

EL DERECHO

— CUARTA EPOCA —

Semanario de Jurisprudencia y Doctrina en Materia Mercantil, Industrial y Minera.

*S'il n'y avait pas de justice
il n'y aurait ni gouvernement, ni société.*
EDOUARD LABOULAYE.

TOMO VIII

NUMERO 19.

PROPIETARIO:
Lic. Agustín Verdugo

MEXICO, 23 DE MAYO DE 1897.

DIRECTOR:
Lic. Francisco O'Reilly

La Francia Industrial en 1789

POR

E. LEVASSEUR.

(Traducido expresamente para *El Derecho*.)

CONCLUYE (1).

Lo que era incontestable es que la industria atravesaba por una gran crisis. Se ha querido representar estas dolorosas contracciones del trabajo y del bienestar como una enfermedad de nuestro siglo, engendrada por la concurrencia, y comparar la existencia tranquila y unida de los antiguos artesanos á las agitaciones ansiosas de nuestros manufactureros. Es un error que se disipa ante la luz de los hechos. La industria se agitaba menos sin duda porque era menos activa, porque tenía menos existencias suspendidas de sus destinos y porque dependía menos del crédito. Pero conocía las crisis, y acaso se hallaba ménos armada que hoy contra las que provienen de las carestías y de las guerras. Las sufrió cuatro ó cinco veces en la segunda mitad del Siglo XVIII: crisis en 1752; crisis mucho más violenta y larga en 1756, en el momento que estalló la guerra de los Siete Años; crisis momentánea cuando la Francia entró en la lid, en la querrela de los Estados Unidos y de la Inglaterra; en 1784, cuando hubo hecho la paz, crisis monetaria, producida, se decía, por la aglomeración de mercancías en los almacenes y por

la desconfianza que embarazaba la circulación del numerario; crisis, después que hubo firmado el tratado de Edén. En 1756 y 1757, la intensidad del mal había sido tal que una multitud de obreros hambrientos no había encontrado recursos sino «en el partido de las armas,» y que solo la ciudad de Rouen había visto á los reclutadores arrebatarle 10,000 obreros en quince meses. (1)

En 1788, todos los azotes parecían reunirse para oprimir la desgraciada ciudad de Lyon: escasez de sedas, escasez de trigo, frío riguroso; muchos millares de obreros estaban sin pan y sin fuego y habrían muerto si la inteligente caridad del instituto filantrópico no hubiese venido á su socorro. Muchos emigraron; muchos también quedaron con salarios reducidos que no les permitían subvenir á las necesidades de cada día. "Así, decían al año siguiente á los Estados Generales, muchos negociantes han constreñido al obrero á trabajar por la mitad de precio y obligado á muchos padres de familia y á sus mujeres y niños, haciéndolos trabajar 17 á 18 horas por día á no poder subsistir sin recibir las limosnas de los ciudadanos por las subcripciones abiertas en favor suyo. [2]" Pero semejantes hechos no ocupan el lugar principal del escenario; la historia no los registra ó los deja enterrados en oscuros documentos; la posterioridad olvidadiza los ignora, y en

(1) Enc. Mèt, Man. et. arts. T. 2, p. 250. V. Telas.—Véase sobre la crisis en Lyon, Tours, etc., de 1749 á 1757, las *memorias* de D'Argenson, T. 6 *passim*.

(2) *Memoria de los electores fabricantes de telas de seda*, citado por M. Chassin, *El Genio de la Rev.* p. 429.

(1) Véase la entrega núm. 16 del corriente Tomo,

lo lejano de la perspectiva, se imagina ver una mar siempre tranquila, porque las olas han, desde hace largo tiempo, sumergido á los náufragos.

Cuando se ve los fraudes practicados por ciertos comerciantes, se tiene costumbre de echar de menos la buena fe de nuestros padres, y se supone que basta franquear una fecha de nuestra historia para encontrar la probidad reinando sin disputa en el dominio de los intereses. Es una ilusión más. Otras veces, había fraudes á pesar de los guardas y jurados, como los hay hoy, á pesar de la policía y de las leyes contra las falsificaciones. Abrid el registro de una corporación de oficios, la de los plateros por ejemplo; veréis embargos practicados por los guardas en sus visitas, absolutamente lo mismo que se practican hoy por los empleados del Registro en sus visitas á los joyeros: aquí un platero haciendo anillos con una película de oro sobre un hilo de plata; allá otros plateros practicando el mismo fraude sobre láminas, churrerías, y vendiendo así un ligero *doublé* por metal fino: otras veces, un diamantista recobrando de una delgada capa de plata una montura de estaño. (1) En el comercio en grande escala sucedía lo mismo. Los Franceses habían perdido el monopolio del comercio del Levante en el siglo XVII por sus entregas de mala calidad. En el siglo XVIII, interrogad á los Ingleses y á Arturo Young. «Los fabricantes de Manchester, dicen, se quejan de la manera de obrar de sus vecinos, no solamente por lo que mira al pago, sino también por la falta de confianza. Sus productos, fabricados con cuidado según el modelo convenido, rara vez se reciben sin disputas y sin deducciones. Mientras que reconocen la puntualidad de los americanos, de los alemanes, se fian poco del comercio francés en general. Sucede lo mismo en Birmingham. (2) Yo he oído en nuestros días en Francia y en Inglaterra á negociantes que usaban un lenguaje igual. El remedio á este vicio está menos en los re-

glamentos que en los usos comerciales que se forman, sobre todo, por la publicidad y la frecuencia de las relaciones.

La industria del siglo XVIII no estaba, pues, como alguna vez se ha dicho, en la infancia ó en la torpez, pero por otra parte, no estaba al abrigo de las miserias y de los fraudes: no hay que exagerar ni en un sentido ni en otro. La manufactura, sin duda, no se parecía á la de nuestros días. La mecánica era grosera: rodajes de madera y toscas máquinas componían su material. Examinad, por ejemplo, la fábrica de alfileres que representa la Enciclopedia. Aquí uno da vueltas á la rueda, mientras otro afila en la piedra de amolar las puntas de un paquete de seis alfileres. Allá, otros dos pasan por la ferraza el alambre de latón que adelgazan y obstruyen un vasto espacio con sus personas y sus rollos. En medio del taller, dos niños agachados cortan con tijeras los trozos de alambre que van á convertirse en alfileres, y llenan con ellos un artesón; pero no tienen sino la vista y la práctica para regular sus longitudes. Ni en esta fábrica, ni en la otra, faltan los menudos útiles. Lo que hace falta es la organización de nuestros grandes talleres, la disciplina y las máquinas. El hombre era tan ingenioso y tan diestro: he aquí por qué en las pequeñas industrias, donde la mano del hombre continúa siendo el principal instrumento del trabajo, como en la joyería ó en el grabado, no podemos vanagloriarnos de haber sobrepujado á nuestros padres; pero en las grandes industrias, ¿quién puede negar que las máquinas modernas solicitan la destreza y exigen la actividad? Cualquiera que fuere lo que se diga contra las máquinas, la hiladera que gufa un telar de 200 agujas, no solamente obtiene un producto mucho más considerable, sino que despliega más habilidad é inteligencia que la hiladera de huso.

Se quejaban en el siglo XVIII, de la despoblación de los campos, queja vulgar á la que no siempre debe darse crédito sobre la fe de los contemporáneos, y de la cual debemos guardarnos de sacar demasiado aprisa consecuencias desfavorables; porque si ella indica algunas veces la despoblación y la miseria, indica también frecuentemente la despoblación en provee-

(1) Véase entre otros, visitas y embargos de diciembre de 1784, de marzo 11, de 18 y 21 de julio de 1786, Arch. del Imperio, T. —1490³⁹ fol. 49 y sig.

(2) Arturo Young, T. 2, p. 738.

de las ciudades y la actividad de la industria ó un simple encarecimiento de la mano de la obra. La población de la Francia había aumentado en el curso del siglo; por imperfectas que fueran entonces las estimaciones, es un hecho que no se podría poner en duda. Hacia 1700, el censo, según las memorias de los intendentes, daba poco más de 19 millones de almas sin la Lorena, ó sea cerca de 20 millones contando anticipadamente esta provincia. Hacia 1789, Necker y Lavoisier calculaban, según la cifra de los nacimientos, 25 millones, y la Asamblea Constituyente, en el censo más exacto que se hubiese hecho hasta entonces, encontraba 26.363,074 habitantes, siendo un quinto solamente (5,709,270) por las ciudades y aldeas [1].

Contábamos, en 1859, sobre un territorio de una superficie más ó menos igual, 36 millones de habitantes, de los cuales había más de una cuarta parte (9.100,000 casi) en las ciudades y aldeas. El progreso de nuestro tiempo ha sido sin contradicción más rápido sobre todo en las aglomeraciones urbanas; pero si durante los 70 años que siguieron á nuestra revolución, diez millones añáidos á la cifra de los habitantes de nuestro suelo, son el signo y la consecuencia de una gran actividad industrial, no se podría negar que 6 millones ganados en 80 años en el siglo XVIII no indiquen también un aumento de la riqueza pública. En el siglo XVIII como en el XIX, la mejor parte tocó á las ciudades; París se elevó de 500 á 650,000 habitantes: de allí las quejas contra la despoblación de los campos. Además, reconocían otro motivo: el trabajo manufacturero penetraba poco á poco en las aldeas y robaba brazos á la industria agrícola. Un ingeniero, hombre inteligente, que compuso acerca de la Turena, hacia 1766, la mejor memoria que poseemos sobre el estado de una provincia bajo Luis XV, no cree ni aun en una dimi-

nución del número de los campesinos; pero explica la escasez de la mano de obra diciendo: "que el comercio y las manufacturas de todo género que no comenzaban sino á nacer á fines del último siglo, se han aumentado mucho, y difundido, después de 20 años, del centro de las ciudades á los campos, que preparan hoy una gran parte de las materias primas; que no hay aldea donde no se encuentren artesanos de diferentes especies, que de aquí resulta una disminución de brazos, para el cultivo de las tierras; en fin, que el lujo, que adquiere cada día un nuevo grado, distrae, para toda clase de necesidades, de usos y de ocupaciones, un número considerable de hombres, que sin esta causa propia del estado actual de cosas, serían jornaleros ó cultivadores. [1]» Es bueno juntar este testimonio con el de Arturo Young, para no ceder demasiado al mal humor del viajero inglés. Explica perfectamente desde luego el alza de 20 por ciento sobre los salarios en general. ¿No ha escrito Arturo Young mismo: «Tomo esta alza de 20 por ciento como la verdad aproximada; habiendo rasado de este tipo, las provincias donde hay comercio y manufactura, y quedando las otras, al contrario muy abajo de él? (2)»

No todo era provecho para el asalariado en esta alza. Si recibía más dinero, en cambio pagaba los artículos de primera necesidad más caros. El trigo que había valido por término medio en la primera mitad del siglo, 18 libras el cuartillo, valía casi 24 después de 1766 (cerca de 17 francos el hectólitro). El precio de los jornales y de todas las manos de obra han aumentado en verdad, decía al principio de la carestía el ingeniero de Tours; pero sin ninguna ventaja para los desgraciados, puesto que el mayor valor de los artículos de primera necesidad ha absorbido este aumento de precio." (3) Y al fin de este período, Arturo Young usaba exactamente el mismo lenguaje. [4] Se expresaba aun á este respec-

(1) Véase Arturo Young, T. 2, p. 317, Necker *Adm. de las fin* I, p. 182 [24.800,000 con la Córcega].—Se daba en general cifras menos elevadas: D'Expilly, 22 millones; Buffon, 21 millones y medio (pero sin la Lorena); Messance, 23 millones. Otros, al contrario, daban 25 millones (Pommelles), 27 millones (Bonvalles)—Desbrosses y un ingeniero de la Turena:—Estas cifras han sido reproducidas por la mayor parte y discutidas por M. P. Boiteau, *Estado de la Francia en 1789*, págs. 3 y sig.

1 Cuadro de la provincia de Turena desde 1762 hasta 1766 inclusive.—*Anales de la Soc. de Agr., ciencias, artes, etc.*, de dep. de Indre-et-Loire, año 1862, p. 237.

2 Arturo Young, 2, 263.—En la Isla de Francia en particular, estima el alza á cerca del 50 p. 100, pág. 271.

3 *Anuario de la Soc.*, año 1862, p. 254.

4 Arturo Young, 2, p. 272.

to con una severidad injusta, porque no consideraba sino el valor de los productos de la tierra, cuyo aumento sobrepujaba en efecto al de los salarios.

No quería reconocer que este aumento tenía por causa primera una mas grande demanda, que ésta era, por consiguiente un signo de riqueza y que derramando un poco de más bienestar entre los cultivadores y los propietarios, contribuía á su vez á aumentar el número de los consumidores. Si el alza hubiese sido uniforme sobre todas las cosas corrientes, hubiera solamente atestiguado un envilecimiento de la moneda; pero principalmente había versado sobre los frutos de la tierra; los salarios siguieron en segunda línea, á alguna distancia; los objetos manufacturados escapaban al movimiento ó no se influenciaban por él sino en una medida muy restringida (1): nueva prueba del perfeccionamiento industrial. Esta baratura relativa era un beneficio neto para los propietarios y una ventaja para los asalariados.

Sección de Revista comparativa de jurisprudencia **EXTRANJERA** (1)

I

TRANSPORTE TERRESTRE.

AVISO DE LLEGADA. ¿Debe dárselo el porteador al consignatario para que se presente á recibir la carga?—Efectos que producen el aviso ó la falta de aviso, con relación á la responsabilidad del porteador. Nuestro derecho está de acuerdo con la jurisprudencia de Massachussets, Missouri é Illinois, difiere de la de New York, Pennsylvania, New Hampshire y otros Estados de la Unión Americana.

Sabido es que la principal obligación impuesta al porteador por el contrato de transporte, es la de llevar la carga al lugar de su destino y entregarla allí en manos del consignatario. Pero, se

1 Véase las tablas de precios del máximo, que arrojan para todas las cosas corrientes los precios de 1790, aumentados en un tercio.

(1) Esperamos que nuestros subscriptores encuentren en esta sección, casos prácticos que puedan serles de alguna utilidad.

pregunta: una vez que la carga ha llegado al lugar convenido en el contrato, ¿debe ó no el porteador poner este hecho en conocimiento del consignatario? Concretando nuestro examen, para no hacerlo demasiado extenso, al caso de transporte por las vías ferro-carrileras, encontramos estar adoptadas en la jurisprudencia Americana, dos doctrinas diametralmente opuestas, pues mientras los tribunales del Estado de New York y otros, tales como Pennsylvania y New Hampshire, estiman ser aquél aviso indispensable, para libertar al porteador de toda responsabilidad proveniente del contrato de transporte y sujetarlo tan sólo á las obligaciones de un depositario que conserva en guarda las mercancías en los almacenes ó bodegas de la estación ferro-carrilera. (*FENNER vs. TRANSPORTATION CO.*, *New York Reports*, vol. 44, pág. 505; *FAULKNER vs. HART*, *New York Reports*, vol. 82, pág. 413); en cambio, las Cortes de Massachussets, Missouri é Illinois, juzgan que el consignatario está obligado á inquirir la llegada de la carga y presentarse oportunamente á recibirla, y que si no lo hace dentro de un período de tiempo razonable, cesará la responsabilidad de la Compañía Ferro-carrilera como porteadora, para asumir las consiguientes á su nuevo carácter de depositaria. (*Gray Reports*, vol. 1, pág. 274; *Massachussets Reports*, vol. 118, pág. 201). Esta última distinción, en cuanto á las responsabilidades contraídas por una compañía ferro-carrilera, es importantísima, porque el contrato de transporte no solo obliga al porteador á conservar la cosa y á entregarla,—á lo cual está también obligado un depositario—sino á responder como asegurador (*insurer*), de los accidentes y pérdidas que haya sufrido la carga, por inevitables que hayan sido, salvo fuerza mayor; y aun de ésta, si no puso el cuidado necesario para evitarla.

Nuestro derecho no exige al porteador que avise la llegada de la carga; lo obliga solamente á entregarla á quien *le presentare el conocimiento respectivo para recibirla*, y á depositarla en sus almacenes, mientras que no haya quien se presente á recojerla. [artículo 600, fracción 4.ª del Código de Comercio]. Como se ve, nuestra legislación Mercantil va de acuerdo con la jurisprudencia de Massachussets, Illinois y Missouri, que presumen que el consignatario se presentará espontáneamente á recibir la carga, sin necesidad de previo aviso de la Empresa ferro-carrilera. Esta doctrina, la más aceptable en nuestro concepto, obedece al principio de que siempre que se fija plazo en un contrato, para su ejecución, basta el simple transcurso del día señalado para constituir en mora á la parte que no ha dado cumplimiento.

Relacionando el art. 600, fracción 4.ª citados, con el 595 del propio Código mercantil, fracción 1ª., encontramos ser aquella interpretación la que más se acomoda con los textos legales que rigen la materia. «El consignatario está obligado. . . . I. A recibir las mercancías sin demora. . . .» dice la prescripción últimamente citada. Ahora bien, como toda carta de porte deberá contener designación del "lugar y plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario" [art. 581, frac. 8.ª, Cod. com.] es inconcuso que para la exacta y puntual ejecución del contrato de transporte, el consignatario está en el deber de presentarse á recibir la carga, el mismo día en que la Compañía ferro-carrilera está obligada á hacer llegar aquélla á su destino. Es este caso, como en todos los de día *fijo* para el cumplimiento de los contratos, los avisos de hallarse las partes en *disponibilidad* de ejecutar el convenio son innecesarios, porque la ley reputa que esa *disponibilidad* ha nacido ó debió nacer el mismo día señalado pa-

ra la ejecución. *Dies interpellat pro homine*.

Los tribunales de Nueva York tachan la jurisprudencia de Massachussets, de haberse apartado del derecho común [common law]. Verdad es que la responsabilidad de los porteadores en el derecho común era amplísima, tanto que en la práctica se ha juzgado necesario limitarla en bien de las compañías de Transportes, por medio de leyes expresas ó estatutos, como ha sucedido en Inglaterra y en algunos Estados de la Unión Americana. No nos atrevemos á afirmar que el reproche dirigido á la jurisprudencia de Massachussets no sea justo y legítimo, bajo este punto de vista; pero á la luz de una interpretación racional del contrato consignado en la carta de porte, no creemos que deba obligarse á las Compañías Ferro-carrileras á dar un aviso de llegada, que ni produciría el efecto legal de constituir en mora al consignatario que no acudiese á recibir la mercancía en la fecha designada en el contrato, ni obraría tampoco el otro efecto de salvar á la Compañía de la responsabilidad en que estuviere incurso, cuando no hubiese hecho llegar oportunamente la carga á su destino. *Dies*, lo repetimos, *interpellat pro homine*.

II.

EMPRESAS FERROCARRILERAS.

AVISOS LIMITATIVOS DE SU RESPONSABILIDAD.—El efecto legal de estos avisos será diferente, según la materia sobre la cual versaren.—Reglas generales de la Jurisprudencia Americana.—Su aplicación á nuestro derecho.

Es práctica constante de las empresas ferro-carrileras imprimir en los documentos que expiden, ó fijar en los carros de sus trenes, postes de sus estaciones y otros lugares accesibles al público, condiciones que limitan considerablemente la responsabilidad general de sus empleados, y la especial que nace de los

actos y contratos que por conducto de ellos celebra. Los abusos que las empresas de ferro-carriles cometen, á la sombra de aquellas condiciones que pretenden imponer al público, y en especial á las personas que con ellas contratan, han motivado multitud de juicios en los Estados Unidos del Norte, donde la jurisprudencia tiene ya establecidas ciertas reglas generales, conforme á las que debe decidirse qué efecto habrán de producir las Condiciones, Reglamentos y Avisos de las Compañías Ferro-Carri-leras.

Creemos que nuestros lectores encontrarán interesante, una exposición de aquellas reglas, con tanta más razón, cuanto que son susceptibles de obtener carta de naturaleza en nuestro derecho, para corregir los abusos de que suelen ser víctimas en la República, los pasajeros, cargadores, consignatarios y demás personas que contratan con las empresas de Ferro-carriles.

1. Las cláusulas contenidas en las cartas de porte, pueden ser de tres clases:

A.—Reduciendo la responsabilidad del porteador, para libertar á éste de la obligación de *asegurar* los efectos, obligación que, como hemos visto en el artículo anterior de la presente Revista, proviene natural y legalmente del contrato de transporte. Esta cláusula es válida.

B.—Privando al porteador de *toda responsabilidad cualquiera*, excepto la que provenga de su negligencia. Esta es igualmente válida.

C.—Libertando al porteador de *toda responsabilidad cualquiera*, inclusive la que provenga de su negligencia. En el Estado de Nueva York, esta cláusula es también válida. Empero, la Jurisprudencia de la Suprema Corte de los Estados Unidos, la rechaza enérgicamente, por creerla contraria al bien y orden públicos. Nada, con efecto, pare-

cería tan inmoral en la jurisprudencia de los Tribunales, como el estimular á las grandes empresas de transportes para conducirse con negligencia, con perjuicio de los múltiples intereses que se confían á su cuidado. El caso más notable se halla registrado en *Wall Reports*, vol. 17, pág. 357. La doctrina de este caso fué aplicada de un modo muy terminante por la Suprema Corte á la navegación marítima. (*United States Reports*, vol. 129 pág. 397).

Entiéndase bien que todas estas cláusulas deben haber sido *suficientemente comunicadas*, para que el cargador haya podido dar su asentimiento.

2 Avisos fijados en las paredes de las estaciones ó en los vehículos, ó impresos en los boletos de pasajeros; limitando ó negando la responsabilidad de la Compañía en caso de pérdidas. Estos avisos no son válidos, porque no ha habido acuerdo mútuo entre el público y la Empresa, ni son prueba de que aquél haya dado su asentimiento.

3. Avisos á los propietarios de efectos, requiriéndolos para que expresen su valor, con apercibimiento de no responder sino de una suma arbitraria, 50 pesos, por ejemplo, en caso contrario. Esta cláusula, que se encuentra constantemente en los documentos de las Compañías de Expreso, es válida, y cometería un verdadero fraude quien ocultase el valor de la cosa, supuesto que éste sirve para regular el precio del transporte. (*MAGNIAC vs. DINSMORE*, *New York Reports*, vol. 53, pág. 652; *HART vs. PENNSYLVANIA RY. Co.*, *United States Reports*, vol. 112, p. 331).

4. Avisos de un carácter *precautorio* v. gr., a los pasajeros. Las Empresas están facultadas y en algunos casos obligadas á darlos; pero no siendo razonables, ó importando una vejación ó molestia injustificada para el público, no deben observarse. Tales serían, por ejemplo, las disposiciones á los pasaje-

ros de tranvías, previniéndoles conserven sus boletos á disposición de los inspectores de la línea, porque es arbitraria y molesta la vigilancia que se impone al público sobre la conducta de los empleados de una Empresa.

5. Avisos determinando el tiempo dentro del cual debe ejercerse el derecho de transportarse, v. gr., los que están impresos en los boletos de pasaje, previniendo que estos no se usen sino el mismo día ó dentro de un número fijo de días. La validez de tales avisos está reconocida por la Corte de Apelación del Estado de Nueva York (*New York Reports*, vol. 63, pág. 101]. Pero cuando el boleto está limitado á un cierto número de días, el pasajero no está obligado á concluir su viaje dentro de ese período. Para cumplir con la prevención de la Empresa, le basta comenzar el viaje antes de que expire el número de días fijados en el boleto [*California Reports*, vol. 66, pág. 161.]

Reservamos para la revista próxima, el hacer un examen comparativo de estas reglas con nuestro derecho.

LIC. FRANCISCO O'REILLY

SECCION DE JURISPRUDENCIA.

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO FEDERAL.

3.ª Sala.

Presidente: C. Lic. José P. Mateos.
Magistrado: „ „ J. A. Borges.
„ „ Ramón Cárdenas.
Secretario: „ „ Angel Zavalza.

Juicio Mercantil entablado por Julio Polack contra la Compañía Minera de "San Rafael y Anexas", sobre propiedad de unos bonos.

Aplicación de los arts. 157, 161 y 162 del Código de Minería de 22 de noviembre de 1884 y 183, 771, 1272, 1429, y 1621 del Código Civil del Distrito Federal.

Acciones Mineras. Su propiedad no puede transmitirse por la simple entrega de los títulos, cuando no se trata de bonos al portador, sino que el endoso es indispensable para constituir la cesión.

Aviso á la Compañía. ¿Debe darse de la cesión de un título minero para que ésta se tenga como válida? ¿Qué persona y en qué forma debe darlo?

Id. ¿Se presume este aviso, ó debe probar el tenedor del título, que aquél fué dado en su oportunidad?

Prescripción. No puede adquirirse por prescripción la propiedad de un bono minero endosable, por el solo lapso de tiempo.

México, marzo 1.º de 1897.

Vistos estos autos seguidos en el Juzgado 3.º de lo Civil por D. Julio Polack, patrocinado por el Sr. Lic. Emilio Pardo (jr.) en contra de la Compañía minera de San Rafael y anexas, representada por el Sr. Lic. Emilio Monroy, á fin de que el actor sea reconocido como dueño de seis barras aviadas, se le paguen los derechos correspondientes, se condene al demandado en caso de resistencia, al pago de las costas, se le dejen á salvo sus derechos para reclamar los dividendos anteriores á la demanda, declarándose al fin procedente la acción intentada y procedentes las prestaciones que el mismo actor exige á la Compañía demandada.

Resultando primero: Que en escrito presentado el 5 de diciembre de 1897, D. Julio Polack, consignó los siguientes hechos: Primero: según escritura de 31 de agosto de 1874, D. Manuel Fuertes y los Lics. D. José María Barros y José Olmedo y Lama formaron una Compañía para la explotación de las minas «La Trinidad», «El Refugio» y «San Rafael», en el mineral de Pachuca, Estado de Hidalgo, formando la representación respectiva, 24 barras, y éstos en 240 bonos, la mitad aviados y la otra mitad aviadores, estableciéndose las demás bases que expresan esos bonos, impresos al reverso de cada uno. Segundo: según escritura otorgada en Pachuca, los denunciante y adquirentes de la mina «La Soledad», en 25 de mayo de 1875, celebraron con D. Manuel Fuertes, un contrato de avío de esta mina, dándole á la misma Compañía, que entonces trabajaba las de «La Trinidad», «El Refugio» y «La Sorpresa», dividiendo «La Soledad» en 24 barras subdivididas en bonos aviadores y aviados, por mitad, quedando aquellos representados por los ya expedidos para el avío de las tres primeras minas y dividiéndose las doce barras aviadas en dieciséis avos, con valor cada uno de \$200, y con las demás condiciones impresas en cada bono. Tercero: D. Manuel Fuertes recibió algunos de los bonos aviados de las dos negociaciones y dispuso de varios en favor de diferentes personas, en una época en que esos títulos tenían escasa demanda y poco

valor. Cuarto: del Sr. Fuertes adquirió el actor tres bonos aviados de «La Trinidad», «San Rafael» y «El Refugio» y tres aviados también, de «La Soledad» y son los seis que exhibió. Quinto: la adquisición de esos bonos tuvo lugar á virtud de endoso, los tres primeros mencionados, siendo probable que se haya dado el aviso respectivo. Sexto se extraviaron esos seis bonos y al fin fueron encontrados. Séptimo: llegó á persuadirse del valor de esos bonos que había creído papeles sin él. Octavo: los bonos no endosados han sido adquiridas por prescripción, advirtiendo de que en la época de la adquisición, bastaba el endoso especialmente respecto de bonos aviados, prescripción que servía también de título á los bonos endosados, en el supuesto de que había faltado á la cesión algún otro requisito.

Resultando segundo: Que en escrito de 24 de diciembre de 1895, el Sr. Emilio Monroy, apoderado jurídico de la Junta directiva de la negociación minera demandada, contestó la demanda negando los hechos que en ésta se relacionan y desconociendo los derechos que se ejercitan y pidiendo se diera por contestada la demanda en sentido negativo, dándose así por auto de 27 de diciembre del referido año de 1895, y abriéndose el juicio á prueba por el término de la ley.

Resultando tercero: Que el Sr. Polack promovió la absolución de posiciones por el Sr. Lic. Monroy, las declaraciones de testigos, el que se tuvieran como pruebas los bonos presentados en la demanda y la justificación pericial.

Resultando cuarto: Que á virtud de las posiciones articuladas al Sr. Lic. Monroy, quedaron establecidos los siguientes hechos: Primero: que los bonos exhibidos con la demanda fueron expedidos por la Compañía demandada. Segundo: que le parece que las firmas que calzan el endoso de tres de los referidos bonos son del Sr. M. Fuertes. Tercero: que tiene la creencia de que esas firmas son auténticas.

Resultando quinto: Que de las declaraciones testimoniales quedaron establecidos estos hechos: Primero: que Polack ha poseído quieta y pacíficamente desde hace más de 14 años, los bonos, fundamento de la acción ejercitada. Segundo: que Polack adquirió la propiedad de sus bonos por compra que hizo á D. Manuel Fuertes, dando el testigo Sierra y Quevedo, como razón de su dicho que Fuertes le dijo hace muchos años, que iba á entregar á Polack los bonos, y Aguilera, que Fuertes á quien fué presentado por Sierra, en su presencia dijo que iba á entregar á Polack, unos bonos que supone son los que se acompañan á la expresada demanda y que le había vendido por un plato de lentejas.

Resultando sexto: Que según el dictamen pe-

ricial, son de M. Fuertes, las firmas puestas en los repetidos endosos de tres de los bonos presentados.

Resultando séptimo: Que en razón de las preguntas que hiciera la Compañía demandada á los testigos presentados por el actor, quedó constante el siguiente hecho: los actos de posesión á que se refieren los testigos consisten únicamente en el hecho de que los títulos ó bonos presentados por Polack en su demanda, han estado en poder de éste, según él mismo dijo á Sierra y Quevedo, y según Aguilera, porque Fuertes dijo que iba á entregar esos bonos y desde entonces nada volvió á saber.

Resultando octavo: Que la Compañía demandada promovió como pruebas, la documental, la de compulsas de libros de la misma Compañía, y la de posiciones á Polack.

(Continuará.)

CAMBIO.

Suplicamos á los Directores ó Editores de publicaciones que cambien con la nuestra, se sirvan anunciar en ellas, oportunamente, la aparición de los números de «El Derecho» cuando los reciban, y *publicar íntegros los sumarios de éstos*, (véanse los forros respectivos).

AL PUBLICO.

A solicitud de algunos subscriptores que desean ver concluida nuestra edición de la «Historia del Congreso Constituyente», por Zarco, hemos reducido el material de nuestras diversas Secciones en beneficio del número de páginas de dicha obra.