

# BITÁCORA DE UN VIAJE. PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA.<sup>1</sup>

LOG OF A TRIP. FIRST NOTES FOR THE STUDY OF THE ROME TRANSPORTATION  
CONTRACT AND ITS RECEPTION IN THE LEGISLATION OF THE ARGENTINE  
NATION

Por *Claudia Gabriela Somovilla*<sup>(\*)</sup>

Resumen: El propósito de este estudio inicial consiste en analizar el camino recorrido del contrato de transporte desde Roma y hasta la normativa plasmada en el Código Civil y Comercial de la Nación Argentina. Se informa de manera sintetizada sobre el mismo -dada la riqueza del itinerario-, y con detenimiento en la caracterización del material logrado en determinados momentos considerados relevantes. En cada caso describiendo los resultados de los avances de los trayectos. Y la consideración de aspecto que influyeron positiva o negativamente en la recepción del entendimiento romano por parte del codificador del siglo XXI nacional en particular.

Palabras claves: Bitácora - Contrato de transporte - Roma – Código Civil y Comercial de la Nación.

Abstract: The purpose of this initial study is to analyze the path traveled by the transport contract from Rome and up to the regulations set forth in the Civil and Commercial Code of the Argentine Nation. It is reported in a synthesized way on it - given the richness of the itinerary - and carefully in the characterization of the material achieved at certain times considered relevant. In each case describing the results of the progress of the routes. And the consideration of aspect that positively or negatively influenced the reception of the Roman understanding by the national 21st century coder in particular.

Keywords: Log - Transport contract - Rome – Civil and Commercial Code of the Nation



Artículo publicado bajo Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Sin  
Derivar. © Universidad Católica de Córdoba  
[https://doi.org/10.22529/rdr.2023\(5\)05](https://doi.org/10.22529/rdr.2023(5)05)

---

<sup>1</sup> Artículo recibido el 5 de Septiembre de 2023 y aprobado para su publicación el 10 de Octubre de 2023.

<sup>(\*)</sup> Claudia G. Somovilla - USAL - UBA - INHIDE - ILHAD - INST. GIOJA - A.D.R.A. - Instituto de Derecho Romano “Dr. Agustín Díaz Bialek”. Profesora Adjunta de Historia del Derecho de la UBA. Profesora Asociada de Derecho Romano y de Historia del Derecho de USAL. Profesora Asociada de Derecho Romano y de Historia del Derecho y de Sistemas Jurídicos Comparados de UB. Directora de la Revista de Derecho Romano “Pervivencia” de la Facultad de Derecho de USAL. Correo electrónico: claudia.somovilla@usal.edu.ar

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

#### I.- INTRODUCCIÓN

Esta comunicación propone un primer abordaje del camino recorrido por los nexos construidos en torno al transporte, desde Roma y hasta el Código Civil y Comercial de la Nación Argentina<sup>2</sup>.

La bitácora es el registro de avances, retrocesos y resultados del trazo de un recorrido en el camino<sup>3</sup>. Al cual se le suman o adhieren observaciones, datos, ideas, experiencias. Espacio en el cual se guardaban -antaoño- las inclemencias del tiempo. Término de origen francés “bitacle” de “habitable” que a su vez deriva del latín “habitaculum” que es habitación, cuerpo en el que se aloja y habita información<sup>4</sup>.

Así es como una bitácora informa de una evolución. Permite registrar, y por ende anclar información, su criterio organizacional es eminentemente cronológico, a fin de facilitar el repaso de los contenidos vertidos en ella.

El término transporte deriva del latín cuyos compuestos léxicos son el prefijo trans- que indica de un lado a otro y “portare” que significa llevar.

La propuesta -necesariamente ambiciosa- implica un recorrido desde la ingeniería jurídica romana, su difusión como consecuencia de la expansión geopolítica, la cristalización en cuerpos jurídicos romanos o de corte romanista, la incidencia en la formación de los actores de decisiones político-jurídicas en el nuevo mundo. Y así entonces registrar pasos significativos en torno al contrato de transporte como era en Roma y hasta su codificación por nuestro legislador nacional en 2015.

El estudio realizado sobre fuentes normativas y doctrinales permite presentar un mapeo de los puntos de conexión y permanencia con las soluciones romanas, arraigadas en el proceso de transculturización, por razón de su eficiencia.

---

<sup>2</sup> Somovilla, Claudia, G., “*Bitácora de un viaje. El contrato de transporte de Roma al Código Civil y Comercial de la Nación Argentina*”, comunicación presentada en el III Encuentro de Institutos de Derecho Romano de la República Argentina, organizado por el Instituto de Derecho Romano “Dr. Agustín Díaz Bialek” de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Católica de Córdoba, 29 y 30 de julio de 2022.

<sup>3</sup><https://www.rae.es/dpd/bit%20cora#:~:text=Armario%20junto%20al%20tim%C3%B3n%2C,dem%C3%A1s%20accidentes%20de%20la%20navegaci%C3%B3n>.

<sup>4</sup> <https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/bitacora.php>

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

#### II.- BITÁCORA DEL VIAJE DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ROMANO A LA RECEPCIÓN DEL LEGISLADOR ARGENTINO DEL SIGLO XXI.

Los estudiosos del derecho aprecian que diferentes instituciones son herederas de las romanas, y en particular las marítimas; las cuales presentan además el aditamento de encontrarse enriquecidas como consecuencia de su permanente contacto con el derecho de otros pueblos navegantes<sup>5</sup>.

Es evidente que el aprovisionamiento de mercancías para los habitantes del Lacio importaba la ocasión para el desarrollo de la navegación marítima y despliegue de la actividad comercial, y para favorecer el tránsito de bienes y productos era necesario el transporte<sup>6</sup>.

Actividad en la cual puede observarse que, los cambios gestados en la relación entre la autoridad política y los particulares -actores protagónicos de la actividad-, permiten ser calificados por la romanística de “injerencia” de la autoridad pública en la regulación de la actividad marítima.

En la dinámica del progreso de la relación autoridad pública y particulares, pueden diferenciarse dos etapas; la primera de ellas se extiende desde los últimos años de la República y hasta comienzos del Principado, y una segunda etapa que se caracteriza por una mayor intervención de control del transporte marítimo. Transcurrir que ilustra la evolución los poderes públicos, hacia una concentración del poder político en la persona del emperador<sup>7</sup>.

#### A) Primeras notas sobre el contrato de transporte en Roma

En esta primera oportunidad cabe referir a algunas disposiciones y características puntuales de la relación contractual sobre o en torno al transporte.

---

<sup>5</sup> JIMÉNEZ VALDERRAMA, Fernando, *La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua*. En

[http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1692-25302014000200012#topo](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-25302014000200012#topo).

<sup>6</sup> JIMÉNEZ VALDERRAMA, Ob. Cit. Pág. 4

<sup>7</sup> JIMENEZ VALDERRAMA...Ob. Cit. Pág. 4

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Por la Lex Claudia (218 a.C. estimativamente) los senadores y sus hijos se encontraban limitados en acceder al comercio marítimo con naves cuya capacidad fuera superior a 300 ánforas -hasta ese límite su destino era el uso particular-; y esto por el desafío e inquietud que implicaba la actividad mercantil en crecimiento frente a la arraigada costumbre del trabajo agrícola.

En este contexto la locatio – conductio fue el instrumento flexible que sirvió para la reglamentación romana del tráfico en el mar. La practicidad romana permitió trasladar las instituciones de derecho civil en el transporte de mercancías. Bajo dicha figura el derecho romano agrupa otras tantas que presentaban variada finalidad, les identificaba su objetivo, que era la entrega de algo a alguien por una contraprestación. Y entonces se distinguen tres tipos: locatio-conductio rei, locatio-conductio operis y locatio-conductio operarum<sup>8</sup>.

Se detiene Jiménez Valderrama a considerar la locatio – conductio para con el espacio marítimo como área de aplicación de las pautas jurídicas generales en su especificidad concreta:

*“En el ámbito del derecho marítimo puede observarse que la locatio-conductio evolucionó para crear: a) locatioconductio navis, en la cual el locator entregaba la nave al conductor con la obligación correlativa de este de restituirla una vez transcurrido el término pactado; b) locatio-conductio navis et operarum magistri et nauticorum, en la cual se entregaba la nave debidamente dotada, equipada y tripulada para la realización de la travesía marítima y, finalmente, c) locatioconductio operis vehendarum mercium, en la cual el locator entregaba la mercancía al conductor, quien asumía la obligación de alcanzar un resultado: restituir la mercancía en el sitio de destino<sup>9</sup>”.*

<sup>8</sup> JIMENEZ VALDERRAMA...Ob. Cit. Pág.7 y ss

<sup>9</sup> JIMENEZ VALDERRAMA...Ob. Cit. Pág.9

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

De ocurrir el incumplimiento del contrato, los perjudicados podían recurrir a la pretura ante quienes podían interponer distintas acciones: actio ex-locato, actio ex-conducto, actio furti, actio damni y actio ex-recepto.

El desarrollo de la actividad comercial en el espacio marítimo generaba el despliegue de una cantidad significativa de responsabilidades. Así, es como -por ejemplo- cuando la no utilización de la nave era por causa del arrendatario, el flete debía ser igualmente pagado, aun cuando no se hubiera llevado a cabo el transporte (D.19.2.61.1.)

Cabe hacer nota la siguiente distinción, mientras en la locatio navis el precio del arrendamiento (merces) se debía con independencia de la cantidad de mercancía que se cargaba; en el contrato de transporte, el precio se debía en función de la mercancía efectivamente embarcada.

La dinámica del comercio marítima exigía la existencia de una red de puertos activos -con dársenas/ fondeaderos- capaz de asegurar el tráfico, la estiba y desestiba. Así es como se desprende en el Derecho romano - como en el actual – la necesidad de conocer la carga y su comercialización -de alguna manera-; y ese acto pudo ser a través de un talón o recibo de porte o resguardo que garantizaba y aportaba seguridad al transporte<sup>10</sup>. Pudiendo el estado controlar la operatoria, a finde registrar y cuantificar una base imponible y pasible de contribuciones para las arcas-.

Paulatinamente, el entretejido de los comerciantes -romanos y peregrinos-, y con ellos la confluencia del ordenamiento de la civitas romana con los institutos provenientes del Ius Gentium -como ser los contratos consensuales-, fueron testigos del transcurrir de un derecho propio de los comerciantes, al acto de comercio en el derecho mercantil.

#### B) Sobre el itinerario de un viaje: De Roma al Código Civil y Comercial de la Nación Argentina

---

<sup>10</sup> ZAMORA MANZANO José Luis – YERAY ÁLAMO González, Derecho Romano y transporte marítimo: Antecedentes del Bill of Lading B/L y del documento electrónico de transporte. <https://acedacris.ulpgc.es/handle/10553/73707>

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

El emperador estoico Marco Aurelio afirmaba en el siglo II s.C. en sus “Meditaciones”:

*“Las consecuencias están siempre vinculadas con los antecedentes; pues no se trata de una simple enumeración aislada que contiene tan solo lo determinado por la necesidad, sino de una combinación racional. Y al igual que las cosas que existen tienen una coordinación armónica, así también los acontecimientos que se producen manifiestan no una simple sucesión, sino cierta admirable afinidad<sup>11</sup>”.*

El derecho romano llegó a ser fuente del argentino no por transposición directa, sino como consecuencia de un proceso histórico<sup>12</sup>. No lo encontramos en estado puro, sino condicionado por las circunstancias socio económicas nacidas durante ese proceso<sup>1</sup>

Tau Anzoátegui al tiempo de analizar la configuración del Derecho Indiano provincial y local, la trama de su vida jurídica – social y su problemática en torno a sus fases históricas, escribió:

*“Aunque el trasplante cultural castellano tuvo mucha relevancia en la configuración indiana, no fue pleno ni en su base socio – jurídica, ni en su textura lega, ni en su coincidencia en tiempos históricos. Así el proceso formativo de los derechos locales en las Indias ofrece características distintas con relación al producido en Castilla durante la Edad Media ...En el nuevo mundo, aquellos derechos surgieron y se desarrollaron frente a una creciente legislación de procedencia peninsular, que no alcanzaba a dar solución a todos los problemas sociales, nuevos y ocurridos a distancia considerable del asiento del poder central.... Su trayectoria no es*

<sup>11</sup> MARCO AURELIO, *Meditaciones*. España, Biblioteca Clásica Gredos, 1999. Pág. 92 - 93

<sup>12</sup> LEVAGGI, Abelardo, *Cómo el derecho romano llegó a ser fuente del derecho argentino*.

<http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/como-el-derecho-romano-llego-a-ser-fuente-del-derecho-argentino/+5160><http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/como-el-derecho-romano-llego-a-ser-fuente-del-derecho-argentino/+5160>

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

*lineal, ofrece distintas alternativas, posee una dinámica propia con diferencias surgidas en sus distintos ámbitos al impulso de situaciones concretas ... Sobre el mismo influían las ideas, tendencias y hombres de cada época, no sólo estrictamente lo jurídico... Sobre este fenómeno jurídico local, aflúan manifestaciones de distinto rango intelectual...<sup>13</sup>”.*

La codificación no significó una ruptura con la tradición, porque en la codificación en América como en Europa mientras el derecho romano queda fuera en su vigor positivo, le da su sustancia nutriéndola<sup>14</sup>.

#### C) Acerca del contrato de transporte en el sistema jurídico argentino

Resulta necesario estimar -de modo general en este primer estudio- las disposiciones de derecho positivo nacional que han dispuesto distintos modos de ejecución del contrato de transporte<sup>15</sup>. En Argentina, el transporte -marítimo, terrestre y aeronáutico- tienen autonomía legislativa. Así cabe referir a las referencias que del transporte o en torno al mismo se hace en distintos cuerpos legislativos -y a modo ilustrativo-:

- 1) El Código de Comercio de 1862 de autores Eduardo Acevedo y Dalmacio Vélez Sarsfield<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> TAU ANZOÁTEGUI, VÍCTOR, *La configuración Del Derecho Indiano provincial y local. Problemas terminológicos e históricos*. En Actas del XV Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano. Córdoba (España) – del 19 al 24 de septiembre de 2005. Coordinador: Manuel Torres Aguilar. Diputación de Córdoba – Universidad de Córdoba, 2005. T I. P. 245 – 248.

<sup>14</sup> GUZMAN BRITO, Alejandro. *Derecho Privado Romano*. Santiago de Chile, Editorial Jurídica de Chile, 1996. Tomo I. Pág. 80

<sup>15</sup> ROMUALDI, Emilio Elías, *Contrato de transporte, responsabilidad y autonomía*. Revista Derecho Comercial y de las Obligaciones 2008-A-653. Buenos Aires, Junio, 2008. Id SAJJ: ACF110001. [http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacf110001-romualdcontrato\\_transporte\\_responsabilidad\\_autonomia.htm](http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacf110001-romualdcontrato_transporte_responsabilidad_autonomia.htm)

<sup>16</sup> En el Libro I capítulo V utilizan los términos acarreador y porteador. Donde se regulaba exclusivamente el transporte terrestre en el Capítulo V de los acarreadores, porteadores o empresarios de transportes, el art. 206 que contemplaba el transporte mediante pequeñas embarcaciones. Las formas del transporte por tierra que trataba estaban relacionadas con el transporte de cosas, con excepción de lo dispuesto por el art. 8º, inc. 5º, el art. 173 que regía el del equipaje de los pasajeros; y el art. 184 del transporte de personas por ferrocarril pero que se aplicaba por extensión y analogía a todos los transportes terrestres -disposición referida al transporte ferroviario de personas para distinguirlo del transporte de tracción a sangre -fuerza humana-.

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

- 2) El Código Civil de la Nación de Dalmacio Vélez Sarsfield aprobado por la ley 340 en 1869<sup>17</sup>.
- 3) La Ley de Ferrocarriles, Ley N° 2.873 de 1891 bajo la administración del presidente Carlos Pellegrini con las modificaciones introducidas por el Decreto-Ley N° 8.302 del 19 de Julio de 1957 y posteriores hasta 1995 de aplicación en los Concesionarios Ferroviarios.
- 4) El Código Aeronáutico ley 17285 de 1967<sup>18</sup>.
- 5) La Ley de la Navegación 20094 de 1973<sup>19</sup>.
- 6) La Ley que regula el Contrato de Transporte de Pasajeros y Carga por Automotor N° 4.653<sup>20</sup>.
- 7) Ley de Transporte Multimodal, Condiciones Generales de cada uno de los modos de ejecución del contrato. en el transporte multimodal en los arts. 16, 19 y 20 de la ley 24.921 de 1997

#### D) Sobre el contrato de transporte en el Código Civil y Comercial de la Nación

No se puede soslayar que el legislador al tiempo de decidir, encuentra su decisión gobernada por su formación, a la par de sus lealtades o su ideología. En consecuencia, su obra legislativa es producto de la cultura jurídica de su tiempo y espacio, donde se puede observar, descubrir y sopesar la influencia del Derecho Romano, y su grado de ascendencia.

---

<sup>17</sup> Su Art 1107 ha sido reconocido por la jurisprudencia como fuente de la obligación del transportista con independencia del modo que se realice para ejecutarlo, en el transporte de personas y/o de cosas. Cabe estimar la irrupción en los años 20 del automóvil como medio de locomoción más veloz que el ferrocarril.

<sup>18</sup> Arts. 139 y 140 subsiguientes y concordantes.

<sup>19</sup> Entre sus normas cabe destacar los artículos 267, 270 ,272, subsiguientes y concordantes. Donde las obligaciones del transportista no están vinculadas con el medio que se utiliza para ejecutar el contrato, salvo en cuanto es éste el elegido para ejecutar el contrato; y el transportador resulta ser el sujeto que tiene una vinculación esencial con el medio utilizado para ejecutar el traslado en el transporte marítimo.

<sup>20</sup> Sancionada el 5 de junio de 1996.

## BITÁCORA DE UN VIAJE.

### PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

En la Ley n°26.994 promulgada octubre 7 de 2014 que entró en vigencia el 1 de agosto de 2015, en su Título IV titulado de los "Contratos en particular" del Libro Tercero de los "Derechos Personales" al tiempo de abordar los contratos en particular, el legislador se detuvo en el Capítulo 7 a disponer sobre el contrato de transporte – ello en los arts. 1280 al 1318<sup>21</sup>-.

Cabe señalar que, el actual código contempla el contrato de transporte en general, declinando la regulación de las particularidades del medio utilizado para el transporte a leyes especiales. Para su interpretación contractual, es necesario recurrir al orden de prelación que en materia de contratos se encuentra en lo normado por los arts. 963 y 964 del código unificado, y las normas correspondientes de los contratos de adhesión y de consumo, ello dado que el transporte involucra un consumidor.

Se puede colegir que, si bien el legislador en su labor de recodificación, ha unificado el régimen de los contratos de derecho privado, ello no implica la desaparición del derecho mercantil ni la pérdida de tal carácter de sus instituciones. Al tiempo de innovar esos aspectos que reclamara la doctrina, supo el conservar el espíritu de las normas precedentes sin desatender la tradición jurídica.

### III.- A MODO DE CONCLUSIÓN

En esta primera aproximación al tema, del análisis de los testimonios logrados sobre el recorrido trazado por el contrato de transporte, desde Roma y hasta las disposiciones que sobre el mismo dispuso el codificador nacional en Argentina en la primera parte del siglo XXI, cabe inferir:

- La importancia del contacto del pueblo romano con otros pueblos -expertos en navegación-, a fin de incorporar y costumbres -normas- instituciones foráneas, para luego perfeccionar y legislar, en el afán de gestar certeza jurídica.

---

<sup>21</sup> Reemplazando lo preceptuado por los arts. los arts. 162 a 206 del Código de Comercio.

## **BITÁCORA DE UN VIAJE.**

### **PRIMERAS NOTAS PARA EL ESTUDIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE EN ROMA Y SU RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA**

- El desarrollo del comercio exigió -y exige- el diseño de un sistema jurídico acorde, flexible y seguro.
- Las soluciones encontradas o construidas jurídicas romanas fueron por su sapiencia útiles al legislador posterior, ya sea en tiempos de la codificación fundacional decimonónica o bien en tiempos de recodificación de la misma.