto a la responsabilidad del porteador. El Art. 149 del Capítulo VII de dicho Reglamento que dice: "Son obligaciones y deberes de estos empleados: (al hablar de los CONTROLADORES) 6° Cuidar de los equipajes, de los pasajeros, ya que en caso de pérdida, SERAN ELLOS LOS RESPONSABLES, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda a la Empresa". De modo que, los porteadores no son los directamente responsables, sino los Ayudantes o Controladores de los vehículos, que están obligados a rendir garantía ante la Jefatura Provincial de Tránsito y cumplir con lo determinado en el Art. 120 del mismo Reglamento.

Estética de la Muerte

Muchas son las cosas que diferencian al hombre de los restantes animales; pero una de las más notables es su capacidad para no abandonarse, para no dejar que su vida se desarrolle de cualquier manera y a la buena de Dios. El hombre es el único viviente que modela su existencia, el único habitante de la tierra cuya naturaleza consiste en planear y proyectar de antemano su propio ser. Somos, por tanto, nosotros los humanos, además de animales políticos y racionales, entes con estilo en la vida y en la muerte. Para nadie es un secreto que la existencia de todo hombre en la plenitud de sus facultades consiste en una obra mediocre o egregia que se va perfeccionando paulatinamente sobre el lienzo invisible de los años. Por eso todos somos, en fin de cuentas, un poco artistas.

No obstante, si bien es cierto que los hombres imprimen a los navíos de sus vidas los rumbos determinados que éstos adoptan, la llegada a puerto, es decir, el momento del morir, no siempre se realiza conforme a un plan trazado previamente por el piloto. Parece ser que en ese instante resulta muy difícil que el timonel mantenga la serenidad y por eso en la mayoría de los casos la arribada se lleva a cabo de cualquier manera, contradiciendo en muchas ocasiones el tono peculiar de la travesía.

Sin embargo la humanidad no se resigna a dejar que ese acto supremo se realice de un modo amorfo y absolutamente natural, es decir, sin estilo. Por eso, desde las edades más remotas, se ha empeñado en rodear a la muerte de ciertas solemnidades y formas con el fin de humanizarla en la medida de lo posible. Podemos decir que desde las precarias sepulturas correspondientes al Paleolítico Inferior,

el hombre posee una verdadera estética de la muerte. Pero no sólo por lo que respecta a los funerales, sino también en lo que se refiere al acto mismo del morir. No da igual resignarse a la muerte sin una queja, que sucumbir dando muestras de terror. La primera es la muerte de los guerreros y de los filósofos; la segunda corresponde a los débiles, que son los más, es decir, a los incapaces de refrenar el negro corcel de los miedos hasta el último segundo.

Casi todas las culturas importantes educan al hombre para afrontar el instante supremo con una determinada actitud, lo mismo que lo disponen y forman para que ame con arreglo a ciertos cánones. La sociedad romana de la primera época imperial, profundamente penetrada por las ideas éticas del estoicismo, nos ofrece con harta frecuencia el espectáculo del suicidio entre los más encumbrados miembros de la aristocracia. Cuando la diosa Fortuna, versátil y caprichosa, vuelve la espalda a un viejo senador que hasta ese instante disfrutaba los favores del César, el noble en desgracia se quita la vida con el rostro impasible y el alma gélidamente serena de quien ha robustecido su corazón con la lectura de Séneca y Epicteto. Hay, pues, un estilo de muerte en el estoicismo romano. Pero no olvidemos que los antiguos mediterráneos se hallaban muy apegados a la dulce vida terrestre, cuyos valores, por precarios que fueran, superaban con mucho la descolorida existencia de vanas sombras errantes que les aguardaba en el valle de los muertos. Lo importante para ellos era caminar bajo la luz del sol. Su centro de gravedad era la vida. Pues bien, si en una concepción del mundo de tal naturaleza había espacio para pensar en la muerte y aun para forjar una manera de afrontarla, ¿qué no se elucubrará en torno de la misma dentro de la cultura cristiana, que implica un giro de ciento ochenta grados respecto del vitalismo pagano, puesto que traslada al momento último de la existencia nuestro centro de gravedad?

Para el cristiano tiene tanta importancia el instante supremo, que subordina a él toda la vida. En realidad, el que sigue a Jesús, considera los años que van de la cuna a la sepultura, como una preparación para la muerte, que es lo verdaderamente valioso y no la vida. Por eso don Francisco de Quevedo, espíritu medularmente cristiano, expresa de continuo esa idea a lo largo de su obra, como un trágico y obsesivo ritornelo:

"Antes que empieza a andar el pie, se mueve camino de la muerte, donde envío mi vida oscura; pobre y turbio río, que negro mar con altas ondas bebe".

La muerte es, pues, la emperatriz de los cristianos en este mundo y todo le debe estar subordinado. Por eso en la Edad Media, que es la época histórica más absolutamente cristiana, la dueña de la velada faz, la "pallida mors" horaciana, despliega su descomunal tabanque y es la invisible musa que inspira a todos los artistas. Ahí están esas catedrales europeas que protegen el sueño de los fieles más notables en fríos sepulcros de piedra. ¡Qué hermosas y qué profundas son las estatuas yacentes de los obispos con sus mitras y sus báculos, de los guerreros amorosamente asidos a los puños de sus espadas, de las doncellas de mármol suavemente dormidas bajo las altas vidrieras ojivales! Ninguna otra época ha expresado con más unción, con más ternura, con más profundidad, la idea de la muerte. Incluso en el campo de la épica medieval, encontramos bellísimos cuadros en que el momento del tránsito despliega toda su poesía incomparable. Recuerdo, sobre todo, un breve romance viejo que describe el cortejo fúnebre del joven Fernando d'Arias, muerto en la defensa de Zamora. El poeta desconocido nos dice que le lloraban cien doncellas, "todas ciento fijasdalgo", y termina el romance con las palabras serenamente consoladoras de Arias Gonzalo, padre del joven guerrero difunto:

"¿Por qué lloráis, mis doncellas?

¿por qué hacéis tan grande llanto?

No lloréis así, señoras, que no es para llorarlo;

que si un hijo me han muerto

aquí me quadaban cuatro;

no murió por las tabernas,

ni a las tablas jugando;

mas murió sobre Zamora

vuestra honra bien guardando;

murió como caballero,

con sus armas peleando".

¿Qué típico de la Castilla medieval es este noble sentimiento de

resignación ante lo inevitable! Fijémonos además cómo la muerte es la invisible directora de escena que levanta con mano maestra ese aparato fastuoso y emocionante donde trescientos de a caballo escoltan el féretro de Fernando d'Arias, cuyo heroico deceso vienen llorando cien doncellas de Zamora. La muerte aquí deja de ser un mero suceso biológico para llenarse de belleza y significación, ascendida a los cielos ideales de la poesía.

Pero donde la Edad Media española ha condensado toda su estética funeral, es en ese espléndido salmo de ceniza que son las coplas de Jorge Manrique. Para el gran poeta del siglo XV, la vida terrena debe ser una ascetis para la muerte, puesto que ninguno de sus halagos es duradero. Todo pasa: las danzas, las bellas ropas, los juegos del ingenio, las músicas acordadas y la gentil frescura de los rostros femeninos. El móvil de nuestra conducta no debe ser el placer, sino los actos de valor y virtud con que ganaremos aquí en la tierra la vida de la fama y en el cielo la vida perdurable. Estas dos vidas son para Manrique mucho más valiosas que la terrenal y por ellas merece la pena salir de este mundo con entereza y sin miedo. Oigamos la voz de la muerte, que en las coplas es una dama noble y consoladora, cuando visita al Maestro de Santiago en la su villa de Ocaña:

“diciendo: “Buen caballero,
dejad el mundo engañoso
y su halago;
vuestro corazón de acero
muestre su esfuerzo famoso
en este trago;
e pues de vida e salud
fecistes tan poca cuenta
por la fama,
esfuércese la virtud
para sufrir esta afrenta
que vos llama”.

La inmortal elegía manriqueña es una quintaescencia de la concepción católica del mundo en la Edad Media y, concretamente, de la ascética modalidad que adopta el cristianismo en las resacas y alucinantes llanuras de Castilla. La “Ballade des Dames de Jadis”

de Francois Villon se parece un poco a ciertos pasajes de las “Coplas”, pero en el poeta francés contemporáneo de Manrique, se nota una gran nostalgia por los encantos de las damas cuya ausencia definitiva lamenta. Villon en su elegía es deliciosamente mundanal, mientras que don Jorge en sus “Coplas” desdeña por transitorio todo lo terrestre.

En la misma línea de Villon, se encuentran los poetas y escritores renacentistas en general. No olvidemos que los hombres del Renacimiento sitúan de nuevo su centro de gravedad en la vida terrena. La muerte constituye para ellos un suceso en extremo lamentable. Los poetas mundanos del Renacimiento exhortan a sus amadas a gozar de la juventud, a coger desde hoy mismo las rosas de la vida, para decirlo con un verso de Ronsard. No aguardan ellos la muerte como un acontecimiento apetecible, como una puerta que se abre sobre un reino de felicidad absoluta. Creen, desde luego, que al morir alcanzarán la existencia eterna de la gloria; pero mientras permanecen en la tierra, prefieren no pensar en cosas desagradables. Su concepción del mundo se puede resumir con el proverbio, según el cual, “más vale pájaro en mano que ciento volando”. Recordemos a nuestro dulce Garcilaso, cuando dice en un soneto dirigiéndose a una dama:

“coged de vuestra alegre primavera
el dulce fruto, antes que el tiempo airado
cubra de nieve la hermosa cumbre”.

Naturalmente que todas estas afirmaciones tienen su excepción en los escritores religiosos de la época, ya que la vena cristiana subsiste arrolladora y abundante en el transcurso de los siglos renacentistas, sobre todo en España, que, como dice un amigo mío anticlerical, tiene en este período una literatura de fruilazos; pero de unos fruilazos, añado yo, maravillosos.

En el siglo XVII, la estética de la muerte se llena de barroquismo y alegorías. Recordemos “Los Sueños” de Quevedo y “El Criticón” de nuestro admirable Gracián, que en la Crisis XI de su obra llama a la muerte “suegra de la vida” y la presenta con sus dos aspectos, el uno agradable y el otro desagradable, el uno de flores y el otro de espinas, el uno de carne blanca y el otro de hueso. Con

ello quiere decir el insigne-jesuita que la muerte les parece hermosa a los desdichados y horrenda a los felices.

El siglo XVIII, que es el siglo de la sensatez, nos da una interpretación de la muerte mesurada y discreta, es decir, a su imagen y semejanza. Pero, como sucede siempre con las inhibiciones, tanto contenerse acaba por provocar un estallido: el de la Revolución Francesa, que inaugura una época nueva y desmesurada, la época romántica. Este nuevo periodo representa un verdadero giro copernicano respecto del anterior y la estética de la muerte se pone a tono con la exageración sentimental que caracteriza el gusto de los románticos. En los dominios de la poesía se establece una auténtica dictadura de lo funeral y la muerte se hace terriblemente literaria. Cuando leemos las obras de esa época, sentimos deseos de exclamar: "Bueno, señores, un poquito de formalidad, que la cosa no es para tanto".

Por último en el siglo XX, nuestro siglo astronáutico y atómico, los artistas vienen utilizando el tema de la muerte con mayor sinceridad y desnudez. Se advierte un deseo general de plantearse tan grave problema partiendo desde cero, es decir, sin tradición y sin literatura. Pero de todas formas exageran bastante la importancia de la muerte y, como dijo muy bien Ortega en el último de sus libros, leyendo esos monótonos trenos de los existencialistas sobre la angustia escatológica, da ganas de pensar en la "Desesperación" de Espronceda.

Variaciones sobre la Poesía de Jean Aristeguieta

ESPECIAL PARA "ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA"

El caudal de agua clara se trae sus canciones.... La música es íntima, interior, entrañable, y asciende a lo visible en esencias maravillantes.... No hay metro ni medida conocidos, no hay límite ni distancia establecidos, no hay forma ni contenido señalados: en el seno del agua nace lo perfecto que puede lo mismo contenerse en una gota de rocío, en la brisa de fuego de una lágrima, o en el cielo, o en la inmensidad, o en lo eterno.... No puede medirse la palpación múltiple del agua: tendrá su pulso de caracola o tendrá su pulso de lucero....

El caudal de agua fresca se trae sus fragancias.... Todos los pétalos besaron sus ondas con infinito beso de amor, de tal manera que el agua es cuna leve de aromas, pero más aroma de la flor de sí misma, más intenso aroma de su propia esencia.... Fragancias le vinieron desde todos los florecimientos, pero desde los pétalos de su alma le llegaron más encantadas fragancias, muchas más que cuantas quieran darle los pétalos que besaron sus ondas....

El caudal de agua pura se trae sus ternuras.... Dimensión del suspiro, distancia del abrazo, secreto de la sonrisa, verdad de lo inabarcable, de lo impalpable, de lo intangible, de todo aquello que define la vida más allá de la vida, sin dejar de ser vida, pero con el ensueño invariable de perdurabilidad.... Ternura cordial, deliciosa ternura nacida de los florecimientos que no acaban, creadora de fjords de ensueño en las orillas claras....

El caudal de agua honda se trae sus nostalgias... Nostalgia de la voz menos que el silencio, menos que la música, menos que el temblor del alma, y, no obstante, tan musical, tan silenciosa, tan llena del temblor del alma... Viajera, el agua honda ahonda más aún, hacia honduras que bellamente duelen: la patria de las eminentes claridades, el tiempo sin tiempo de la comunión total en la sagrada Poesía, la divinidad torturada de sentirse con alas que trata de quemar lo circundante, la angustia exquisita de saberse ángel frente a lo costatable y vano...

El caudal de agua bella se trae sus visiones... Puras visiones, éxtasis, que no es sino el salirse del alma de su cárcel bellísima para ser todo con el alma universal... El agua siente este deseo, desea este deseo, vibra este deseo, y se agita, y se conmueve, y se desborda, y luego ya sentido todo lo bello humano que sentirse puede, se define en la nube, que es tan sólo el ángel sobrenatural del agua...

El caudal de agua hermosa se trae sus incendios... Incendios en el agua?... En la intimidad del agua hay también incendios gráciles o grandes incendios, solamente que la llama es humedad delicada... El agua que se quema intensamente ama el amor y el dolor del amor y la angustia infinita del amor... Por eso, a veces, tiene colores que no son de tarde que se quema en apagarse intenso, sino de agua que quema la tarde...

El caudal de agua dulce se trae sus estrellas... Las vino citando desde todos los paisajes, las vino pastoreando amablemente, las vino regando por su cabellera largamente diáfana... El agua con estrellas es todo el cielo, es decir, toda el ansia de cielo, todo el ser víspera transida de cielo... Las estrellas en el agua apenas tienen secretos de luz para la más honda estrella que alienta en su seno...

El caudal de agua intensa se trae sus misterios... El misterio es la gasa impalpable de lo eterno... El agua misteriosa sueña sus más allá de encanto, interroga al abismo y ella misma se responde porque en sí misma habita el abismo y la altura, la pregunta y la respuesta, la sed de eternidad y la inmensa conciencia de eternidad... El agua misteriosa hunde el mundo hacia su mundo metafísico...

El caudal de agua plácida se trae sus tristezas... La tristeza hecha dulce fraternidad para todos y para todo... El agua triste se detiene para la entrega de la caricia a cuanto espera o necesita su caricia, se complace en dar desde su propia tristeza la ingenua alegría de lo bello: algo más que las alas de la brisa, algo más que el polen viajero, algo más que el suspiro del viento entre las ramas, algo más que el hondo misterio que baja suspendiendo astros en las noches calladas...

El caudal de agua diáfana se trae su tesoro de totales esperanzas... Verdadera con la única verdad, con la verdad que no varía, con la verdad que es corazón humano y corazón sagrado del mundo... El agua dice esperanzas porque tiene en sí misma la íntima esperanza: un día, un día cualquiera, tal vez en cercanía inevitable, será la Poesía el idioma de todas las aguas de las almas...

El caudal de agua clara, el caudal de agua fresca, el caudal de agua pura, el caudal de agua honda, el caudal de agua bella, el caudal de agua hermosa, el caudal de agua dulce, el caudal de agua intensa, el caudal de agua plácida, el caudal de agua diáfana, se llama Jean Aristeguieta...

La presencia de la Poesía es total e íntima para Jean Aristeguieta... Una presencia no solamente en las dimensiones delicadas o en los inefables sentimientos, sino más allá de todo, combatiendo con fragancias angelical y fuertemente, tal como la lluvia fina que bendice los orígenes de los florecimientos... La Poesía es para Jean corazón entregado a todas las latitudes, encendido incendio de corazón en llama esencial y pura, temblor de sangre estelar y diáfana, para hacer que todo tenga su latido, para que todo se hunda en su santuario y se abraza con su abrazo en comunión de belleza que nunca acaba... Así, la Poesía descontrola ritmos y señales y es esto, Poesía, en toda su límpida sencillez pero también en su hondura que habrá de causar espanto a los espíritus débiles o de tibia creencia en el ideal... Ser poeta a la manera de esta Jean maravillante es poder dar el corazón al corazón del mundo, es acariciar con las leves manos purificadas en la nube y el rocío la entraña sagrada y palpitante del Cosmos...

LUZ DE LA POESIA

Tiendo la canción jubilosa de mi corazón
 La dirijo dulcemente confiada hacia todas partes
 Con el estremecimiento vital de la primavera
 Pues he aquí que mi canto es un sortilegio
 Es la vida de una vida infinita.

La apariencia me es indiferente
 Así como todo lo establecido
 Afrontaré la soledad
 Y andaré humildemente poderosa
 Al fin estoy liberada para siempre
 No hay más temor
 Incluso la muerte puede venir si le place
 Si la muerte aparece seguiré su curso
 La rodearé con mi amorosa sencillez.

Dame tu palpitación oh silencio sideral
 Quiero el sentido mágico de las cosas
 (El poeta sólo obedece a una ley
 De inteligencia y de gracia)
 Yo no soy cultivadora de rimas
 Lo que yo canto es simple
 Porque amo confiadamente a la Poesía.

Venga el frenesí de la transparencia
 Venga el regocijo heridor
 Avanzaré hasta la presencia de la belleza
 Hay que avanzar siempre
 La poesía es de todos
 Sufriré para conquistar su diáfana alegría
 El poema es la más bella imagen del alma.

Cómo entonces el Poeta así sentido, vivido, amado y transfigurado no será la voz de Dios, el pulso universal, la respiración sagrada, lo humano coronado de humanidad, lo divino coronado de divinidad?... El mandato interior dice que el Poeta es el beso y la herida, la fuga y el hundimiento, la pureza desnuda y la gasa de fragancia musical que rodea las constelaciones.... El espíritu dice al

Poeta ser el único que logra un milagro sólo por él logrado: la muerte de la muerte, porque aún en las manos del verdugo bendice y besa, comprende y canta, y su voz diafaniza toda oscuridad y por su palabra la tiniebla terrestre florece las auroras.... Jean, esta Jean del encendido aroma, así lo exige, en un decir que viene a ser transparente evangelio poético, palabra clara de asombro.... El Poeta ha de ser alma y vida de la poesía, pero también ha de ser muerte del poema, entendida la muerte no como la oscura enemiga que mal califican los hombres, sino como cuna de nuevos renacimientos, como despetalarse para ser total aroma, como variar de forma en esencia....

ENTIENDO POR POETA

Entiendo por poeta
 Un testigo universal
 Un ser de secretos inviolables
 Un ser de carne y hueso
 Con sus latidos de tinieblas y transparencias
 Un puente alucinado
 Entre las lágrimas y las esperanzas
 Un eje de bondad inconfundible
 Un pecho que avizora lo más distante
 Con sus nubes enternecidas
 Con sus himnos alzados como alas.

Entiendo por poeta
 Un ser elemental hombre o mujer
 Que puede morir por el poema
 Que no se lamenta en la adversidad
 Porque le sostiene la fe
 Que combate no sólo con su canción
 Sino que se levanta contra las injusticias
 Con sus hechos y sencilleces cotidianas.

Entiendo por poeta
 Quien se sacrifica por el ideal
 Un ser de mansedumbre y fortaleza
 Un ser invariable
 Cuando los demás se venden

Quien sublima las dificultades materiales
 Porque le sostiene la armonía
 Y donde hay pasión el miedo es un engaño.

Entiendo por poeta

Quien ama aunque le entreguen al verdugo.

Pero cuál es la esencia de las esencias de la Poesía?... Cuál el alma más íntima de esta música que acompaña la vida y vuelve dulce hasta el mandato mismo de la muerte?... La esencia de la Poesía, como la esencia de todo arte verdadero, es la Belleza... Todo cuanto se diga lejos de esta simple y profunda verdad y aún en contra de ella lleva camino errado, de ausencia de eternidad... Se podrá mirar la Belleza desde distintas pupilas contempladoras, se la podrá hallar en formas que se hermanan con el propio pensamiento o el íntimo sentimiento, pero siempre será Belleza, es decir, alma de la Poesía... Jean Aristeguieta ama esta Belleza permanente y le dedica una oración de asombrosa sencillez, pero, por ello mismo, de contenido perfecto: sólo quien puede decir lo fraternal del pétalo y el salto puro de agua halló la verdadera Poesía... Jean ora, con las manos llenas de lirios y los ojos llenos de hondos poemas, ora, y desde el cielo, que es copia de su propio cielo interior, le llega la Voz... He aquí la oración sencillamente honda:

YO TE PIDO BELLEZA

Yo te pido belleza
 que no me dejes caer en las redes
 de los sacrilegos que olvidan tu signo.

Yo te pido belleza
 que me sostengas sierva de tu gracia
 para sobrellevar
 la angustiosa alegría de amarte.

Yo te pido belleza
 que tu verdad nunca desfallezca en mí
 ni siquiera cuando la derrota cubra los horizontes.

La invocada eternidad desciende con pie angelical y respiración de brisa, y crece en el pecho de Jean el amor, el amor de Belleza

que es algo mucho más grande y divino que el humano amor... Amor por el beso y la herida, por el ala y el viento que hiere el ala y le obliga al holocausto de aroma... La Belleza entonces se vuelve pasión de claridad, aun al borde de la desgarradura, en la agonía misma que viene a ser agonía de luz que muere en los labios para nacer en el alma... Amor total, amor con clarividencias y éxtasis, amor que puede mandar, como en el mandato de Jesús, el clarísimo, que los montes de incompreensión se trasladen a un leve terreno de nubes delicadas o que la inquietud del mar abra su alma en esencia de armonía con los primeros luceros...

A LA BELLEZA

Amo tus vastas soledades
 con relámpagos y gemidos
 belleza de los santos
 belleza de los combatientes
 belleza con música de secretos heroísmos
 belleza-látigo de creación desencadenada
 ojo de la pintura
 escultura profunda
 filosofía-imán-clarividencia
 trompeta de luz hacia el misterio
 pasmo abierto de la sangre
 oratoria rasgada como una flor metálica
 amor vuelto triunfo vuelto desgarradura
 oh belleza-poesía-agonía-verdad.

Este amor de Belleza trae la penetración a los inefables secretos... Ah, saber la mano que da color a las flores y construye las cajitas de raso intangible que encierran la música en la garganta de los jilgueros... La imaginación es hija del amor de Belleza y tiene mimos de la Belleza que le entrega la luz de la luz y la luz de la sombra... A veces, basta un instante poético de mirar el hundirse de la luz en el agua para comprender la armonía inacabable... A veces, basta un ruido sin ruido en la noche pura para sentir en las sienas el lirio de Dios... El mundo de Jean es un mundo de magia y encantamiento...

VIDENCIA DE LO DESCONOCIDO

Innumerables sonidos acuden a despertar
 las hojas de la imaginación
 salobre recinto de las imágenes
 por donde ángeles de vestiduras moradas
 viajan hacia países fascinantes
 Oh videncia de lo desconocido tú salvas
 como las músicas que cruzan las sienas del poeta.

Y acontece entonces que el más allá de lo incógnito se cultiva
 con el trigo del ensueño y la semilla intangible que no muere jamás...
 Jean tiene este sueño lleno de ensueños en lo más profundo,
 lo tiene por vocación y amor, por mandato y camino...
 Jean sabe que aun en el canto de amor aparentemente dedicado a
 la pasión humana está tocando las puertas del más allá y está co-
 laborando delicadamente a la armonía del universo...

MAS ALLA

Más allá de esta luz que no sabemos
 Si es aliento terrible de misterio
 O pálida esperanza turbadora
 Yo te quiero con mística violencia
 Más allá del destierro en que agoniza
 El sueño de mi sueño más arcano
 Cuánto tiempo he rodeado tu silencio
 Que me exalta en un vuelo con su música
 Oh tiernísima flor de la ternura
 Más allá de mi sangre con su flama
 Que persiguen las sombras las tristezas
 Yo cultivo el ardor de tus latidos
 La pasión de tu azul de tu alborada
 Lenta fiebre mi fiebre sin medida
 Yo tan ala de angustia de lucero
 Yo que al viento le digo que te adoro
 Más allá de estos cantos desatados
 Como nubes sedientas como lavas
 En que clamo al vacío a la intemperie
 Yo te dejó las llamas de mi amor.

El destino de quien sueña y crea belleza es un destino de arca-
 nos y misterios... Frente al día interpreta el hondo sentido de la
 luz... Frente a la noche interpreta el hondo sentido de la som-
 bra... Pero luz y sombra son apenas vestidos del Misterio, vestidos
 que deben ser quitados por quien sueña y crea hasta dejar en be-
 lla y plena desnudez la eternidad... Especie de rosa múltiple a to-
 dos los vientos desconocidos, quien sueña tiene tanta finura como
 para oír la Voz que nadie más escucha, pero precisamente este sen-
 tido le crea su hondo mundo de tortura interior: feliz y tristísimo,
 quien escuchó la Voz Unica va por la vida siendo agua de bendi-
 ción absoluta y fuego de quemadura absoluta... Jean Aristeguieta
 asciende a su propio espíritu desde lo tangible del sentido, y halla
 una imagen con estrellas, una imagen ideal y, al propio tiempo,
 completamente real de sí misma... Entonces entrega esa imagen
 con pasión de autorretrato, es decir, en una entrega de su íntimo dolor
 y su maravilla íntima...

AUTORRETRATO CON ESTRELLAS

Atormentada como una caída de agua
 Nostálgica entre preguntas desbocadas
 Con la cruz del amor con el triunfo del amor
 Las visiones señorean en mí
 Toda yo soy una hija de la fantasía
 No se someten mis ojos
 Que exploran lo inexplorado
 Creyente con una pasión honda como la muerte
 Dibujante de fulgores proféticos
 Magia aluvión impulso arcano
 Amante de la poesía
 Con sus torbellinos e imanes
 Siempre seré la espuma desterrada del mar
 Penitente de la noche rosa de la noche
 Y ala en vuelo de arcángel
 Voy hacia los hechizos
 Soy turbulenta como la felicidad como el vértigo
 Soy una ola siempre ola de leyenda
 Ola semejante a una ola enamorada
 Y mi historia es una estrella inalcanzable.

Jean es libre... Y cómo no ha de serlo quien tiene en sí misma la Poesía y canta y expresa la Poesía?... Quien canta amor de Poesía ha de ser libre por sobre todo y por sobre todos. Un lazo leve de aroma ha de aparentar atarle al mundo, pero es una atadura sin atadura de verdad, pues lo mismo puede ser el aroma de la flor que el aroma de la estrella, el aroma de lo visible o el aroma de lo incógnito, el aroma de lo actual o el aroma de lo eterno... No se concibe el sueño creador sin libertad absoluta, una libertad divina que se define en su propia creación sin ajeno mandato... Jean es libre con la clara y simple libertad de lo sencillo: ala, brisa, pétalo... Y es también libre con la fuerte y honda libertad de lo profundo: viento, mar, inmensidad... La libertad es el ámbito único en que el creador puede soñar y cantar, y cuanta dimensión o límite se trate de crear para su ensueño sólo logrará quebrar sus alas y obscurecer su canto. El creador de belleza se debe íntima e íntegramente a la Poesía. Jean es libre, sencilla y profundamente libre, con una libertad ya no sólo de esenciales intimismos, sino aun de la forma: ella misma creó su forma y manera, ella misma se dió sus caminos originales, ella misma se inventó su idioma poético que nadie tuvo antes ni nadie tendrá después... Por eso canta Jean la libertad con canto apasionado....

LIBERTAD

Vertiginosa entonación por la libertad
 Por su materia terrible como el huracán
 En donde el alma se turba se enciende
 Sueña con que es un ala infinita hoguera
 Libertad es fiebre desesperada fiebre siempre
 Yo te amo libertad hermosa mía
 Te amo porque eres invencible estremecida
 Altiva en tu misterio en tu humildad.
 Tú asistes al secreto de mitos y de abismos
 Y tú vibras de vida legendaria perfecta
 Tú eres soplo de júbilo desnudez palpitante
 Y danzas en los vientos danzarina de fuego
 Libertad de blancura de martirio de gloria
 Eres vértigo libre un pulso desbocado
 Tu belleza me invita a cantar dulcemente Y

Como cantan las aguas los amores la fe
 Libertad yo te adoro libertad de mis huesos
 Libertad incendiada deslumbrada esperanza.

Libertad sangre mía impetuosa bandera
 Quiero morir por ti levantando tus flechas
 Después sobre esa cima elevarán el triunfo
 El triunfo irá volando a lo largo del mundo
 Libertad desbocada ciego arcángel de abril
 Yo quiero para siempre cubrirte con mis besos
 Yo quiero que en mi muerte me den tu corazón.

Libertad con el aire en señal de futuro
 La grandeza es doliente libertad-bienamar
 Eres alce de nieve con el pecho transido
 Vendaval furia acanto torrencial armonía
 Libertad heridora libertad siempre alerta
 Prometeo encadenado jamás negó tu luz
 Te coronan los puros los videntes los firmes
 Los que nunca de miedo han caído los fuertes
 Libertad que das rayos sedientos de pasión.

Columna intacta bella magnífica belleza
 Tú existes verdadera cual albatros errante
 Tú eres vara de paz en medio de los odios
 Doncella de arboles enardecida espuma

Orgullosa victoria tú entregas la verdad
 Libertad en los pechos despidiendo centellas
 Libertad con el pulso de flagelo y asombro
 Tú pasas por la vida regalando luceros.

Siempre se vuelve a Grecia, Patria Luminosa de la Poesía y el Ensueño... El anámnisis poético es el más cierto, el que cumple sobre todas las tierras y bajo todos los cielos la nostalgia antigua de la divina Grecia... Siempre se vuelve a Grecia: el alma poética, en sus hondos momentos, descansa en las claridades de la cuna de la claridad, en la tierra de los florecimientos donde gusta estarse en gesto de nostalgia aparente que siempre, siempre, es presencia de antes de lo que ahora borda el tiempo... Siempre se vuelve a Grecia:

el espíritu no sabe quedarse en las playas del nacer de ahora, y busca, apasionadamente, las playas de los antiguos nacimientos.... No puede llamarse ciertamente poeta quien alguna vez, aunque sea en el sueño de un instante, no volvió a su Grecia de siempre....

Jean Aristeguieta vuelve a su Grecia, a su amada y eterna Grecia.... Hasta de las sandalias de luz que le regalara la Belleza se desposee Jean, y vuelve bella, dulce, sabiamente descalza a su tierra de siempre.... La túnica es de diáfana diafanidad bordada de infinitas presencias y nostalgias.... Sobre las manos y los pies santificados bajo el sol heleno le llueve un finísimo despetalarse de claridad esencial.... Descalza y pura, transparente y clara, vuelve Jean a la tierra de todos los tiempos....

La oración primero, la oración apasionada y apasionante para quien fuera en amor más alta que el cielo y más honda que el mar.... Así Safo, la diosa de los únicos amores, en la voz palpitante de Jean.... Así Safo, la enamorada del amor....

INVOCACION A SAFO

Amor que mis sentidos atraviesa
Y cruel hiere la rosa de mi nombre
Es antiguo en tus venas en tu sino
Safo por la pasión crucificada
Safo como bandera por el viento
Amor con alas con fatal desvelo
Se prende a mi verdad alucinada
Safo de la vehemencia degollada
Safo con aire vivo entre la muerte
Y azul de hierba en medio de la boca
Oh hube desolada por mi alma
¡Sálvame para siempre de temores!
Y Safo delicada lira pura
Me da su resplandor de poesía
Donde la flor con la esperanza ceden
Y todo en lágrimas yace sin ventura
Para caer de un ciego sentimiento
Ay diosa de grandeza verdadera
Dame por fin tu antorcha ya perezco

El amor del amor rodea mi aliento
Y gimo al tiempo irremediamente
Safo pradera en sangre templo-aroma
Me pierdo entre tinieblas quebrantadas
Vienen la soledad la nada el polvo
Y quedo solitaria de infinito
Vuelve a mi corazón tu fe llameante
Que el amor es un mar atribulado
Un cielo con relámpagos de triunfo
Que el amor del amor mi pecho azota
Y lo enciende atormenta y fortalece
Safo del gran amor maravillado
Del poema caído en pleno fuego
Safo madona leve castigada
Dame la exaltación y sus raudales
Quiero morir amando para siempre
El torrencial secreto del amor.

El retorno a pasos ciertos de lo constatable es ya sólo cumplimiento del secreto anhelado, realidad actual de la esperanza eterna. La llegada de la sonrisa y la mano pulcra es tan sólo la comprobación perfecta del ensueño: siempre el ensueño es la pura verdad de lo verdadero.... Cuando Jean mira su Grecia con pupilas de soñadora helena ya en sus pupilas estaba residenciada desde siempre la luz helena, ya llevaba en ellas intemporalmente el florecer heleno, el amor heleno, la infinita nostalgia de la claridad helena....

POR EL TALLO DE HELADE

Más azul que el lamento del otoño
Más denso que el responso de las ninfas
Y más ala que el verde de Atenea.

Más colmado que el beso de Afrodita
Más intacto que el lazo de los Dióscuros
Y más enternecido que el jacinto.

Más fluyente que abeja de verano
Más aromado que el nenúfar fresco
Y más eterno que el laurel sin rumbo.

Poseidón, mar, espíritu, signo, vida y tormento del mar, halla en la voz de Jean la expresiva íntima palabra que llama y acaricia, sí, pero que también se duele del dolor de las bellísimas islas con su clarísima eternidad no concordante con las actualidades demasiao actuales....

POR POSEIDON

Patriarca de los frios azogados
Que exhalan los vapores de la mar
¿No te mueve a dolor lo que contemplas?

Islas de tu heredad que eran felices
Coronadas por mástiles y olivos
Hoy las vencen las Furias implacables.

Tú que guardas encajes submarinos
Legiones de hipocampos y delfines
¿No te turba el quebranto de las islas?

Apolo, el dorado mensajero de las luces más altas, el de las coronas antiguas de blancura, el deslumbrante, el brillantísimo... Apolo de la juventud sin fin, de las fuentes de belleza radiante que no acaban, de la mirada en friso de eternidad... Apolo del pastoreo de luces por los cielos profundos, de la frente besada por todas las más claras claridades, halla nueva claridad en la voz de esta Jean griega.

POR APOLO

Qué sencillez de albatros y palmera
Qué afluencia de miel en las palabras
Y qué sol pensativo por las sienas.

Qué plácida embriaguez junto a lo puro
Qué respaldo cimero ante los sueños
Y qué desdén por cuanto es pasajero.

Qué majestad de vuelo en la mirada
Qué quietud en los rasgos imperiosos
Y qué fuego de lauro en las arterias.

Bajo todos los cielos y bajo todos los fuegos, junto a la pequeña semilla que es cuna del intenso aroma y en medio de la desesperada grandeza del mar, estará siempre Eros... Y en la marcha de la sangre, y en el pulso de la esperanza, y en la sonrisa que atestigua la gracia, y en la lágrima que atestigua el ensueño, estará siempre Eros... En el rocío y en la llama, en la brisa y en la tempestad, en la corola, en el trino, en la nube, estará siempre Eros... Siempre, siempre, como símbolo del Amor creador, pero más como símbolo de la inmortalidad por el Amor... Quien ama de Amor perfecto no muere jamás... Jean lo siente, lo siente, y lo dice en un canto lleno de su propio espíritu florecido en los más altos florecimientos....

POR EROS

Tú nunca morirás dios traspasado
Por la caricia de tu propia sangre
Oh raudal desafiante y memorable.

Tú nunca pasarás hacia la sombra
Pues ámbito de grana y sentimiento
Nutre el linaje fiel de tu destino.

Tú nunca partirás del limbo o polvo
Eres el cielo de la luz triunfante
Vaticinio de fe en medio del Caos.

Desde la Aurora viene la brisa... Desde la luz que no calza todavía sandalias de brevisimo rocío viene la brisa... La brisa es el beso del infinito a las flores y los pensamientos... Su vuelo es casi inmaterial, sueño de vuelo y paso con pie de ángel deliciosamente niño... La brisa peina crenchas de margaritas y se hunde en corolas de campanulas... La brisa construye más que el ave mínima la ternura del nido y más que el ensueño de la madre selva su amor de fragancia como cabellera de mujer adorable... La brisa es el suspiro de la madrugada cuando recién se despierta y su sonrisa dedicada a la delgada distancia... Céfiro está en la brisa, Céfiro es la brisa, y lo es en esta definición de brisa de Jean, soñadora en brisa de poesía.

POR CEFIRO

Aljaba del crepúsculo radiante
 Friso delgado junto al mediodía
 Y cinturón salobre de la noche.
 Cimera de los cánticos perdidos
 Ala de la ternura consumida
 Y venero de paz en los senderos.
 Cautivador espacio flor de Eolo
 Con pie de levedad vuelo-secreto
 Pequeño territorio del rocío.

Y de nuevo, variación sobre la presencia infinita, el recuerdo de Safo, el amoroso e íntimo recuerdo de Safo, hermana de las corolas más intensas y de las olas atormentadas del mar... De nuevo la invocación de la amante tan amadora y amada... De nuevo el dulcísimo reclamo de su ausencia y su presencia enardecida en el alma: el perfume, a dónde irá sin ella, a dónde irá su propio pulso de canción errante sobre todos los cielos y sobre todos los mares del mundo y de más allá del mundo?... Jean la retiene en su más íntimo anhelo porque, después de todo, Safo es solamente otro nombre de la Poesía...

POR SAFO

Oh tú doncella de una isla bella
 Tú cabellera de laurel y sauce
 Tú seductora con tu ardiente lira.
 ¿Dónde reposas sombra visionaria
 De la esperanza y su pasión ceñida?
 Oh doncella de venas inmortales.
 ¿A dónde irá la flama del jacinto?
 ¿A dónde el pulso de tu canto errante?
 Oh doncella sumida en la nostalgia.

La Hélade es eterna eternidad... En todo lo bello y perfecto estará su luz o siquiera la sombra bienhechora de su luz... El

mármol bellissimo, el canto de claridades profundas, la palabra absoluta que llega al pensamiento y al corazón, la leyenda en su más bella realidad, el mito hecho sol para todos los tiempos, es y será la Hélade sagrada, la Hélade habitante de todo corazón poético, habitante del corazón de esta Jean que así dice su clarísima claridad...

POR LA HELADE SIEMPRE

Con el laurel de línea seductora
 Con el mármol-columna de la gloria
 Con el canto augural y vencedor.

Con el amor que desafía el siglo
 Con la ciencia en su lumbré vigilante
 Con la proeza de héroes y heroínas.

Con las nubes de Zeus fuerzas del cosmos
 Con Afrodita torso de la gracia
 Con las Musas fronteras del asombro.

La noche es el camino hacia la eternidad... Sólo en la noche, el espíritu comulga íntimamente con la eternidad... La noche es el alma del Misterio alumbrada apenas de lejanas constelaciones: su caricia torturante es el secreto que se calla desde hace siglos la Esfinge y que se intuye en poesía, y que se conoce en poesía, cuando la sombra perfecta se llena de incendios interiores y, a través de las distancias infinitas, el espíritu contemplativo marcha puro y desolado, profundo e inquebrantable, hacia donde el pulso cósmico dice esas verdades no para el tiempo dichas... La noche enraiza y anima estrellas en lo más íntimo, y más distantes que las mismas estrellas de su sagrada tiniebla... La noche es la bella y tremenda desnudez de la verdad, no de esta verdad de ahora, que apenas se hiere y quebranta en el agua de la primera lluvia, sino de la única, de la de siempre: entrar en la noche es oír el silencio perenne del infinito... Jean dice su nocturno apasionado, con fragancias y tormentos, con caricias y heridas, con labios quemados en la sed de las sedes y pupilas crecidas en el ver de la cierta inmensidad... Jean halla a la noche hermana de su anhelo, y a ella se abraza como a cruz donde se ofician las más grandes bellezas y los más grandes martirios.

NOCHE TURBADORA

Noche turbadora de seno enigmático
 Noche de mástiles perseguidos por la tempestad
 Noche desvestida en las olas de los naufragios
 Gran noche de mis ojos de mis huesos noche mía
 Que arrebatas de cánticos esta señal de mi aima
 Noche por obra del amor noche de rosa enloquecida
 Noche de perfumes delirantes de vapores heridos
 Noche junto a la sangre que embarga el pensamiento
 Noche de sed y de embriaguez noche total desolada
 Noche que me conduce a los elementos
 Con imágenes de fuego de aire de agua de poesía
 Noche de cabellos enternecidos por la fatiga
 Noche de espumas de quimeras de fosforescencias
 Noche por tu boca que calma mi pasión
 Noche por tu sien de jazmin y de leyenda
 Noche por tus pestañas como hierbas desafiantes
 Noche por tu secreto floral confundido con el éxtasis
 Noche por tu palabra de hechizo y de silencio
 Noche por tu noche misma detenida en mi fe
 Noche porque te quiero con campanas y ciclones
 Noche por tu piel de icaco y de guanábana
 Noche sólo tuya sólo mía sólo nuestra
 Noche de plantas aromáticas propias de la noche
 Noche substancia de mitos de besos de adivinaciones
 Noche que corres a incendiarte contra la eternidad.

Después de tal llamamiento e invocación, la noche de la tormenta y de la fe revela a Jean sus inefables esencias... Porque, en verdad, la noche se entrega amorosa y torturante a quien la encuentra en su pura desnudez de eternidad... La voz de Jean adquiere entonces sabor de oráculo dicho en la hondura de un siglo que pasó y no ha de pasar jamás: su boca de rosa cariciosa y pura se llena de la presencia del presagio, y en sus pupilas donde habita una niña sabia se incendia la revelación... Su palabra es de sencillez elemental, sí, porque no de otra manera puede decirse el ser de la noche... Parece corriente clara la que surte de estos labios besados intensamente de la Poesía, y, sin embargo, hay un hondo caudal soterrado en su interior, hay un mundo de almas de palabras que la-

ten desesperadamente por traducir lo que pudieran comprender los hombres.... Por eso el poema de Jean se clarea de estrellas insubles....

NOCHE

La noche es este cielo que no miran mis ojos
 La noche es este aliento que me inunda en su limbo
 La noche es esta espera de sangre en llamarada
 La noche es convocarte por toda la belleza
 La noche es esta fiebre con visiones dolientes
 La noche es rodearte de besos insondables
 La noche es sumergirme en un confin perdido
 La noche es embriaguez con su laurel quemante
 La noche es la tormenta el desvelo la fe.

Una exquisita ternura como tallo de aroma, una rosa suavísima en vísperas de ser rosa, una diáfana metáfora del vuelo antes mismo de la intuición del vuelo, fluye de la poesía de Jean... La levedad de la espuma nada dice ante esta voz, y nada tampoco ese escarmenarse de nubes en el cielo melodiosamente manso... La elegía nace de su esencial exquisitez con una tenuidad maravillosa... Así este canto de ausencia por una niña que recién sentía el desprenderse de las alas para el nacer de la sonrisa, esto que es casi imaterial, brisa y fragancia, esto que se pronuncia y nace mucho antes que el suspirado suspiro....

ELEGIA II

Fatigada violeta parecía
 Cuando exaltaba la melancolía.

Delicada violeta semejava
 Cuando como rocío se desataba.

Un dulce arcano de su ser fluía
 Doliente llama que la consumía.

Un dolor manso de su ser llegaba
 Como perfume de su ser quedab



Ay la azotaron vientos y resinas
Ay a su alma fatigada y clara.

Y esta palabra que Francisco de Asís habrá besado en su sencillo cielo de jilgueros y canarios, de peces dorados y una gracia de sol en las cigarras.... Este nostálgico canto por el pequeño compañero y amigo, bueno y claro, con sus ojos clavados en los ojos meditadores de Jean y lamiéndole las manos hasta tornarlas más claras de poesía.... Esta palabra conmovida que huele a albahaca cuando la lluvia fina comienza a caer como llanto insinuado de los ángeles....

A TERRY, EL PERRITO ASESINADO

Era como una escarcha en la penumbra
Era como una rama de albahaca.

Su humildad era pan, era ceniza,
Era como un mensaje virginal.

¡Qué corta la raíz de su presencia,
Mejor ya muerto y no cauce doliente!

Era cendal dorado por las horas,
Era paciencia y sangre irremediables.

¿Renacerá en un cielo de guayaba
Para ser coronado como un ángel?

Y esta elegía no sólo del propio viaje viajero, sino del alma viajera.... Esta saudade de lo íntimo en el paso irremediable.... Esta violeta que nace con raíces de eternidad inexplicable y transmuta su distancia en el lucero.... Esta elegía por el propio camino andado a pie delicado y leve.... Este pétalo infinito....

ELEGIA EN AZUL

Esa espuma que pasa tiernamente
Con su edad de tristeza en llamarada,
Sombra es de mi espíritu lejano,
Leve sombra de nácar en suspenso.

Ese hechizo que mueve a la violeta
Por un marco de límpida elegía,
Sombra es del olvido en que me pierdo,
Sombra aérea disuelta por el viento.

Y esa llama desnuda, ala de amor,
Que atraviesa paisajes de silencio,
Sombra es de mi frente estremecida
Por el lívido rostro de la nada.

Qué infinita delicadeza la de esta Jean delicada en sus poemas de sencillez maravillante, como andar a pie desnudo sobre campos de lirios y margaritas.... Como delicia infantil de hundir las manos en el agua y sacar en los cuencos pequeños los retratos temblantes del paisaje.... Como mirar un cielo de palomas en la montaña.... Como encender sólo con la sonrisa la luz del alba.... Así su canto a la lluvia, su canto de amor purísimo al agua, que se hunde en el agua de la lluvia con hundimiento mansísimo y claro....

A LA LLUVIA

Te canto por cabellera incitante
por invitación a rozar las praderas desnudas
te canto por hermosura sonámbula
por melancolía jubilosa de las almas
te canto por bienvenida a mi corazón
con tu imagen sobrenatural y sencilla.

Sencillamente inmensa se ofrece al fuego de la sangre, humildemente sabia, toda ella belleza esencial, toda ella alma diáfana.... Se ofrece en simple entrega, en purísima dación, en abrazo de querida intimidad.... Se ofrece como canción a la brisa, como menuda fiebre a las alas, como agua de descanso a la estrella....

VOTO DE SENCILLEZ

Me acerco a tu fuego y a tu delirio oh sangre
para brindarte este voto de sencillez
Seré tu bandera tu destino de aroma
seré tu caudal de fantasía tu inagotable pulso

seré espuma seré hechizo seré viento
sostenida pasión del amor que es puro amor.

La poesía es eterna presencia.... No importa que nadie la escuche de este lado del mundo: la escuchan siempre de rodillas el corazón del mundo y el pulso clarísimo y agitado, de Dios.... La poesía se la lleva en lo íntimo, enraizada y residenciada en lo profundo, angelical y clara, pura desnuda, y aún en sus amarguras y tristezas es mensaje de divinidad.... Jean, palpitation intensa del palpar de Dios, lleva la poesía para siempre y la dirá para siempre....

OH DESTIERRO CELESTE

Oh destierro celeste

de la poesía en la poesía por la poesía

A los poetas no nos importa que no nos escuchen

Somos los creadores de la mitología del ensueño

Videntes con ramales de amargura

Mensajeros de Dios

Oh heredad deslumbrada

Oh certidumbre perfecta.

Isadora, la divina Isadora, es sólo una nostalgia infinita del pasado claro y una infinita nostalgia de claridad del porvenir.... Su danza es un vuelo hacia donde se inicia la luz, hacia donde la luz tiene su cuna delicada de pétalos inasibles y tiernos.... Santificada en el Arte, magnificada en el Arte, eternizada en el Arte, libertadora del ritmo en vuelo esencial, creadora de las nuevas y futuras armonías, llama transparente vibrando en suprema melodía.... Jean encuentra este ser del Ser genial, lo encuentra también en la dimensión sin dimensión de la nostalgia: movimiento musical absoluto más que la flor del aire, pero sabiendo que el Partenón sagrado fue la casa de su original inspiración.... Bellísimo destino de ala y recuerdo del ala triunfal sobre los mirtos y la Montaña Suprema.... Isadora es el retorno de los dioses puros de la luz y también la profecía de los dioses puros de la luz.... Así aparecida en el alma de esta Jean admirable....

DANZA-NOSTALGIA DE ISADORA DUNCAN

Danzabas como una driade como una ola
danzabas oh caótica imagen de la belleza
desnuda por entre la diabólica flama de tu signo
danzabas enigmática dueña de violetas
entregada a tu embriaguez con resplandores
danzabas sin noción de que la muerte crecía
danzabas con la rebeldía de una corola desesperada
con la intrepidez de las mujeres videntes
—las hijas de Grecia que consumían laureles—
danzabas en una tierna y desmensurada pureza
—como aquella tarde frente al Partenón
en que la diosa de ojos verdes
iluminó tu sangre iluminó tu pecho—
danzabas Isadora la más irreal la más real
danzabas en un trance de vuelo y de espiga
A tu conjuro el ensueño trazaba una parábola
danzabas transfigurada libertadora de la danza
hasta coronar con tu secreto el aire de la música.

Hay una figura de Dios sufriente y creador.... Una figura más alta que todo cielo y más honda que todo mar.... Hay un nombre que de sólo pronunciarlo conmueve los cimientos de luz de las constelaciones y los cimientos de sombra de los espacios infinitos.... Hay un Dios que divinizó el dolor en sí mismo y lo divinizó en alegría sobrehumana para todos los siglos de los siglos.... Hay un Dios que vive y vivirá para siempre en todo el universo, en todos los orígenes y en todos los fines, tempestad y fragua de infinitos, incendio y purificación, cataclismo supremo que vuelve a crear de su mano prodigiosa todos los mundos.... Beethoven.... Beethoven.... Y Jean lo halla en su infinita maravilla de tormento y creación, de angustia y divinidad, y de su mano herida es llevada a la justicia, que no es sino la conquista de la inmortal claridad....

Oh música de Beethoven igual al murmullo del mar
oh música de lamentos y de fortaleza
trenzada a mi vigilia la conduces
hacia un futuro de justicia.

Sobre América y sobre el mundo, símbolo actual y eterno de la Libertad, Simón Bolívar, la más alta figura de estas tierras nuestras, la inmensidad encendida en las más puras luces, el divino sacrificio al porvenir. . . . Para hallarlo hay que tener incendios esenciales en el alma y un vuelo desmesurado en el pensamiento. . . . Para cantarlo, en su presencia inalterable de dios tutelar, se ha de llevar en la voz el cristal de los ríos de América nuestra y el mismo afán de sus cielos para el auspicio de los vuelos quiméricos hacia la luz. . . . Bolívar, Padre de la tierra que nuestros ojos bebieron en el primer milagro de su alba, sagrada presencia sin tiempo, no obstante, presidiendo todo tiempo, pues que su voz no solamente fue llamada a destruir cadenas, sino profecía para los siglos de los siglos. . . . Bolívar se confunde con América, pero es más grande que ella: no alcanzarían todos sus ríos de honda majestad a nombrarle exactamente, ni las cumbres donde los cóndores aprenden sol serían plinto suficiente de su destino. . . . Bolívar vive y vivirá mientras el alma humana sea natural e íntimamente inclinada para el sueño sin fronteras ni limitaciones, mientras el alma humana recuerde que es divina con la más alta divinidad, con la única divinidad posible: la libertad. . .

La estatura infinita de Bolívar así sentida con sentimiento americano y universal inquieta todo canto poético. . . . Por eso, en la voz apasionada y pura de Jean tiene medallón incomparable. . . .

Si miraba a los Andes Bolívar era un profeta
con las ideas errantes como la propia libertad.

Le consumía el vértigo de lo infinito

—una infinita soledad llameante—

un darse por la patria una pasión sin tregua

un morir de no-muerte un clamor de

"mi patria mi bienamada patria perseguida

juro que serás libre para siempre".

Y desafío los mitos

Puso su corazón al frente de los Andes

Traspassó sus alturas.

Fue un testigo universal y visionario

de aquella oscura poesía.

Se aferró a los abismos de los Andes.

Cubrió de soledades su corazón humano

—con esa intensidad de los poetas

centinelas de Dios sobre la tierra—

quebró la majestad hundió su huella

en la terrible Mole de los Andes.

En dónde mejor hallado el nombre humano y divino del Libertador que en los ríos de América? Acaso nuestros ríos no son también rebeldes libertarios que van al mar, no a hundirse mansamente en su seno, sino a enseñarle lecciones de protesta frente a la sombra? Acaso nuestros ríos no son cielos que se guardan sus propias infinitas constelaciones?

En los ríos de América, en los ríos de la cuna del Hombre de la Luz, halla Jean su reflejo maravilloso. . . . Y desfilan los ríos venezolanos, grandes y bellos, sonoros a gloria de Olimpo de selva primitiva y diáfana. . . .

LAS AGUAS LO REFLEJAN

La belleza flamígera de la patria
con ríos de venas desbocados
con torrentes que parecen salir de las nubes
con árboles de poderes fascinantes
y montañas con metales con nieves y soledades
son la anunciación tuya Bolívar.

II

Si digo ríos venezolanos
me alucina el Orinoco con espesuras
Orinoco de caótica y dulce plenitud
porque en su ímpetu en sus abismos en sus delirios
está tu dimensión de padre-tempestad Bolívar.
Y siguen las turbulentas aguas de Guayana
con sus rocas con sus leyendas de dioses autóctonos.
Y Amalivaca de barbas fluviales
Crece la magia del Caroní atravesando bosques
como catedrales como sortilegios
—Caroní con saltos semejantes a un Partenón de agua—.

Surge luego la Paragua con tribus con dantas y curiaras
con flores misteriosas y caimanes.

Entre lechos de oro —bajo el mágico canto del pájaro minero—
pasa el maravilloso Cuyuni.

Si digo ríos de Venezuela
me estremece tu nombre Bolívar

tu desembocadura tu tristeza tu destino
padre-corazón de las aguas

terrible capitán de las aguas
bajo la sola advocación de Guayana.

Pero más ríos continúan en busca de tu señal
el Apure con garceros y bongos

el Arauca de agónica dimensión
el Caño Casiquiare de intrincadas bellezas

el Meta de extrañas afluencias
y el Caura entre sarrapias y aventuras

tienen algo tuyo Bolívar
todos te nombran melancólica frente de cometa

de ángel de la soledad
soñador de los reinos fluviales

de los desfiladeros acuosos de los torrentes
corcel de la esperanza luna de agua invicta

piache caribe de las arcanas aguas
del Lago de Coquivacoa infinita pasión

del Lago de Tacarigua indisoluble alianza.

IV

Hago un paréntesis de espuma
porque tu diafanidad me ahogó como un relámpago.

Mi pecho tiembla mientras las aguas te buscan
anhelando tu cauce de dueño de la libertad

héroe de la tierra entre terremotos y huracanes
Las aguas cruzan la tempestad de tu nombre

el Uribante con piedras y helechos
el Neverí con cañas y palmeras silbantes

el Gurapiche de inquietante misterio
el Tuy con bejuco y bambúes

el Arichuna con nebulosas y tinieblas
el Chama con su corriente entre ávidos cardones

el Guayre que te amó dulcemente
son imágenes inefables de tu patria

centinelas de tus horizontes Bolívar.

V

Materias tuyas Bolívar son el Salto Angel
—embeleso de las nubes—

el Cuquenán con tormentas de iris
el Apanhuao legendario en sus torrentes

el Guaviare de incontables nostalgias
la sonámbula belleza del Sororopantepui

—como en el primer día de la Creación
aguas desafiadoras en medio de las sombras—

Buscando tus raíces Bolívar
héroe de nuestra patria solitaria

héroe de nuestras fábulas y de nuestras lágrimas
pasan las enrojecidas venas del Torbes

pasan los cristales verdes de los caños de Tucupita
—aguas desencadenadas en el Delta del Orinoco—

pasan las enigmáticas corrientes de la Laguna Negra
las dolientes aguas del Yuruari con guabinas y silencios

las azulosas aguas de los morichales
las aguas de la Sierra de Parimá —raíz del Orinoco—

los manantiales legendarios del Roraima
y todas te cifran en sus imanes en sus rumbos

padre de nuestras aguas porque en todas estás
como aborígen armado de esplendor

guaraúno motilón y maquiritare
guaica y caraqueño con el orgullo de la patria

arekuna quiriquire mara goajiro teques
con el poder milenario de nuestra arquitectura terrosa

donde el agua abate sus alas en tu sangre
en tu origen más profundo más ardiente.

Canta Jean a todas sus hermanas provisionalmente en el tiem-

Esperanza en este valle de terrors y tinieblas

po, pero siempre eternas de toda eternidad: cantoras de lo bello, bellas sacrificadas, heroínas, soñadoras, santas... Todas ellas fueron y son dulces o encendidas poesías, poemas de estrofas diáfanas o de estrofas torturadas e incurables... Así la voz de esta Jean para Gabriela, la de las cumbres blancas de América encendiendo fuentes y luceros...

ROSA CAOTICA A GABRIELA MISTRAL

Todo cuanto es materia de agonía
fue para ti fulgúrea americana
cabeza de Atenea solitaria
lazo de fuego en lucha con la sombra
Todo en tu derredor produce asombro
y tierna-inalcanzable soledad
las veloces rompientes de las olas
el grito desvelado en el tormento
esa trenza de indiada que acongoja
rezando en castellano por lo autóctono
y el amor desangrando su promesa
entre labios mortales y azucenas
Viajera infatigable y sin llegada
transverberada en impetus y cálices
los besos los adioses las promesas
siempre el furor de Némesis hambrienta
sobre tu pecho suave que soñaba
con un alba de amor inacabable.

La nostalgia, ese fino estado del alma de angelical tristeza, ese destierro estelar de la propia estrella que está a irremediable distancia, se llama Rosalía de Castro... Las manos de Rosalía se tienden en los paisajes temblantes y bordan en niebla y lágrimas el más bello bordado de nostalgia... Jean le encuentra presente en la presencia de la Galicia eterna...

ROSALIA DE CASTRO

Si contemplaba el campo de Galicia
bajo la nieve que a lo lejos daba
sensación de una égloga vibrante

quien buscaba mi frente y le mostraba
el color la nostalgia y la pobreza
era tu misma fibra Rosalía.

Si miraba las rías soñadoras
sus delgadas afluencias transparentes
de quietas soledades legendarias
quien me ofrecía el aire misterioso
de Galicia con robles y avellanós
era tu misma espuma Rosalía.

Si en Compostela nieblas y andurifias
me daban la medida de la magia
con su irreal visión de encantamiento
quien me mostraba todo lo profundo
del lirismo y su rostro irredimible
era tu misma llama Rosalía.

Para la Mujer esencialmente divina y maravillosamente humana, para la claridad hecha mujer, para la dueña inefable de todo lo diáfano que hay en la tierra y en el cielo, para la creadora de las nubes y los lirios, para la Madre del Jesús de pupilas dulcissimamente tristes, la voz de Jean se adelgaza mucho más que la brisa...

LA VIRGEN MARIA

La más reverenciada la más perla la más rubi
la más violeta del amanecer la más rocío
la más cristal de Dios
Intensa en la atmósfera de Tu aislada pureza
la que donas fragancias la que donas bondades
cuánto más te amaré para siempre Doncella-Madre
Espejo de Milagros Ojiva del Alba
Embriagadora Flor de los Poemas
Cuadro de la Pintura Solitaria
Melodía de Aurea Limpidez
Fronda diáfananamente inmaterial-nostálgica
cuánto más te amaré a Ti a quien suplico
los dones del amor y la belleza
Esperanza en este valle de terrores y tinieblas

Generosa por encima de venganzas y de escollos
 cuánto más te amaré Virgen Santa María de la Paz
 Alianza del Pensamiento Bosque Sereno de la Fe
 Escultura de Nube legendaria
 Pálida con la palidez del crepúsculo
 ideal en Tu liturgia de atesorada gracia
 Adorarte es comprender a Dios
 es internarse por los hechizos del infinito
 Todopoderosa Reina de criaturas y símbolos
 te cantan los ángeles del canto
 las almas consumidas por el amor
 creyentes de Tu Heredad de Tu Inocencia
 Busco Tu Faro Tu Piedad Tu Profunda Dulzura
 oh Dueña de la Gracia
 Celestial Sombra Aérea de toda la creación
 Adivinada imagen del Arco-iris
 de la Tristeza y de la Alegría
 cuánto más te amaré por Presencia de Dios
 convertida en Mujer.

Para Alfonsina Storni, la trágica hundida en el agua de la angustia y flotando, toda ella ya triste inmortalidad palidecida mucho más, en las aguas del profundo río familiar, Jean tiene palabras de comprensión: a su espíritu fue por la íntima amistad, por eso que sella abrazos ineludibles entre todos los soñadores del mundo....

ALFONSINA STORNI

(Fantasía Cromática)

Yo te recuerdo pálida hechicera
 por las riberas de la anunciación
 estabas con las sienes encendidas
 de haber visto la luz y la tiniebla.

Yo te recuerdo en una tarde húmeda
 con violetas y arcángeles de plata
 caían las goteras del desvelo
 desde una lluvia de pasión vencida.

Yo te recuerdo lira del poema
 idealizada musa del enigma
 sonreías doliente como un juego
 de carnaval o de perdida flor.

Yo te recuerdo siempre amiga mía
 ya sol de invierno sobre la ciudad
 ya taciturna forma del olvido
 tierna de ensueños y confines rotos.

Yo te recuerdo compañera azul
 inquietante exilada de la paz
 de tu martirio sé de tu elegía
 oh lucidez en nube de ceniza.

Para Conie, la Conie de su íntima fraternidad, para su otro yo llamado Conie, para quien mantiene vida en su vida, amor en su amor, alma en su alma, la voz de Jean se llena de luz palpitante.... Para la llama en flor que se llama Conie, para el agua de gracia que se llama Conie, para la brisa hechizante que se llama Conie, Jean tiene una voz de especial maravilla....

ODA LEGENDARIA PARA CONIE

Mujer llameante dulce transparente
 en tu pecho palpita la belleza
 con sangre y alma en unidad radiante
 lúcidamente.

Junto a tu pura-seductora llama
 dejo mi lira oscura de misterio
 y te canto esta rosa traspasada
 de poesía.

Heroína del sueño que no miente
 abrasadora en sed de sortilegio
 oh flor azul de la nostalgia viva
 yo te proclamo.

Semejante a las olas a la brisa

General en desnudez ardiente y legendaria
 cuanto construyes la sagrada fantasía
 Alianza de la ternura.
 Escultura de Dios destello errante
 Palida Mujer-aroma-lumbre que revelas
 aspiración de Dios destello errante
 mujer-patria caudal del corazón
 Conie Lobell.

Jean Aristeguieta, la exquisita, la admirable, la honda.... La del "CALENDARIO LIRICO", que es el calendario de todos los poetas del mundo, con su encuentro de lo inefable, de lo casi inasible, de lo que es levisima fragancia en cada día.... La del calendario con tan sutiles y distintos aromas, con sus flores y sus esperanzas, con sus finisimos vestidos de colores y, a veces, con su bellisima desnudez de trinos y campanas.... Jean del sol y la nieve, del viento y la lluvia, del mar y la montaña.... Jean con las manos guiando nubes en el día diáfano o también llevando migraciones de aves nostálgicas en las tardes de la más pura nostalgia.... Jean cantando su canto fraternal para todo: el rocío y la hierba menudita, la rosa clara y el templo del árbol con su melena de pájaros.... Jean sintiendo los sentires perfectos y diciendo las cosas infinitas, en actualidad de encanto y en perennidad de magia: el poder divino de la poesía es aquel de decir lo que se puede decir, pero también lo que se callan todos por inefable y que sólo la poesía puede decir en sus estremecimientos de íntima belleza.... Jean niña para mirar los aconteceres elementales, las luces primeras o el origen de la gracia en las flores de su Venezuela del mundo, y también sabia de no sé qué milenios en el canto de la noche, en la fuerza misteriosa de la fe, en el arcano poético que se pierde en las pupilas de Dios.... Jean con sandalias de sol para la visita a los cielos del canto y también la niña descalza para el caminar entre los trigales con margaritas, con amapolas, con el azul encanto de las campánulas.... Jean con su voz de rapsoda de la Patria y su voz profética para cualquier patria.... Jean con las manos encendidas en aroma y con el alma encendida en distancias.... Jean vida y pensamiento, meditación y canto delicado, serenidad e inquietud, pregunta y respuesta.... Jean, Jean: encantadora en el más puro y perfecto encanto....

Nuestras Universidades

Conciencia vigilante.

El lento proceso de estructuración seguido por las Universidades de Latinoamérica, ha hecho que estas instituciones —seculares muchas de ellas— no consigan hasta ahora romper el cordón umbilical que les une a las matrices latinas: el tipo de Universidad de Nuestra América es en mucho todavía el español o galo de Universidad: la estructura de sus Facultades, los planes de estudio, los programas, la metodología basada casi exclusivamente en la clase o conferencia magistral y los fines que persiguen, son cosas tan parecidas que, en verdad, las diferencias son casi, o sin casi, tan sólo de grado....

Sin embargo, a pesar de esta tesis —que la llamaríamos de carácter general— y a pesar de cualquier otro módulo de semejanza que podríamos encontrar, las Universidades de Latinoamérica, conforman y hacen suyas una suma de razones y de factores tales, que las diferencian totalmente de las demás instituciones similares de los otros ámbitos humanos, especialmente de las anglosajonas. Las Universidades de Nuestra América, ricas en virtualidades sociales, han trascendido del marco académico, especulativo y de investigación científica, para convertirse en herramienta y crisol de los pueblos de abajo de Río Grande.... No son ahora, como ocurría con las Universidades del siglo XIX, las sencillas y simples formadoras de teólogos y profesionales, los campos propicios para elucubraciones de incurables e incunables escolastismos o simples manos que empuñan el martillo, la probeta o esa vil réglita de ingeniería.... Hoy día, las Universidades de Indoamérica, de brazos con la vida, además de aprehender las "cosas" de la cultura universal; además de reactores, de

protones y ciclotones, hundiéndose en los secretos de abajo y de encima de la tierra, quieren sobre todo convertirse en justicia, libertad y democracia para sus pueblos, lo que vale decir, las Universidades de Latinoamérica, quieren ser y deben ser la nueva conciencia vigilante que guíe a su sociedad.

Problemática.

En función con esta nueva razón de ser de nuestras Universidades, o sea haciendo de ella su finalidad, se plantea una moderna problemática para su misión y su destino: ¿qué es lo que debe hacer la Universidad ante su nueva finalidad? ¿cómo enfocar sus nuevos programas? ¿cómo conducir su nueva vida? ¿en qué forma manejará sus nuevas herramientas?

He ahí su problemática. De su resolución depende su vida. Es el hilito del que se suspende su futuro...

En realidad, si meditamos en función con la vida, sin poner soluciones de continuidad entre los grandes quehaceres del pensamiento —la filosofía, el arte, la ciencia, tomados como cosas puras— y aquellas pequeñas menudencias de la existencia como son el pan asegurado, la tranquilidad en el hogar y en la calle, la libertad para leer, para creer y para no creer; la libertad para pasar una frontera; ese menudo derecho para dormir las horas de la noche y despertarse sin temor... hemos de concluir que toda la **problemática** de la Universidad se reduce a enseñarnos a meditar en función con la vida, en conseguir que haya solución de continuidad entre los grandes quehaceres del pensamiento con esas pequeñas cosillas de la existencia, que hemos apuntado.

Verdaderamente, no es dable, no es posible la existencia de la ciencia ni de las otras grandes manifestaciones de la mente, si antes los hombres no saben ni pueden vivir como hombres. Un apotegma de la más vieja filosofía enseñaba que primero era vivir. Ahora, con razón, la gente no se contenta con vivir, sino que necesita saber vivir... Y este aprendizaje lo debe hacer en la Universidad y esta enseñanza es la que debe constituir el programa básico de la Universidad.

Pero no es esto solamente. Si es cierto que tal problema es el fundamental, no se quiere decir que sea el único. No basta que los hombres puedan vivir como hombres, en su propia casa, en su propio suelo, en su propio **domus**... Es que los hombres son hombres en todas partes. Es que los hombres al transformarse en pueblos necesitan también de una conciencia vigilante, de la misma conciencia que guía la vida singular: la Universidad, de esta manera, debe transformarse en maestra, en pionera de toda la sociedad...

Es por todo esto que las Universidades de Nuestra América, se hallan en el caso de definir, de describir y configurar el contenido de este nuevo capítulo de su problemática: ¿cómo pueden los pueblos todos convivir? ¿cómo puede la razón convertirse en conciencia, en norte y en señal de la sociedad? ¿de qué manera no sólo se borrará del mapa de los pueblos la explotación del hombre por el hombre, sino, igualmente, la explotación de unos pueblos por otros pueblos?..

La "ley ubicua e irresistible".

Un claro camino tienen, pues, las Universidades indolatinas. Un camino ancho, trazado por el propio destino de sus pueblos. Un camino recto, diseñado no sólo por nuestro sino, más por nuestra propia naturaleza. Pueblos en el tercer día de la creación, como apuntara Keysserling, necesitan que una fuerza les dirija irresistiblemente, que con su **elan** les empujen hacia un más limpio horizonte... Por esto el programa y plan de nuestras Universidades, no pueden ser dubitativos, ni pueden quedar al arbitrio de los dirigentes: se hallan y deben encontrarse saturados de un poder irresistible...

Por otra parte, esta acción de la Universidad, no puede ser dirigida hacia una sola finalidad, ni encararse con un solo problema. La Universidad debe encontrarse en todas partes y moverse por todas las rutas. Ella debe ser ubicua y no solamente varia y múltiple. Ahí donde se necesite una luz, ella debe estar encendiendo esa luz. Ahí donde se necesite una cadena rota, la Universidad debe estar rompiendo esa cadena. Y en el cosmos como en los problemas rutinarios de la vida; y entre los Estados como entre los hombres; y en la técnica y en el arte; en la filosofía y en la ciencia, debe encontrarse la Universidad.

Pero esta acción de la Universidad, que viene a convertirse en esa especie de ley ubicua e irresistible, que Toynbee encuentra en el centro de casi todas las representaciones que de la unidad del universo se ha formado siempre el espíritu, necesita encarnarse en el VERBO y, para el caso,

La democracia es el verbo.

Pero, ¿qué es la democracia?... ¿En qué consiste este nuevo ente que virtualiza y hace tangible el mayor anhelo del Universo y por lo mismo de la Universidad?... En verdad, en todos los ámbitos humanos, se habla de democracia. Esta palabra es bandera de EE. UU., como es bandera de Rusia. En esta América se califica el régimen de Fidel Castro de demócrata y de demócrata se autobautiza el régimen de Trujillo. Y una **democracia cristiana**, basada en las encíclicas papales, es seguramente la dictadura española, como **democracias puras** se llaman también todas las de Francia e Italia... Y si los unos creen vivir una democracia representativa, los otros en su cartelera dibujan la palabra "popular". Y estos tildan a aquellos de demócratas burgueses, mientras los otros les signan con la **grosería** de democracias totalitarias....

Es que la palabra "democracia", como su complemento "libertad", se halla sirviendo para todo.... Seguramente en el mundo humano, no existe un vocablo más calumniado ni una palabra más escarnecida que esta: **democracia**. En nuestro propio país, todos los partidos políticos le inscriben en sus banderas. Los conservadores se dicen democráticos, al igual que liberales, socialistas y comunistas. Aun grupos falangistas como ARNE o neoperonistas como CFP, se ubican también en las mismas parcelas....

¿Entonces?... Pues es preciso remodelar el concepto. Darle su justo significado. Fijarle su sentido propio y su límite exacto. Y para el logro de esta meta, toca a la Universidad, vivificándola, volver por los fueros de la vieja definición de los tratadistas que, con palabras puras y sencillas, nos enseñaban que la democracia no era sino el gobierno del pueblo por el pueblo y para el pueblo, tal como quería la antigua patristica política, si en este terreno es dable la existencia de padres de la política....

Sin embargo, no basta con remodelar el concepto. Es preciso que la Universidad salga a las calles y a las plazas, al campo, a la plenitud de la campiña, para ver si es posible la democracia.... ¿Es dable en Nuestra América la democracia pura?... ¿En estos pueblos sin economía y sin cultura, será hacedero la vigencia del gobierno de todos y para todos?... ¿Es posible la democracia en medio de treinta millones de indios fanatizados y analfabetos?... ¿Será dable la democracia en un país en el que se exprese que la "inspiración divina" señala al hombre para el gobierno y en el que el pueblo cree tamaño disparate?... Y si todo este orden de cosas constituyen óbices para la democracia, es tarea de la Universidad desbanicar tales dificultades.

De otra parte, el alfabetismo por sí sólo tampoco puede llegar a ninguna parte. No es el alfabeto el único nido de la democracia. Si para orgullo de América Mestiza tenemos el caso de ese pequeño gran país Uruguay como ejemplo de las más altas virtudes cívicas; al propio tiempo no se puede por menos que meditar porqué en muchas naciones de elevada trayectoria cultural, la dictadura y el militarismo amagan casi siempre sus puertas, como en el caso argentino para citar un nombre.... Y, por fin, si miramos cómo en los propios pueblos que dicen vivir la democracia representativa, los resultados de los sufragios no son la obra del voto puro y limpio, sino del fraude espiritual o económico, estaremos con elementos de juicio para dudar de la vigencia de la democracia....

Paz.

Y si echar las raíces de la democracia es misión indiscutible de la Universidad, esta misión no le será posible si previamente los hombres no respiran un ambiente sano y si en sus entrañas no se agita un espíritu de paz. En realidad sin este orden propicio cualquier intento de una mejor vida, resulta poco menos que imposible, porque la **paz** es el único medio de la democracia. La lucha de todos contra todos, es cosa propia de la caverna. La mano armada, es señal de cerebro reducido. Y esto que pasa entre los hombres, sucede también entre los pueblos. El Gran Khan, Atila y sus demás "colegas" de los tiempos legendarios, son camaradas dignos de Guillermo II o de Hitler o de Musolini o del Caudillo....

Mas, aunque se suponga una perogrullada, cabe que nos preguntemos por el concepto mismo de paz... ¿Qué es la paz?... La paz no es simplemente la ausencia de la guerra. Es algo más positivo y evidente. La paz, si nos miramos a nosotros mismos y si miramos a los demás, hemos de observar que no es el sencillo silencio de los fusiles y de los cañones; como no lo es el frío embodegamiento de bombas nucleares o la contemplación impávida del cielo limpio de aviones y de cohetes... La paz es algo diferente. Estos enunciados negativos si expresan un orden de cosas físicas, no nos hablan del otro orden más elevado y más sutil: del estado de las almas... Y este otro orden de cosas debe ser buscado, encontrado y definido por la Universidad.

La paz es la confianza mutua entre los hombres y entre los pueblos. La paz es la solidaridad dinámica entre estos. La paz es el ánimo tranquilo y sereno; es el espíritu sin angustias y sin temores; es la vida calma, al aire libre, sin bases de ataque o de defensa, sin cercas, sin alambre de puas que dividan los predios. La paz del agua que corre tranquila y cristalina, la de la brisa que envuelve la vida cubriéndole de frescura, es la paz que se necesita para el hombre.

Pero hay más todavía. En la misma vida de los pueblos, en la magna civitas eterna, la paz no consiste únicamente en la ausencia de las disputas armadas; ni consiste en las cárceles sin políticos ahrojados, ni en la frágil colaboración del trabajo con el capital... La paz entre los hombres en singular como en los pueblos en conjunto es el sueño tranquilo y el despertar gozoso; es la certeza del pan de todos los días, es evidencia de la escuela y del colegio; es la seguridad de una existencia con esperanzas...

Mas, cabría preguntar si este tipo de paz descrito existe en el mundo o cuando menos en Esta América. Y la respuesta sería obvia: no existe esta paz... Nuestra América, para señalar ejemplos, desconfía y con razón de la otra América; y en nuestros propios lares, en zonas que no ha menester nombrarlas, se vive sencillamente con el fucil y con la bomba en las manos... En el propio ámbito individual, los hombres, las mujeres, los niños y los viejos, no saben si al despertarse sus esperanzas serán fallidas y sus sueños sin un ápice de realidad... Del otro lado, viendo estamos todavía que a pesar de Hirozhima y Nagazaky, signos trágicos de la locura humana, la gue-

rra entre el Este y el Oeste, con el nombre de guerra fría, continúa siendo el más incruento dolor que ha sufrido el hombre a travez de los siglos...

Y por qué este orden de acontecimientos?... ¿Por qué la guerra entre los hombres y entre los pueblos?... La respuesta corresponde a la Universidad. Su análisis es una de sus máximas finalidades.

Economía.

Pero la paz es un señuelo lejano. Es una simple estructura... Para conseguirla es preciso la solución máscula y definitiva de sus cimientos. Si el hombre no resuelve como premisa el problema de sus fuentes de producción y de sus herramientas inherentes, la paz estará siempre alejándose de nuestras manos: constituirá el cielo azul imposible para las manos... Y no es que pretendamos alinear en estos momentos un concepto o una tesis materialista, si es que afirmamos que para que haya paz entre los hombres y entre los pueblos, se requiere como condición imperativa que primero se resuelva y se aclaren los entredichos económicos, porque nadie, por más esfuerzos dialécticos que se realicen, podrá objetar que en tanto no haya justicia económica, que en tanto la búsqueda de materias primas, de manos de otra barata, de mercados exclusivos, de zonas de influencia, de petróleo, de cobre, de estaño, de hierro, sean la única razón de la existencia de los grandes monopolios, no habrá paz entre las gentes... Pero por lo mismo, el problema económico, no debe ser buceado únicamente como problema fiscal. Todo lo contrario. Se lo debe analizar como problema total y procurar soluciones de este mismo orden como que es un problema social, del hombre y del pueblo, porque la miseria, la pobreza, la carencia de instrumentos de trabajo y de vida, la ausencia de medios para subvenir a las necesidades vitales, son problemas del hombre, de la vida, de la carne y del espíritu... Reducir la economía a un simple problema estatal, resolviéndolo con una terapéutica fiscal, es sencillamente perder el tiempo. De aquí que dicho problema no puede ser tratado como un simple caso de Aduanas, de Balanza de Pagos y de Comercio, ni, tampoco, con acuerdos y tratados de este orden... Pueblos en la miseria, hombres sin pan, niños desnudos y con los pies descalzos, multitudes con los brazos caídos, que ne-

cesitan de inmediato pan y agua para sus hambres y para su sed, no esperan soluciones mediatizadas, sino tanto en nuestros países subdesarrollados, como en los supercapitalizados, de soluciones rápidas, totales, humanas....

Cierto que no podemos decir que sea un campo virgen, sin desbrozos ni obra de ninguna clase, el estudio y análisis del problema económico de Nuestra América. Las mismas Universidades por medio de sus Facultades de Economía o de sus profesores y maestros; la CEPAL y tantos otros Organismos técnicos o no técnicos de las Naciones Unidas, han estudiado, analizado y observado tal problema, para incidir, al referirse a nuestros países, que formamos el grupo, la gran legión de pueblos proletarios y subdesarrollados, que todavía vivimos bajo un régimen mitad colonialismo y mitad feudalismo, lo que vale decir que somos pueblos explotados....

Asimismo, para erradicar este diagnóstico, se han dado ya numerosas recetas: la Operación Panamericana del Presidente Juscelino Kuibichsteck; el Mercado Común, el Banco Mundial, etc., etc.... Sin embargo, la gran mayoría de los países y la gran mayoría de los pueblos, se encuentran hoy como en el primer día de la creación.... Es que a nosotros mismos, a nuestros hombres del pueblo, a nuestros campesinos y a nuestros indios, no les llegan ni de lejos estas cosas: nuestros hombres de estas clases, qué saben de Bancos de **Import y de Export**, como qué saben si los satélites artificiales giran en torno de la luna o de Júpiter.... Lo que ellos saben es sencillamente que se mueren de hambre.... Y esto mismo sucede con los pueblos. Estados que se debaten y que se ahogan sin horizontes de ninguna especie; países que se anquilosan cercenados su patrimonio; hombres enloquecidos por la miseria; inmensas legiones de indios de México, del Perú, de Bolivia, de Guatemala y del Ecuador, viviendo su indigencia y su desnudez, gritan a voces que sin embargo de **todas las obras y de todos los planes**, el campo de sus necesidades está virgen todavía....

Es por esto y por todo esto y muchísimo más, que podríamos recordar, que las Universidades latinoamericanas, se hallan en el deber imperativo de poner manos a la obra.... Acaso la Universidad estaría con elementos de juicio para encabezar un estudio sistemático, ordenado, encadenado, tomando al hombre y al Estado como

un conjunto, como un todo único, que abarque el problema en todos sus factores y desde todos sus horizontes. Acaso la Universidad de esta manera un día nos dirá la verdad verdadera sobre este problema, dándonos los medios y los instrumentos suficientes para el planeamiento de los jalones futuros....

Y así, resuelto el problema económico, la paz dejará de ser una de las tantas entelequias que cada día parece que se aparta más y más de la tierra de los hombres....

Cultura.

Consecuencia del orden de cosas que hemos esbozado, es el grado de cultura que viven los pueblos de esta América. Naturalmente, no es este el momento ni el terreno propicio, para una exégesis exhaustiva del problema cultural de Indoamérica. Además, todo universitólogo, de una o de otra manera, con un sentido u otro, lo ha tomado el pulso, desde que Luis Alberto Sánchez escribió la trayectoria de su vida y su pasión....

Sin embargo, como tesis determinista, se señala, no sin un profundo sentido de las cosas, que a tal estrato económico, corresponde un determinado estrato cultural. Por tanto, a nuestra economía subdesarrollada, corresponde también una cultura de este mismo tamaño y estatura. Y esto es lo que sucede a cabalidad en Latinoamérica y especialmente en el Ecuador, país con un basamento indio impresionante.

¿Cómo hablar, pues, de cultura en un pueblo que tiene el 71,7% de analfabetos?... ¿Cómo afirmar que esta América ha erradicado sus graves dolencias espirituales cuando todavía en su seno existen pueblos que no conocen ni de lejos el Abecedario?... De acuerdo con el Censo de las Américas de 1950 el porcentaje de analfabetos en el Ecuador es el de 16,6% de la población urbana y el del 15,1% de la población rural o sea, conforme hemos apuntado, el 71,7% de la población es analfabeta.... Entonces, si esto que anotamos para el Ecuador, sucede con diferencias de grado en los demás países indolatinos, ¿cómo hablar de cultura en nuestros pueblos?... ¿Será posible que tan sólo con el 29,3% de alfabetos —caso del Ecuador— se pueda decir que la cultura sea siquiera una mediana realidad?....

Nó. El pueblo, las grandes masas campesinas —indios principalmente— viven en la más dramática ignorancia....

Y tragedia tan grave, tan llena de amenazas como la propia falta de alimentos —pero es que también ello constituye una falta de alimentos—, debe ser encarada por las Universidades Latinoamericanas, como uno de sus postulados másculos. No se explicaría, no tendría sentido la existencia de la Universidad, en un medio total de analfabetismo.

En el Ecuador, la Unión Nacional de Periodistas, en uno de los más puros y limpios apostolados, ha tomado a su cargo la desanalfabetización del país. Pero tal misión es un difícil empeño y está, por los datos publicados, muy lejos de haberse conseguido. Con todo, partiendo de diversos supuestos, principalmente del ingreso nacional **per cápita** con ritmo semejante al promedio de 1950 a 1957, la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica, en su estudio "Educación", ha calculado la siguiente proyección:

PROYECCION DE LA DEMANDA POR EDUCACION PRIMARIA Y LA MATRICULA

Años	Población que demanda educación (en miles de personas)	Matriculados en el año	Extensión del servicio en porcientos
1957	735	479	65,2
58	729	515	70,6
59	728	554	76,1
60	732	596	81,4
61	740	641	86,6
62	754	689	91,3
63	774	741	95,7
64	797	797	100,0
65	857	857	100,0

Un claro futuro. Un futuro preñado de promesas. En 1965, en el Ecuador el CIENTO POR CIENTO de niños habrá conseguido matrícula.... Pero para que esta proyección no quede como saldo trágico de los cálculos fallidos, es menester que la Universidad no se cruce

de brazos, que contribuya con su obra de todos los días, con su técnica y con su apostolado....

Pero la cultura no consiste exclusivamente en ser alfabeto. Ni es cultura únicamente la del sabio, la del filósofo, la del artista, literato o poeta. La cultura es todo esto; sin embargo, la cultura es también algo más modesto, más sencillo y, por lo mismo, algo más que todo eso.... La cultura es saber vivir; es saber manejar la tierra y el agua; es saber dirigir con la cabeza y manejar con las manos, todos aquellos instrumentos y herramientas y todos aquellos pequeños utensilios, que han servido para que el hombre se eleve sobre los bajos niveles.... Porque la cultura es el camino recto, sin curvas, sin rodeos, que conduce a los humanos como seres morales, como entes de razón y de libertad, porque cultura es eso: razón y libertad....

Política.

Seguramente una de las tesis más escabrosas que se debaten en Nuestra América, es la que se refiere a la Universidad y la política. Lucha enconada ha existido siempre entre quienes sostienen la Universidad política de una parte y la Universidad apolítica de otra parte; entre la Universidad esfinge, con los brazos cruzados, amarrada y manca, y la Universidad creadora, con las manos en la obra, la Universidad fanal y guía.... Tesis que revestida de otras palabras, casi rompió el barco de la Tercera Conferencia de Universidades Latinoamericanas....

Es que a nuestro entender la razón del entredicho reposa en la falta de delimitación del término **política** que, como sucede con otros de uso frecuente, tiene sentidos y conceptos varios, que invitan al debate.... ¿Qué se debe entender por política?... ¿Qué política debe hacer suya la Universidad?... He ahí los términos del problema. en el alumnado, el espíritu cívico que convierta a cada ciudad.

Pero nosotros no partiremos de conceptos. Las definiciones son casi siempre peligrosas. Es mejor que señalemos los hechos. Entendemos que si la Universidad trabaja por la libertad y por la justicia, si enseña que el mundo y sus cosas fueron hechos para todos; si procura la solución de los problemas económicos y si para esto señala el

camino, estará haciendo **política**. . . . Si la Universidad realiza campañas por la cultura, por la democracia y por la paz, estará haciendo **política**. . . . Y entendemos que esta política debe hacer la Universidad, debe vivirla, debe tonificarla y debe inyectarla más y más oxígeno. . . . Si la Universidad pretende ser piloto y señal de la nueva sociedad, si quiere ser su arquitecto, debe hacer esta política.

Sin embargo, la Universidad, no puede hacer de su bandera la bandera de un Partido, ni la bandera de un Partido convertirla en "su" bandera. Extraña a pequeñas fricciones, debe ser laica en toda la vivacidad del término, en toda su profundidad y altura. . . . "Laicismo" no sólo en creencias religiosas, sino "laicismo" también en política.

Mas, este **laicismo**, queremos aclararlo bien. No significa que la Universidad se ha de convertir en un ente exclusivamente técnico, cumplidor de horarios y de pragmáticas, o en una especie de ficción o, a lo más, en una máquina fría. . . . No. Queremos aquí hacer nuestras las siguientes palabras de Arnold J. Toynbee: "El filósofo, si busca realmente en serio un principio de espíritu filosófico que le **satisfaga las exigencias de su conciencia social** y con ello le exima de dedicarse a la política, **no puede permitirse sencillamente permanecer inactivo** y dejar que la naturaleza siga, sin control, su marcha totalmente desarrollada. **Debe de cualquier modo, intervenir personalmente para desarrollar y mejorar la naturaleza**". . . . (Los subrayados son nuestros).

Es así cómo entendemos a la Universidad. Si busca transformar nuestro pequeño mundo, no puede permanecer inactiva, cruzada de brazos. Debe, de cualquier modo **intervenir**. . . . Y en esta intervención está su "política".

En la "Tercera Asamblea General".

Al finalizar el mes de Setiembre de 1959, se realizó en Buenos Aires la Tercera Asamblea General de Universidades de América Latina. Numerosas Delegaciones de más de cincuenta Universidades, concurren al evento. Y aunque el "clima" no se prestaba para un trabajo organizado y constructivo en toda la verdad del vocablo, debido no solamente al inmenso número de representantes, sino, prin-

cialmente, a su heterogeneidad y a la falta casi absoluta de nexo y sistema en el trabajo; sin embargo, a pesar de las piedrecillas colocadas por la Universidad católica de Chile, en acuerdo, ¡quién lo creyera! con los delegados de las Universidades mexicanas, se examinaron algunas tesis que prueban que la Universidad de Latinoamérica, comienza a sentar los hitos para su camino. He aquí estos hitos:

a) "Uno de los nuevos temas en torno de la universidad latinoamericana, escribe LUIS ALBERTO SANCHEZ, en su **Documento de Trabajo**, es el que se refiere a la función social de la institución. De acuerdo con las normas clásicas, ello sería impertinente. Pero, lo clásico evoluciona, y, en una época tecnolátrica y estadolátrica, la Universidad no puede evitar que hasta su más recóndito y ancestral humanismo se vea teñido, si no dominado, por urgentes necesidades de su medio y de su tiempo".

"Desde luego, siempre desempeñó la Universidad una función social. El mismo humanismo, la misma teología, el mismo académico puro, fueron, un día, y en determinadas zonas, factores sociales. Al hablar, pues, de "la función social" de la Universidad de América Latina, no se está descubriendo un Nuevo Mundo, sino tan sólo definiendo el ya conocido pero no bien delimitado". . . .

b) Y la PRIMERA COMISION de la Tercera Asamblea en su Despacho aprobado por esta, presentó las siguientes conclusiones, entre otras:

"Es una de las funciones esenciales de la Universidad concurrir al progreso social y económico de sus respectivos países, como asimismo, fomentar y despertar en los estudiantes una profunda solidaridad social que encamine sus esfuerzos hacia el bien común y el de todos y cada uno de los miembros de la confraternidad humana, especialmente de los más necesitados".

"Corresponde a la Universidad, formar en el pueblo, y principalmente en el alumnado, el espíritu cívico que convierta a cada ciudadano en celoso guardian de las instituciones democráticas y de los principios de justicia y de libertad, como asimismo, contribuir activa y eficazmente a una evolución económica, técnica y cultural que permita el cumplimiento del carácter funcional de la riqueza al servicio de la comunidad, sin que tal finalidad menoscabe los derechos inherentes a la persona humana".

“Condenar todo atentado contra la paz nacional o internacional, la soberanía, el principio de autodeterminación de los pueblos y el empleo del poder económico, político o militar para el sometimiento de cualquier país”.

c) Y el Dr. ANDRES RINGUELET, en su **Documento de Trabajo**, luego de un análisis exhaustivo del medio rural y del “homo ruralis”, expresa que “Precisamente allí donde la comunidad no se haya logrado, sino que se encuentra en “estado naciente”, y las condiciones geográficas, económicas y sociales no son propicias a la convivencia —cuando no atentan contra la misma— la escuela debe actuar a la manera de un hogar, donde se acoge a toda la familia y se la sirve”.

“El verdadero y único camino, para la educación de la comunidad rural, es la escuela integral, y formativa, adecuada a la familia campesina”.

“Esta nueva escuela rural, **para la comunidad**, nada hará de efectivo si no trabaja en equipo y enseña en “comunidad”. Tiene que ser una réplica de la chacra para que los que allí acuden —los que viven precisamente en chacras— no se sientan en “tierra ajena”, en un ambiente que por desconocido se les vuelva hostil”.

“Y una réplica de la chacra, también, para que la actividad física, intelectual y espiritual que en la escuela se desarrolle sea para quienes viven en chacras”.

Naturalmente, esa función máscula, este primer pilote que se trata de poner para la formación de la **NUEVA COMUNIDAD**, no debe ser extraña a la Universidad: debe ser su función.

d) Y el Dr. JOSE LUIS ROMERO, en su **Documento de Trabajo**, expresa: “Aparecen dos corolarios inexcusables:

“El primero es que la universidad latinoamericana tiene que elegir entre oponerse al cambio tal como se da en el orden universal, o, por el contrario, resolverse delicadamente a contribuir a su desarrollo....

“El segundo es que la universidad latinoamericana tiene que es-

tab'ecer la manera de combinar sabiamente sus finalidades de tipo universal y sus finalidades de tipo local. Tiene que decidir si se mantiene ajena al profundo y dramático proceso mediante el cual se renuevan, en cada país, los fundamentos económicos, las relaciones sociales y la vida de la cultura; o si, por el contrario, se dispone decididamente a colaborar en la obra de renovación fundamental....

“Si acepta las responsabilidades que supone contribuir al desarrollo del proceso universal, y acepta también las que entraña sumarse a la renovación nacional y regional dentro del orden de la universalidad, habrá llegado el momento de que la universidad latinoamericana **revise a fondo el sistema de sus fines, el conjunto de sus formas de acción, su estructura funcional y sobre todo sus relaciones con el contorno social**”. (El subrayado es nuestro).

e) Por fin, como colofón, reproduciremos las palabras de José Ingenieros, el espíritu siempre presente, y con las que **CARLOS SANCHEZ VIAMONTE**, termina su **Documento de Trabajo**:

“Ponemos fin a este trabajo, escribe el célebre profesor argentino Sánchez Viamonte —el “susto” en la “Tercera Conferencia” de un monaguillo de color que representaba a la universidad católica de Chile,— con palabras de José Ingenieros, que hacemos nuestras:

“Los grandes cambios sociológicos suelen coincidir con variaciones fundamentales del pensamiento colectivo. Cada época tiene su ideología. El devenir de nuestras condiciones sociales determina la renovación incesante de las ideas, engendrando orientaciones que corresponden a la realidad que siempre se transforma y excluyendo las rutinas que traban la acción continua del hombre sobre la naturaleza que le rodea.

“En las naciones civilizadas contemporáneas, la Universidad aspira a ser el laboratorio donde se plasma la ideología social, recogiendo todas las experiencias, auscultando todas las aspiraciones, elaborando todos los ideales. Ningún problema vital para la sociedad puede serle indiferente; si pensar bien es la única manera de obrar con eficacia, la Universidad debe ser una escuela de acción social, adaptada a su medio y a su tiempo”.

Y Alfredo L. Palacios.

"Universidad y Democracia", un libro denso, de hombre, fué una de las primeras llamaradas que allá, por 1928—29, iluminara las almas de quienes, recién pasados los veinte años, sentíamos ya, como alumnos, que era preciso "hacer" una nueva Universidad... Es que Alfredo L. Palacios, el gran maestro de la democracia y de la justicia, oficiaba convirtiendo a su libro en el rito mesiánico no sólo de las juventudes del Plata, sino de todos los que sentíamos ya hambre y sed de nuevas auroras.

Han pasado los años... Y aunque nosotros sintamos quemadas las alas de la esperanza, en su casa de Buenos Aires, hemos estrechado las manos del Maestro y hemos oído sus palabras: hemos estrechado sus manos vigorosas y hemos oído sus palabras que no desesperan de cosechar el fruto maduro de sus siembras....

Pero Palacios, el gran tribuno, no se ha contentado con señalar las grandes rutas de la Nueva Universidad: Maestro en la profunda y grande acepción del vocablo, ha querido, además, enseñarnos cómo, de qué manera, con qué clases de herramientas se construye la NUEVA CASA, haciendo para este noble fin, de su último libro, LA UNIVERSIDAD NUEVA, la técnica a la que tienen que acudir todos sus arquitectos y constructores.

Creemos sinceramente que si se pretende en realidad aclarar los nuevos caminos, es indispensable no olvidar de la prédica de Alfredo Palacios. Y en este recuento de enseñanzas, repitamos algunas de sus palabras:

"Me dediqué, en el Rectorado, escribe en "La Universidad Nueva" empeñosamente y como culminación a mi labor universitaria, a infundir un espíritu humanista en la educación universitaria superando la fragmentación que significan las diversas especializaciones. Me propuse darle alma a la Universidad".

"Que es mi aspiración hacer de la Universidad un foco común de orientación, una llave de armonización de todas sus tendencias, una pauta orgánica de todas las disciplinas y graduaciones que constituyen un sistema nacional de enseñanza, manteniendo la unidad

de la labor desde el primero hasta el último peldaño de la ascensión espiritual".

"Que la Universidad, según lo tengo expresado, debe hacer técnicos cada vez más sabios pero cada vez más hombres, para lo cual será necesario que el "foco de armonización" consista en una síntesis orgánica y coherente de principios éticos y normas objetivas que contengan la esencia ecuménica de la cultura, orientado hacia fines solidarios, creadores y constructivos".

"La Universidad debe ser profesional, científica y cultural. Ha de partir del punto de vista técnico, de la Universidad técnica donde se realiza el estudio de las profesiones, pero perfeccionando los métodos de enseñanza y de investigación, para que el técnico ahonde su especialización, conozca las necesidades del país que a ella se refieren, y tenga la capacidad necesaria para resolver los problemas que plantea; después, la Universidad debe impartir una enseñanza cultural a objeto de que los profesionales, además de su especialidad, tengan un sistema de ideas sobre el universo y el hombre....

Hacia el futuro.

La universidad latinoamericana no puede, pues, seguir viviendo su actual existencia mediatizada. Si ella, como hemos anotado al comienzo de estas líneas, es rica en virtualidades sociales y si ha trascendido del simple marco académico y especulativo, convirtiéndose en herramienta y en crisol de sus pueblos, esto, sin embargo, no quiere decir que ya ha cubierto todas las metas.... Todavía su palabra no ha podido convertirse en carne y en realidades. Todavía su verbo no ha podido engendrarse. Todavía si en verdad que, por su sangre "habla el espíritu", este, con todo, no se ha convertido en fruto....

Si la Universidad quiere cumplir con su misión y con su destino, se halla urgida a renovarse, a verificar en su seno, en su esencia y en sus formas, una verdadera autorevolución. Romper su actual cecidad, esa especie de automatismo y de miedo en que se halla hundida. Deshacer esa niebla que oscurece sus ojos impidiéndola mirar los horizontes; terminar con el prejuicio de que es la mejor, la más sabia y la que ha llegado a los objetivos finales. Lavar el corazón y la mente; escuchar las nuevas trompetas y observar los nuevos sig-

nos que se oyen y aparecen por los cuatro puntos cardinales: esas trompetas y esos signos que, en última instancia, ella misma los ha forjado....

La Universidad tiene que convertir su propio Sermón de la Montaña en vivencia efectiva. Ya es llegada la hora de menos discursos y de mayor obra efectiva. De menos congresos y de más investigación. Después, en verdad, de dos fantásticas guerras ecuménicas; después de la Revolución de Octubre y después de que el hombre con su ciencia ha descompuesto el átomo y ha llegado a la luna, no es posible que se siga verificando la misma exégesis del Código Civil y del Mercantil, del Derecho Penal y del Procesal; que se siga con las mismas recetas económicas del Siglo XIX; y que se continúe con el mismo hormigón armado, con la misma cafiaspirina, con la misma tesis tomística y con la misma conferencia "magistral".

Hoy es indispensable que la Universidad, de acuerdo con sus propias tesis, proclamadas pero no realizadas, se convierta en creadora de vida y en maestra que enseñe a vivir esa vida... Que con sus maestros, alumnos y graduados, forme una sola unidad de estudio, de administración, de investigación y de trabajo.

Que la Universidad de Latinoamérica que, con SU REVOLUCION, dió la pauta y la norma, la regla y la ley, a todas las Universidades del mundo, no se quede en la ruta; que su nave, lejos de todos los bancos y de todos los escollos, marche con su proa siempre hacia el futuro....

Y que el temario central de estas líneas constituya uno de sus tantos fanales.

Día 13

A cuerdas

Crónica Universitaria

1960

ENERO

Día 3

CONDOLENCIA POR LA MUERTE DEL DOCTOR LEONCIO CORDERO CRESPO

El Consejo Universitario una vez que tuvo noticia de que había muerto el doctor Leoncio Cordero Crespo, prestigioso elemento de la sociedad cuencana que sobresalió en los campos de la docencia secundaria y de la Medicina, expidió un acuerdo de condolencia con el que, además, se expresó el sentimiento de pesar de la Corporación al señor Decano de la Facultad de Ciencias Médicas, doctor Leoncio Cordero Jaramillo, hijo del doctor Cordero Crespo. El acuerdo fue concebido en estos términos:

EL CONSEJO UNIVERSITARIO DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA,

habida cuenta que ha dejado de existir el SEÑOR DOCTOR DON LEONCIO CORDERO CRESPO, pulcro caballero que honró con su prestancia a la sociedad cuencana,

Acuerda:

Declarar que lamenta tan infausto suceso que priva a la ciudad de un elemento de valía;

Expresar a su familia y especialmente a sus hijos señor doctor Leoncio Cordero Jaramillo, Decano de la Facultad de Ciencias Médicas y miembro del Consejo y doctor Hernando Cordero Jaramillo, Profesor de la Facultad de Odontología, el sentimiento de pesar que embarga a la Corporación, asociándose así al duelo que les aflige;

Acompañarles corporativamente en las ceremonias funerales y enviar una ofrenda de flores como homenaje a la memoria del doctor Cordero Crespo.

Dado en Cuenca, a tres de enero de mil novecientos sesenta.

LUIS MONSALVE POZO,

Vicerrector en ejercicio del Rectorado.

LOS DECANOS DE LAS FACULTADES UNIVERSITARIAS:

César Astudillo.— Ulises Sotomayor Villegas.— Gabriel Cevallos García.— Rodrigo Cordero Crespo.— Ricardo Muñoz Dávila.

ENRIQUE HINOJOSA COBOS,

Representante del Profesorado.

LOS DELEGADOS ESTUDIANTILES:

Rodolfo Vintimilla Flores.— Jorge López Arenas.— Mario Balazrezo Samaniego.— Francisco Barona Arriaga.— Walther Almeida Dávila.— Rómulo García Alvear.

VICTOR LLORE MOSQUERA,

Secretario General.

Día 13**NUEVAS AUTORIDADES Y DIGNATARIOS DE LA FACULTAD DE ODONTOLOGIA**

Concluido el periodo legal para el ejercicio de las funciones directivas de la Facultad de Odontología, la Junta de catedráticos procedió a verificar las elecciones de autoridades y dignatarios para el periodo 1960—1962. El resultado fue el siguiente:

DECANO: Doctor Hernando Acosta Crespo.

SUBDECANO: Doctor José Gabriel Moscoso Espinoza.

CONSEJEROS: Doctores Ricardo Muñoz Dávila y Eduardo Neira Carrión.

La Junta otorgó, por unanimidad, un voto de aplauso al Decano cesante, doctor Ricardo Muñoz Dávila, por los valiosos servicios prestados a la Facultad durante el lapso de su mandato que se inició al fundársela en el año 1958.

FEBRERO**Día 20****FUERON AMPLIADOS LOS TERRENOS DE LA CIUDAD UNIVERSITARIA**

El Consejo Universitario, vista la necesidad de ampliar el área que ocupa la Ciudad Universitaria por la imperiosa necesidad de levantar nuevos pabellones destinados a diferentes servicios, acordó celebrar contrato de compraventa de terrenos anexos a ella, de propiedad de la Congregación de Religiosas Dominicanas Docentes de la Inmaculada Concepción en el Ecuador.

Luego de cumplidos los trámites de rigor, el señor Vicerrector de la Universidad en ejercicio del Rectorado Dr. Luis Monsalve Pozo, en este día, con intervención del Notario doctor Emiliano Feicán Garzón, adquirió una exten-

sión de diez mil setecientos quince metros cuadrados de terreno por el precio de trescientos mil sucres.

Con esta compra el hermoso sitio sobre el que se levanta la Ciudad Universitaria ha adquirido mayor valor y ha cobrado igualmente mayor belleza.

Es propósito de las autoridades del Plantel continuar realizando negociaciones con los vecinos colindantes a fin de seguir incrementando las áreas de actual pertenencia del Instituto.

Día 20

PRIMER CONGRESO PANAMERICANO DE ODONTOPEDIATRIA

Organizado por la Sociedad Colombiana de Odontopediatria y con el auspicio del Consejo Panamericano de Odontología, en la Ciudad de Bogotá y a partir del veinte de febrero tuvo lugar el desarrollo del Primer Congreso Panamericano de Odontopediatria y de la Tercera Reunión del Consejo Panamericano de Odontología Infantil. Al evento científico concurren en representación de la Facultad de Odontología de la Universidad de Cuenca el profesor doctor Eduardo Neira Carrión, que tiene a su cargo las asignaturas sobre las que versaron las deliberaciones del Congreso.

Día 23

NUEVO REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE EDUCACION PUBLICA ANTE EL CONSEJO UNIVERSITARIO

Mediante acuerdo expedido por el Ministro de Educación Pública doctor Enrique Ortega Moreira, el profesor de la Facultad de Ciencias Médicas, señor doctor Julio Enrique Toral Vega, fue designado Representante del Ministerio de Educación ante el H. Consejo Universitario. La cu-

ruil se encontraba vacante en virtud de que el anterior Representante, doctor Rodrigo Cordero Crespo, fué designado Decano de la Facultad de Ciencias Químicas y como tal es miembro nato del Consejo.

MARZO

Día 4

CONDOLENCIA POR LA MUERTE DEL DOCTOR AURELIO AGUILAR VAZQUEZ

Informado el Consejo Universitario del súbito deceso del señor doctor Aurelio Aguilar Vázquez, ex-profesor de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales del Plantel, expidió en homenaje a su memoria el siguiente acuerdo:

EL CONSEJO UNIVERSITARIO DE LA UNIVERSIDAD DE CUENCA,

Considerando:

Que ha dejado de existir el SEÑOR DOCTOR DON AURELIO AGUILAR VAZQUEZ, eminente miembro del Foro Azuayo y sobresaliente Profesor que honró la cátedra de Ciencias Penales de la Facultad de Jurisprudencia y el Subdecanato de la misma;

Que su muerte priva a la sociedad de un valioso ciudadano y a la Universidad de un prestigioso maestro,

Acuerda:

Dejar constancia de que deplora su prematuro deceso y asociarse al duelo que aflige a sus miembros de familia y a su hermano, doctor Carlos Aguilar Vázquez, ex-profesor de la Facultad de Ciencias Médicas;

Enviar una ofrenda de flores al túmulo en que se honren sus despojos mortales, como un homenaje de la Universidad a su memoria; y,

Publicar este acuerdo en los ANALES DE LA UNIVERSIDAD.

Dado en Cuenca, a 4 de marzo de 1960.

LUIS MONSALVE POZO,

Vicerrector en ejercicio del Rectorado.

LOS DECANOS DE LAS FACULTADES UNIVERSITARIAS:

César Astudillo.— Leoncio Cordero Jaramillo.— Ulises Sotomayor Villegas.— Gabriel Cevallos García.— Rodrigo Cordero Crespo.— Hernando Acosta Crespo.

EL REPRESENTANTE DEL MINISTERIO DE EDUCACION,

JULIO ENRIQUE TORAL VEGA.

EL REPRESENTANTE DEL PROFESORADO,

ENRIQUE HINOJOSA COBOS.

LOS DELEGADOS ESTUDIANTILES:

Rodolfo Vintimilla Flores.— Jorge López Arenas.— Mario Balarezo Samaniego.— Francisco Barona Arriaga.— Walther Almeida Dávila.— Rómulo García Alvear.

EL SECRETARIO GENERAL,

VICTOR LLORE MOSQUERA.

Día 15

EL RECTOR DE LA UNIVERSIDAD, DOCTOR CARLOS CUEVA TAMARIZ, RETORNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Luego de concurrir al Seminario sobre Educación Superior organizado por la Universidad de Chicago, retornó a la ciudad el señor doctor Carlos Cueva Tamariz, Rector de la Universidad de Cuenca. Una numerosa delegación compuesta por autoridades, catedráticos, funcionarios ad-

ministrativos y alumnos del Plantel concurreció al Aeropuerto "Mariscal Lamar" para darle la bienvenida.

Inmediatamente el doctor Cueva Tamariz reasumió el ejercicio de sus elevadas funciones como primer dirigente del Instituto.

La labor cumplida por el Rector en Estados Unidos de Norte América ha sido importante y beneficiosa. El doctor Carlos Cueva Tamariz presentará en breve un extenso informe sobre ellas, el que será sometido a consideración del Consejo Universitario.