

El artículo 2016 del Código civil y la causalidad hipotética

The Civil Code Article 2016 and the Hypothetical Causality

PATRICIO LAZO*

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, Chile
patricio.lazo@pucv.cl | <https://orcid.org/0000-0001-6943-5684>



Recibido: 09/09/2025 | Aceptado: 26/11/2025 | Publicado: 04/12/2025

Resumen. El objetivo de este trabajo ofrecer una interpretación en clave de causalidad hipotética de uno de los incisos del artículo 2016 del Código civil chileno. No obstante que el concepto de causalidad hipotética es moderno, él no sería incompatible con las fuentes de las que se sirvió Bello para la redacción del artículo 2016. El método empleado en este trabajo apunta en dos direcciones: una dogmática, necesaria para la comprensión de la doctrina de la causalidad hipotética, y una histórico-dogmática, necesaria para la pesquisa en las fuentes que utilizó Bello. El resultado de la investigación pone de relieve la originalidad del planteamiento de Bello en este punto y la justificación del uso de un esquema causal hipotético en virtud de las fuentes romanas de las que se valió el codificador nacional.

Palabras clave. causalidad; contrato de transporte; fuentes e historia del Código civil; responsabilidad contractual

Abstract. The objective of this work is to offer an interpretation based on hypothetical causality of one of the paragraphs of the Article 2016 of the Chilean Civil Code. Although the concept of hypothetical causality is modern, it is wouldn't be incompatible with the sources used by Bello in composing Article 2016. The method used in this work points in two directions: one dogmatic, necessary for understanding the doctrine of hypothetical causality, and one historical-dogmatic, necessary for researching Bello's sources. The result of the research remarks the originality of Bello's approach on this point and the justification for the use of a hypothetical causal scheme by virtue of the Roman sources used by the national codifier.

* Doctor en Derecho. Profesor titular de derecho romano de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Dirección postal: Av. Brasil 2950, 2340025 Valparaíso.

Keywords. causality; transport contract; sources and history of the Civil Code; contractual liability

1. Propósito

La doctrina civil ha abordado desde hace tiempo una serie de problemas en torno a la causalidad, principalmente a propósito de la responsabilidad extracontractual¹; en el marco de este tratamiento del fenómeno, se han diferenciado dos tipos, a saber, una causalidad material y otra jurídica².

Sin embargo, no podría decirse que haya recibido el mismo grado de atención la posibilidad de examinar bajo una perspectiva causalista algunos problemas relativos a la responsabilidad contractual; hay avances, sin duda alguna, como lo demuestran trabajos recientes que han ampliado de forma importante el análisis sobre el examen causal en dicho aspecto³. Y es precisamente en este terreno en el que puede tener interés examinar un modelo de causalidad objeto de especial atención en el derecho comparado, a saber, el de la causalidad hipotética (también conocida entre nosotros como causalidad alternativa). El examen que propongo efectuar lo situaré, primeramente, a la luz de la formulación en el siglo XX, y en el seno de la civilística alemana, del concepto de causalidad hipotética. Examinada y resuelta la posibilidad de utilizar este término en el examen del Código civil (CCCh), defenderé una interpretación del artículo 2016⁴ y, en relación con éste, del 2015⁵ en términos causal-hipotéticos, e intentaré determinar si las fuentes de Bello proporcionan

¹ Los resultados de estos esfuerzos constan en una serie de trabajos, en forma de libros (Barros 2006, Aedo Barrena 2019), como artículos de investigación o capítulos de libros: Villarreal Cárdenas (2005); Baraona González, (2008); Aedo Barrena, C. (2012); San Martín Neira, L. (2019), de modo que puede decirse que, de un tiempo a esta parte, esta clase de análisis ha alcanzado un alto nivel de desarrollo.

² Se trata, a nuestro juicio, de una tipología —y de su correspondiente nomenclatura— que ofrece poca utilidad para el examen que nos proponemos. Ella opera sobre la base de si el examen causal se aplica sobre un aspecto específicamente fáctico (la causalidad material), de modo que la relación causa-efecto se plantea exclusivamente en ese terreno, o bien si tal examen se plantea en el plano normativo, discusión en la cual la noción de causalidad tiende a confundirse con la de imputación.

³ Un ejemplo de lo cual son los trabajos de Corral Talciani (2008), San Martín Neira (2014) y De la Maza (2018).

⁴ Art. 2016. El acarreador es 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 caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse.

⁵ Art. 2015. 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 asimismo 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.

algún antecedente de estos preceptos. Finalmente, intentaré justificar mi apreciación acerca de la originalidad de tales disposiciones.

2. Philip Heck y la formulación de la causalidad hipotética

Conviene describir, aunque sea de manera breve, el concepto de causalidad hipotética y los términos en que ella se plantea modernamente. Solo entonces será posible abordar los supuestos antes anunciados.

La causalidad hipotética es un tipo de razonamiento de carácter racional-especulativo útil de cara a la finalidad de justificar la extinción de la responsabilidad. Ella ha gozado de gran atención dentro de la dogmática alemana, especialmente a partir de la descripción de su estructura por parte de Philip Heck (1929, p. 48), sobre cuya doctrina conviene dar algunas luces.

Al tratar la causalidad concurrente (“Mitverursachung”), Heck (1929, p. 46) distinguió una concurrencia necesaria (“notwendige Konkurrenz”) de una desplazante (“verdrängende Konkurrenz”). La primera sería la concerniente a la producción de un daño por parte de varios agentes, sin que fuera posible lograr el mismo resultado por separado; la segunda, en cambio, comprendería los casos en los que, no obstante existir más de una causa destinada a producir el efecto, cada una de las que concurren, considerada aisladamente, habría bastado para provocar el mismo resultado. Y es en relación con este específico tipo de causalidad que Heck examinó el problema que se presenta cuando, existiendo una causa que provoca un resultado, se puede tener al mismo tiempo por seguro que tal resultado se habría producido a consecuencia de otra causa si aquella no hubiera tenido lugar. A la primera de estas causas la denominó “de intervención” (“Eingriffsursache”) y a la segunda, de reserva o hipotética (“Reserveursache”). Ellas operarían en un doble plano: de un lado, la de intervención sería aquella causa del resultado efectivamente producido (por consiguiente, se da en los hechos); a su turno, la causa de reserva sería la que, al menos como hipótesis, habría causado el mismo resultado si la anterior causa no hubiese operado (luego, en un plano especulativo; Heck 1929, p. 48)⁶. La definición sobre la responsabilidad final sería el producto del examen comparado de ambas causas.

El análisis de Heck provocó, a lo largo del siglo XX, la atención de los especialistas de la ciencia jurídica —principal, aunque no exclusivamente del área germánica—, en torno a la doctrina de la causalidad hipotética, si bien desde diferentes perspectivas y hasta con

⁶ Algunos de los ejemplos que proporciona Heck son los siguientes: i) el envenenamiento de un perro por parte de un agente, con la circunstancia de que antes de que produzca sus efectos el veneno, el perro recibe un disparo de otro agente. Nuestro autor introduce como una variante el hecho de que el perro intencionalmente envenenado por un agente hubiese ingerido con anterioridad veneno para las ratas; o bien puede darse como causa que caiga sobre el perro una viga; ii) un segundo ejemplo es el de los empleados de una empresa que dañan un valioso espejo en un restaurante, pero esa misma noche, un incendio destruye todo el restaurante, incluido el espejo.

un cierto grado de confusión terminológica, la que se manifiesta en la utilización de otras expresiones, la principal de las cuales es la de “causalidad superadora o adelantadora”⁷. En lo que concierne a los límites de este trabajo, la expresión “causalidad hipotética” se utiliza para designar un tipo de argumento que concibe un estado de cosas en un nivel puramente intelectual, inferido a partir de hechos conocidos o probados, y controlado por ciertas reglas lógicas, conforme al cual se concluye que el resultado constatado en los hechos sería igual distinto o igual, y conecta su ocurrencia a la conducta del obligado en términos que, o bien, minimizan su efecto en el decurso de los hechos, o les atribuyen la capacidad de haber eventualmente modificado el resultado. Luego, sus consecuencias serían, o bien extintivas, o bien atributivas de responsabilidad. A esta causalidad hipotética se recurre con el objeto de invertir las reglas de imputación de responsabilidad del obligado.

La doctrina civil chilena ha acogido muy tímidamente este concepto de causalidad en el ámbito de la responsabilidad contractual. Es el caso de Corral Talciani, quien, tomando por base las ideas de Andreas von Tuhr, entiende que se da un supuesto de ella cuando “el hecho del deudor debería haber sido la causa del daño, pero no lo ha sido porque el resultado que se esperaba del incumplimiento se ha producido por obra de otro acontecimiento que le impidió desplegar su potencialidad dañosa” (2008, p. 140). Así expuesta, la causalidad hipotética se aproxima —si es que no se confunde— con la noción de causalidad superadora. Para nuestro análisis, conviene deslindar ambos tipos de causalidad, haciendo nuestros el criterio propuesto por Gerkens (1997), por cuanto lo que nos interesa es la observación de razonamientos causales de naturaleza estrictamente especulativa. Con todo, hay un punto de coincidencia con los términos así expresados, en cuanto el razonamiento hipotético-causal se ofrece en un mayor

⁷ La doctrina no es uniforme en los criterios de diferenciación entre este tipo de causalidad y la llamada superadora o adelantadora (“überholende Kausalität”). Hausmaninger (1990, p. 19), por ejemplo, sostiene que “von überholender Kausalität spricht man, wenn ein Ereignis einen Schaden real herbeigeführt und ein anderes Ereignis denselben Schaden bewirkt hätte, wenn ihm das erstgenannte Ereignis nicht zugekommen wäre” (“Hablamos de causalidad superadora si un acontecimiento hubiese realmente producido un daño y otro hubiera causado el mismo daño si no le hubiese precedido aquél”); Koller (2007, p. 360 y ss.), en cambio, ante un caso muy similar al propuesto por Hausmaninger, prefiere hablar de causalidad hipotética. Gerkens (1997, p. 19), en uno de los trabajos más influyentes sobre este último tipo de causalidad, sostiene que el término ‘causalidad hipotética’ no es más que una metonimia, ya que el curso causal no cubre sino una parte de un complejo de hechos ocurridos; habría en estos casos dos cursos causales, uno real y otro hipotético. Más adelante (p. 21 s.), sostiene: “Nous croyons qu’il est préférable de ne parler de dépassement de causalité que dans le cas où l’on peut réellement concevoir que quelque chose dépasse autre chose. Si le fait dommageable hypothétique se déroule à un moment où le dommage est déjà réalisé, voire même réparé, il ne nous semble plus possible de parler de causalité dépassante” (Pensamos que es mejor hablar de causalidad superadora solo en aquellos casos en que podemos decir que, realmente, una situación ha pasado por delante de otra. Si el hipotético hecho dañoso ocurre cuando el daño ya se ha producido, incluso si ha sido reparado, no nos parece que sea posible hablar de causalidad superadora”. Con todo, habría que agregar que la expresión “causalidad hipotética” parece hoy dominante en la doctrina jurídico-privada de lengua alemana.

número de casos como un argumento exonerativo de responsabilidad, antes que como fundamento de la imputación.

3. ¿Un modelo de causalidad del siglo XX en un código del siglo XIX?

Llegados a este punto, si quisiéramos buscar en el CCCh supuestos de responsabilidad en los que se observa un razonamiento hipotético-causal, conceptualmente enmarcado en el que hemos revisado, una primera exigencia metodológica que se nos impondría sería la de responder a la cuestión de cómo explicar que un código de la segunda mitad del siglo XIX hubiese incorporado un modelo de causalidad que aparece vinculado a un jurista del primer tercio del siglo XX. Como dijimos, se trata de un problema metodológico prioritario, si es que no queremos incurrir en un examen de los textos que tenemos ante nosotros no solo carente de contextualización sino, principalmente, antihistórico.

Podría responderse a esta objeción tomando en cuenta dos aspectos relevantes. De una parte, sabemos la importancia de Heck en el desarrollo de lo que se dio en llamar “Jurisprudencia de intereses”, de la cual es su fundador (Larenz, 1994, p. 71 y ss.; Garrido, 2023). La orientación que profesa el movimiento iniciado por Heck hacia la protección de intereses se conecta con el constante escrutinio de los casos que los tribunales deben decidir; de ahí que el programa investigador se valga de esas las decisiones de los tribunales alemanes como una importante fuente de conocimiento y, por consiguiente, que los tipos de causalidad postulados por este autor emerjan de los datos que esos mismos tribunales producen. Con todo, esto no equivale a decir que, en lo que a nosotros concierne, la configuración intelectual de la causalidad hipotética se origine, o bien en los tribunales, o bien en el propio Heck, y es esta la consideración que podría explicar por qué es posible examinar al CCCh siguiendo el hilo de las ideas sobre causalidad hipotética. Si bien Heck identifica, sistematiza y problematiza los datos que extrae de la jurisprudencia alemana, y los lleva a un esquema de razonamiento del nivel de abstracción que hemos visto, tal esquema no es en sí mismo novedoso y forma parte, más bien, de una de las formas de pensamiento existentes en la ciencia de derecho: el contrafactual. Se trata éste de una forma de pensamiento que está presente desde hace tiempo en el pensamiento jurídico, como lo demostró en su momento Willvonsender (1984, p. 12 y ss.), al poner de manifiesto en su estudio la utilización por parte de los juristas romanos de esquemas de pensamiento en los que coinciden un hecho causal y uno hipotético, y en los que este último resulta ser incluso más relevante que el primero⁸.

⁸ El autor ofrece como ejemplos de la comprensión causal de ciertos fenómenos por parte de los juristas romanos la interpretación de la ley Aquilia, ciertos pasajes relativos a la *cautio damni infecti* y la ponderación de la indemnización de perjuicios.

Por lo tanto, nos parece que intentar examinar ciertos y determinados supuestos de responsabilidad presentes en el CCCh desde la perspectiva de la causalidad hipotética no es una pretensión metodológicamente errada por antihistórica, sino que ella es corresponde a una perspectiva de análisis que forma parte de la tradición jurídica en la que se inserta el CCCh y que puede resultar de interés en el ámbito de las reglas de su régimen de responsabilidad.

4. Extinción de las obligaciones y causalidad hipotética

La explicación de un supuesto de responsabilidad contractual en clave de causalidad hipotética exige tematizar, aunque sea brevemente, el marco normativo en el que interviene, en algunos aspectos relevantes en materia de responsabilidad contractual, el pensamiento causal-hipotético. Como se podrá ver a continuación, la introducción de argumentos enmarcados en esta específica forma de razonamiento juega un papel decisivo en la extinción de responsabilidad por parte de uno de los contratantes. Por ello, siguiendo ahora la sistemática del CCCh, conviene precisar, previamente, algunas reglas generales en esta materia.

A propósito de los modos de extinguir las obligaciones, una materia que el CCCh trata más bien al comienzo del Libro IV, “De las obligaciones en general y de los contratos”, específicamente entre los títulos XIV a XX, encontramos ya esbozado un esquema causal-hipotético. El contexto lo proporciona la pérdida de la cosa, uno de los modos de extinguir las obligaciones que el CCCh trata en el título XIX del libro mencionado. Abre este título el artículo 1670, un precepto que está destinado a consagrar la que podemos llamar la regla general sobre esta materia. Este artículo expresa que “Cuando el cuerpo cierto que se debe perece, o porque se destruye, o porque deja de estar en el comercio, o porque desaparece y se ignora si existe, se extingue la obligación; salvo empero las excepciones de los artículos subsiguientes”. De este modo, y conforme a la disposición, la pérdida de la cosa extingue la obligación, lo que supone, consecuentemente, la extinción de la responsabilidad del deudor a cuyo cuidado estaba la cosa. Tal, por lo tanto, es la regla general a la que los contratos se subordinarán, sin perjuicio, desde luego, de la existencia de reglas especiales.

En este orden de ideas, es conveniente justificar por qué sostenemos que ya en este título XIX se esboza el pensamiento causal-hipotético. El artículo 1672, parte del mismo título, contempla en sus dos incisos, en forma consecutiva, una excepción y dos contraexcepciones a lo dispuesto en el artículo 1670⁹:

⁹ Para un examen detallado de las reglas y excepciones presentes en los artículos 1670 y 1672, véase Lazo (2024).

Si el cuerpo cierto perece por culpa o durante la mora del deudor, la obligación del deudor subsiste, pero varía de objeto; el deudor es obligado al precio de la cosa y a indemnizar al acreedor.

Sin embargo, si el deudor está en mora y el cuerpo cierto que se debe perece por caso fortuito que habría sobrevenido igualmente a dicho cuerpo en poder del acreedor, sólo se deberá la indemnización de los perjuicios de la mora. Pero si el caso fortuito pudo no haber sucedido igualmente en poder del acreedor, se debe el precio de la cosa y los perjuicios de la mora.

Puede sostenerse que en el inciso 2° de la disposición citada se introduce por partida doble un razonamiento causal-hipotético: primeramente, cuando se hace mención del “caso fortuito que *habría sobrevenido igualmente* a dicho cuerpo en poder del acreedor” (énfasis nuestro) y, seguidamente, al expresar una excepción a lo anterior en los términos siguientes: “si el caso fortuito *pudo no haber sucedido igualmente* en poder del acreedor” (énfasis nuestro). La naturaleza hipotética del razonamiento aparece, en ambos casos, en la referencia a que el caso fortuito en cuestión “habría sobrevenido igualmente”, o bien “pudo no haber sucedido igualmente”, es decir, haciendo pie en una conjetura contrafactual cuya efectividad, siempre en el plano especulativo, no se discute. Puesto que, como es fácil apreciar, ninguna de tales conjeturas tiene refrendo en la realidad —sabemos que el caso fortuito ocurrió, pero solo podemos especular si acaso habría sobrevenido igualmente o podría no haber sobrevenido—, puede decirse que ambas afirmaciones dependen de razonamientos puramente hipotéticos (Lazo, 2024).

A su vez, la naturaleza causal de estos planteamientos hipotéticos, tanto en el primer como en el segundo caso, se advierte al reparar que tales hipótesis son asociadas a una consecuencia necesaria, naturalmente, en el plano especulativo: en el primer caso, se trata de la ocurrencia del caso fortuito; en el segundo, de su no-ocurrencia. Esto último es particularmente interesante: en esta parte del precepto que examinamos se afirma, sin más, que la cosa que ha perecido —el perecimiento de la cosa constituye, el supuesto de partida del artículo 1670: “Si el cuerpo cierto perece [...]— *existiría* si se hubiese actuado de otro modo. Se trata de una muestra de cómo los argumentos hipotético-causales no solo se oponen, sino que se superponen a aquéllos fundados en hechos efectivamente acaecidos, triunfando sobre ellos, no obstante su contrafactualidad, como puede verse.

Queda entonces expuesto que, a propósito de la responsabilidad contractual, la pérdida de la cosa debida produce sus efectos no solo de acuerdo a los hechos que efectivamente ocurren, sino que de acuerdo a aquéllos que, de haber hipotéticamente ocurrido, habrían tenido las consecuencias que, a la luz de ese mismo razonamiento hipotético, se siguen. La norma es, por así decirlo, soberana, a la hora de dibujar una realidad puramente hipotética y, a partir de ella, atribuir responsabilidad o eximir de ella.

5. La responsabilidad del transportista a la luz del artículo 2015 del Código civil

Examinado lo anterior, podemos pasar a la revisión de una regla específica en sede de responsabilidad contractual, expresada en clave de causalidad hipotética. Como lo anunciáramos, ella se esboza a propósito del contrato de arrendamiento de transporte (artículos 2013 a 2021 del CCCh). En los dos primeros incisos del artículo 2015 leemos lo siguiente:

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.

[Inc. 2º] Es asimismo 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.

En particular, el inciso 2º no hace más que reiterar la regla del artículo 1670, en la medida que exime de responsabilidad al transportista¹⁰ por la destrucción y el deterioro de la carga si tales eventos ocurriesen como consecuencia de un caso fortuito¹¹. A continuación, el artículo 2016 se refiere a la prestación a cargo del transportista (acarreador) consistente en entregar la cosa en el tiempo y el lugar convenidos:

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

[Inc. 2º] No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse.

Como se puede observar, este precepto reitera la regla de la extinción de la responsabilidad del transportista si no ha podido ejecutar la prestación a su cargo a causa de fuerza mayor o de caso fortuito. Sin embargo, expresa que ella admite una excepción, que aparece en el inciso 2º del precepto citado, conforme a la cual se impide

¹⁰ No obstante que el Código civil habla de acarreador, nos referiremos a éste sencillamente como transportista.

¹¹ En qué medida es posible generalizar la aplicación del artículo 1670 es un punto específicamente tratado por De la Maza y Vidal Olivares (2021, p. 96), quienes critican en varios autores el hecho de “extrapolar indebidamente el alcance del artículo 1670 del Código Civil”, toda vez que éste se refiere al supuesto de un caso fortuito recaído sobre un cuerpo cierto, que es destruido o porque deja de estar disponible. Se trata de una discusión cuya base es la distinción, aportada por Brantt Zumarán (2010, p. 191 y ss.), entre un caso fortuito que solo suspende la exigibilidad de una prestación. El artículo 2015 inciso 2º se refiere a “la destrucción y deterioro de la carga” y el caso fortuito al que se refiere el inciso 2º del artículo 2016 puede interpretarse como el referido al que produce este específico efecto. Por consiguiente, no es el caso aquí de distinguir si el caso fortuito ha suspendido la exigibilidad de la obligación, o bien la ha extinguido, porque todo parece indicar que es este el supuesto subyacente a los preceptos que nos interesan.

la alegación del caso fortuito o fuerza mayor si se trata de aquéllos que pudieron evitarse “con mediana prudencia o cuidado”. El empleo de esta expresión implica, en el sistema conceptual del Código, atribuir al transportista de un tipo específico de culpa; es decir, el hecho de no emplear una diligencia mediana permite calificar su incumplimiento como culposo, no obstante la existencia de un caso fortuito, como el mismo Código se encarga de establecer. Creo que podría admitirse que se trata de un tipo de culpa que no corresponde a la culpa leve, sino que ella lo es de un grado mayor (en las fuentes romanas, a propósito del arrendamiento de obra, la impericia se equipara a la culpa, en el entendido de que aquélla es inexcusable)¹². Así, la responsabilidad del transportista se articula, frente a la ocurrencia del caso fortuito, y en la redacción del precepto, como una excepción de la disposición anterior (es decir, del inciso 1º del mismo artículo). Esta forma de relacionar las dos hipótesis implica o supone que, aun cuando el incumplimiento del transportista se haya producido por la ocurrencia de un caso fortuito, el problema de su eventual responsabilidad ha de ser examinado a la luz de una conjetura que se expresa como un razonamiento causal-hipotético, haciéndola jugar un papel decisivo de cara a la atribución de responsabilidad o a su extinción.

La doctrina que se ha ocupado del caso fortuito o del contrato de transporte no se ha detenido en el tipo de razonamiento subyacente a este precepto¹³.

Desde luego, cabe advertir que en los artículos 1670 y 2016 subyace la misma razón. Y así como el artículo 1672 establece excepciones y contraexcepciones a la operatividad del artículo 1670, en el artículo 2016 la regla general aparece acompañada de una excepción, de modo que en este solo precepto se configuran los extremos entre los que se mueve el razonamiento que anida en él. Es decir, por un lado, está prevista la posibilidad de que el transportista se exima de responsabilidad a causa del acaecimiento de un caso fortuito; sin embargo, tal posibilidad dependerá del tipo de caso fortuito que

¹² D. 19, 2, 9, 5: Celso, 8 dig., escribió que la impericia ha de ser tomada como culpa: si alguno tomó en arriendo el apacentar terneros o el remendar o limpiar alguna cosa, debe responder de culpa y aquello en que erró por impericia es culpa, porque, dice, él tomó en arriendo como quien conoce su oficio (*Celsus etiam imperitiam culpae adnumerandam libro octavo digestorum scripsit: si quis vitulos pascendos vel sarciendum quid poliendumve conduxit, culpam eum praestare debere et quod imperitia peccavit, culpam esse: quippe ut artifex, inquit, conduxit*); D. 19, 2, 13, 5: *Si se dio una piedra preciosa para ser engastada o esculpida y ésta se rompiese, no se dará la acción de locación si ello aconteció por defecto de la materia, pero sí se dará si ocurriese por impericia del operario [...] Si gemma includenda aut insculpenda data sit eaque fracta sit, si quidem vitio materiae factum sit, non erit ex locato actio, si imperitia facientis, erit*. Debe recordarse aquí el artículo 44 inc. 3, que define a la culpa leve como la “falta de aquella diligencia y cuidado que los hombres emplean ordinariamente en sus negocios propios. Culpa o descuido, sin otra calificación, significa culpa o descuido leve” y establece, a renglón seguido, que “esta especie de culpa se opone a la diligencia o cuidado ordinario o mediano”, es decir, a la que se atribuye al transportista. Esto hay que ponerlo de relieve en relación con el razonamiento causal.

¹³ Amunátegui Perelló (2023, p. 1355), sostiene que la hipótesis de la que nos ocupamos es una de culpa, o que relaciona con el artículo 1547 del mismo Código civil. Tapia (2020, p. 126), se limita a citar el artículo 2015 para indicar que en él se reitera la regla general, establecida en el artículo 1547 inciso 3º, que obliga al deudor a probar el caso fortuito; no se ve una discusión en torno al tipo de razonamiento involucrado.

efectivamente acaezca, toda vez que el artículo 2016 diferencia entre dos: por un lado, el señalado *expressis verbis*, esto es, aquél que pudo evitarse con un cuidado o diligencia medianos, al amparo del cual no podrá el transportista eximirse de responsabilidad¹⁴; por otro lado, y razonando según el camino al que llevan las propias palabras del precepto, aquél cuyo acaecimiento resultaría inevitable, no obstante existir tal cuidado mediano. Cabe deducir, entonces, que: i) al amparo de este segundo tipo de caso fortuito, el transportista se eximirá de responsabilidad, y, ii) que la interpretación a la que conduce la lectura del precepto es coincidente con un esquema de causalidad hipotética. Es lo que paso a argumentar a continuación.

6. Un razonamiento causal-hipotético en el artículo 2016

A mi entender, no sería errado interpretar el artículo 2016 en el sentido de que en su texto son confrontados dos supuestos de causalidad, a saber, uno efectivo o real y otro hipotético, en coincidencia con el esquema de Heck de la causa de intervención (o real) y de la de reserva (o hipotética). Conforme a los términos del precepto, si aconteciese un caso fortuito que origine la pérdida de la cosa, la decisión final acerca de la responsabilidad del transportista dependerá de si el *casus* corresponde a los del primer o a los del segundo tipo. Así, el intérprete deberá comenzar por la constatación del caso fortuito y, a continuación, dirimir si se trata de aquéllos que se podrían evitar o de aquéllos que no. Quizá tenga a la vista, también, la descripción de las prevenciones adoptadas por el transportista para evitarlo, pero nada de esto será todavía suficiente para resolver sobre

¹⁴ Se trata, como se puede apreciar, de una limitación a la invocación del caso fortuito en su función exonerativa. De la Maza, Iñigo y Vidal Olivares, Álvaro (2021, p. 115 y ss.), abordan la cuestión acerca de los “límites a los efectos del caso fortuito”, pero no citan esta disposición; por el contrario, citan una sentencia del año 2008 que exige al deudor una “debida diligencia”. En mi opinión, la precisión introducida en el artículo 2016 sobre el caso fortuito que pudo evitarse con un cuidado mediano bien podría servir para interpretar otras disposiciones del Código civil —como lo prevé, por lo demás el artículo 22—, comenzando por el contrato de arrendamiento, ahí donde sea dudoso si lo que corresponde es la exoneración o la imputación de responsabilidad del deudor. Por otro lado, es inevitable observar que, conforme a la definición caso fortuito ofrecida por el artículo 45 del Código civil, éste siempre es inevitable. Sobre este punto cabe precisar que es posible diferenciar conceptualmente la inevitabilidad con la actividad del sujeto obligado. La doctrina alemana ha llamado la atención sobre este punto y habla al respecto de *casus mixtus*, una hipótesis en que, no obstante producirse un caso fortuito, puede señalarse al deudor como el que, aun sin buscarlo, da lugar a su acaecimiento. Una fuente romana nos aproxima a esta noción: D. 13, 7 30: “El que había prestado una cantidad a un transportista fluvial, al no serle pagada la cantidad en su plazo, detuvo por su autoridad una balsa en el río; luego la crecida del río se llevó la balsa. Respondió que si retuvo la balsa acaso contra la voluntad del transportista propietario, quedaba a riesgo del acreedor, pero que si el deudor permitió voluntariamente que la retuviera, responderá tan sólo de la culpa, pero no de la fuerza mayor. Wacke (1987, p. 327) afirma respecto de este caso: “Failure to overcome those forces was in modern times suitably called casus mixtus (as contrasted to casus fortuitus which we already find in the Roman sources), and this means culpa. In this second case, the inevitable risk of flooding remains with the debtor owner, because the raft was at the creditor’s disposal with his consent. Although these reasons are not stated explicitly here either, the great accuracy of even the Republican jurist Alfenus in his decision is striking, which is identical with modern German law”.

la responsabilidad de éste. Para llegar a la conclusión que le exige el precepto deberá preguntarse si, de haber actuado el transportista con un cuidado mediano —es decir, ahora representándose en este punto una actuación puramente ideal—, habría evitado la ocurrencia del caso fortuito.

Si, realizado este razonamiento, el intérprete llega a una conclusión sobre la naturaleza del *casus* empírico (evitable o no, según un cuidado mediano) habrá operado necesariamente un razonamiento causal-hipotético, el que podría conducirlo a la conclusión de que la cosa habría perecido igualmente aunque se hubiese empleado un cuidado mediano, o bien a otra completamente diferente. En otras palabras, la decisión final dependerá no solo de la prueba del caso fortuito, sino, además, de la fuerza que adquiera en la mente del intérprete la especulación en torno a si habría ocurrido igualmente, no obstante existir dicho cuidado. Además, puede afirmarse que la estructura lógica de este razonamiento es del tipo “Si hubiese sido *x*, entonces sería *y*”, lo que permite calificarlo de racional-especulativo, conforme al cual se podrá perseguir —o bien no, ya vemos que eso depende de cómo el intérprete conjeture que habrían debido ocurrir los hechos— la responsabilidad del transportista.

7. La historia legislativa del precepto y el proyecto de 1853

Para responder a la pregunta de cómo llega Andrés Bello a la solución que acabamos de exponer, es conveniente preguntarse si, en las fuentes que tuvo a la vista, existía un modo de razonamiento similar al causal-hipotético del que hemos hablado hasta ahora. Comencemos por los datos que aporta la historia legislativa del precepto.

En los proyectos de 1842-1845 y 1847¹⁵ el actual artículo 2016 se distribuía en 2 preceptos diferentes, hasta el proyecto de 1853¹⁶, en el que ambos se fundirían en uno solo, con la sustracción de una parte, como se observa en la siguiente tabla:

¹⁵ Entre agosto de 1842 y diciembre de 1845, Andrés Bello publicó en el periódico *El Araucano* un proyecto revisado por el senado de Chile sobre obligaciones y contratos, como parte del proyecto de una futura codificación del derecho civil. Desde fines de 1845, y debido a la suspensión del funcionamiento de la comisión parlamentaria, Bello acometió personalmente la revisión de tal proyecto y, como fruto de esta revisión, lo publicó el año 1847 en forma de libro. Por esta razón, el proyecto de 1847 no consiste en una republicación del proyecto de 1842-1845, sino en una nueva edición del mismo, con adiciones y modificaciones introducidas por el codificador. Sobre los proyectos de codificación emprendidos por Bello, véase Guzmán Brito (1982, p. 307 y ss.) y Guzmán Brito (2006, p. 1289).

¹⁶ Se denomina proyecto de 1853 al que Bello desarrolló solitariamente entre 1847 y 1852 (es decir, después de la publicación en forma de libro, en 1847, del proyecto sobre obligaciones y contratos) y que ofreció al congreso de la Nación para su examen. Ello justifica que su redacción la incorporemos en esta tabla.

Proyecto de 1842 (Párrafo 7)	Proyecto de 1842 (Párrafo 7a)	Proyecto de 1847	Proyecto de 1853
Artículo 50 (inc. 1º). Los comisionarios y acarreadores son obligados a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo en el evento de fuerza mayor o caso fortuito.	Artículo 47 (inc. 1º). Los comisionarios y acarreadores son obligados a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo el caso de fuerza mayor.	Artículo 451 (inc. 1º). El acarreador, o el comisionario en su caso, son obligados a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo caso fortuito.	Artículo 2179 (Inc. 1º). El acarreador o comisionista es obligado a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo que se pruebe fuerza mayor o caso fortuito.
(Inc. 2º). La mora en la entrega de la cosa obliga a los comisionarios y acarreadores a indemnización de perjuicios, que será tasada por el juez, según las circunstancias, si las partes no la hubiesen fijado en el contrato.	(Inc. 2º). La mora en la entrega de la cosa obliga a los comisionarios y acarreadores a indemnización de perjuicios, que será tasada por el juez, según las circunstancias, si las partes no la hubiesen fijado en el contrato.	(Inc. 2º). La mora en la entrega de la cosa obliga al acarreador o comisionario a indemnización de perjuicios, que será tasada por el juez, según las circunstancias, si las partes no la hubiesen fijado en el contrato.	
Artículo 51. No podrá alegarse por el comisionario o por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o diligencia evitarse.	Artículo 48. No podrá alegarse por el comisionario o por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse.	Art. 452. No podrá alegarse por el acarreador o por el comisionario en su caso, la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado.	(Inc. 2º) No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse.

Si se comparan las diferentes redacciones, solo se puede concluir que, salvo el segundo inciso del entonces artículo 50, no existirían diferencias significativas entre los artículos del proyecto de 1842 y el actual artículo 2016, lo que demostraría, a nuestro juicio, la estabilidad del pensamiento de Bello en este punto, como, asimismo, el hecho de que su tramitación en el congreso no alteraría mucho esta situación. El segundo inciso del artículo 50 fue expurgado de la redacción final, quizá porque el supuesto que domina el precepto es la existencia o inexistencia de caso fortuito de modo que, bajo tal perspectiva, la mención a la mora debió parecer fuera de lugar.

En relación con el artículo que nos ocupa, Bello no dejó en nota referencia alguna a la fuente que tuvo a la vista, o en la cual se inspiró, para su redacción. Sí lo hizo, en cambio, con relación a los artículos 2015 y 2017. En el primer caso, la nota al pie del artículo 2179 del Proyecto de 1853 remite a *Partidas* 5, 8, 8 y 26; en el segundo, al artículo 2724 del

Código de la Luisiana¹⁷. Hay que hacer notar en este punto que, aunque Bello no lo dejó consignado en una nota del proyecto, muy probablemente este último precepto también sirvió de fuente al inciso 2° del artículo 2015, de modo que conviene incorporarlo al análisis.

La parte final del artículo 2015 y el inciso 1° del artículo 2016 coinciden en extinguir la responsabilidad del transportista cuando la destrucción o el deterioro de la carga han ocurrido a causa del vicio de la carga, de la fuerza mayor o del caso fortuito. Por lo mismo, bien podría conjeturarse que, si a propósito del primero Bello hizo una referencia a las Partidas, es probable que el artículo 2016 tuviese la misma fuente, solo que Bello habría omitido referirse a ella.

La ley de Partidas a la que hacemos referencia (P. 5, 8, 8) lleva por título “*Por quales razones es tenuto de pechar, o non, la cosa, aquel que la tiene arrendada, o alogada, si se perdiesses, o si se muriesses*”. En la primera parte de la ley se enuncia una hipótesis relativa al contrato de transporte en las que el acarreador incurre en responsabilidad:

A cuestas por sí mismo, o en alguna su bestia, o en carreta, o en naue, prometiendo de leuar alguno ome, vino o olio, o otra cosa semejante en odres [...] cayere por su culpa aquello que levare, e se quebrantare, o se perdiere, tenuto lo es de pechar.

Pero, inmediatamente, la ley de Partidas enuncia una excepción: “Mas si el pusiesse guarda, quanta pudiesse, en leuar aquella cosa, o se quebrantasse por alguna ocasión sin su culpa, entonce no seria tenuto de pechar”. Esta excepción no solo concuerda con lo establecido en el artículo 2015, sino también con el 2016, de modo que bien podría concluirse que ella resulta ser fuente también de este último precepto, a propósito de la descarga de responsabilidad del transportista por el acaecimiento del caso fortuito. En este sentido, no es posible omitir la referencia que hace la ley de Partidas al cuidado puesto por el transportista, no obstante el cual la cosa se deteriora o desaparece, ya que, en esta misma lógica, bien podría establecerse una relación entre aquello y la referencia a la prudencia o cuidado medianos del artículo 2016. Hacia la mitad de su texto, la ley de Partidas enuncia una serie de supuestos en los cuales sobreviene un caso fortuito sin culpa del que debe la cosa, enumeración en la cual encontramos una relativa al transporte marítimo: “[...] o si fuese naue, e peligrasse por tormenta que acaeciesse [...]”.

¹⁷ Con todo, la búsqueda en este último precepto no nos llevará muy lejos. El artículo 2017 expresa lo siguiente: “El precio de la conducción de una mujer no se aumenta por el hecho de parir en el viaje, aunque el acarreador haya ignorado que estaba encinta”. La edición del Código civil contenida en Bello (1955, p. 755) contiene un evidente error de transcripción: se lee ahí una referencia que haría el Proyecto de 1853 al artículo 1724 del Código de la Luisiana, no obstante que este es un precepto incluido en un título sobre donaciones y testamentos, de modo que no guarda relación alguna con la materia del contrato de transporte. A su vez, el artículo 2724 del código luisiano sí está comprendido en el título sobre el contrato que nos interesa, y constituye la fuente inmediata del artículo 2017: “Le prix du passage par mer d’une femme d’un pays à un autre n’augmente pas quoiq’elle accouche dans la traversée, soit que le maître sût ou ignorât qu’ell fût enceinte”.

Por consiguiente, el régimen de responsabilidad establecido en las Partidas podría caracterizarse como sigue: frente a la pérdida o perecimiento de las cosas a cargo del transportista, debe diferenciarse (1) si ellas perecen por su culpa; (2) si, no obstante esmerarse por cuidar las cosas, éstas perecen sin culpa. Adicionalmente, Partidas no deja dudas en cuanto a que el naufragio producido por una tormenta es una hipótesis de caso fortuito. Como puede apreciarse, el esquema introducido por Bello sigue en líneas generales el de Partidas, pero hay que hacer notar dos importantes diferencias: la primera de ellas es la introducción, para el transportista de la exigencia de una “diligencia o cuidado mediano”. Si bien podría decirse que con ella se concreta la vaga referencia de Partidas a la conducta del obligado en la expresión “si el pusiese guarda, quanta pudiesse”, la redacción de Bello va más allá. En efecto, en esta parte la regulación de Partidas no solo posee un marcado tinte posibilista, sino que ella carece de cualquier tipo de sujeción a un modelo o estándar de conducta, a diferencia de lo que hace Bello. La segunda diferencia radica en la introducción de un razonamiento causal hipotético como el que se desprende del segundo inciso del artículo 2016. De ahí que pueda concluirse que la influencia de Partidas en la elaboración del artículo 2016 es solo parcial. Si bien se conserva la antinomia culpa / caso fortuito para justificar la atribución de responsabilidad y la extinción de esta, respectivamente, el artículo 2016 contiene un nivel más alto de desarrollo y dificultad del que puede apreciarse en el texto castellano.

Si prestamos atención, ahora, al texto del Código de la Luisiana, resulta que el inciso 2º del artículo 2015 guarda una fuerte similitud con el artículo 2724 de dicho código, como puede verse a continuación.

Código civil	Code de la Lousiane
Art. 2015, inc. 2º: Es asimismo 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	Art. 2725: Les voituriers sont responsables en outre de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, a moin qu'ils prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure

Como se puede observar, en ambos textos, y con expresiones muy similares, se deja establecida la responsabilidad del obligado (“Es asimismo responsable” / “Les voituriers sont responsables”) y por la extinción o empeoramiento del objeto de la prestación (“de la destrucción y deterioro de la carga” / “de la perte et des avaries des choses...”). La única diferencia significativa se encuentra en que, mientras en el Código de la Luisiana la excepción a esta regla se refiere solo al caso fortuito (“a qu'ils prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure”), en el Código civil chileno ella se extiende, también, al hecho de la estipulación en sentido contrario y al vicio de la carga.

Llegados hasta aquí, puede entenderse mejor que el régimen de responsabilidad establecido por Bello en los artículos 2015 inciso 2º y 2016 inciso 1º, al mismo tiempo que continúa y perfecciona el contenido en las Partidas, es consonante con el expuesto en el

Código de la Luisiana. En tal sentido, representa la continuidad y la puesta al día de dicho régimen. De ahí que sea llamativo que, precisamente en el precepto que nos interesa —el inciso 2º del artículo 2016—, Bello, en el Proyecto de 1853, haya optado por el silencio y no haya consignado ninguna fuente. ¿Debía entenderse que dicho inciso no era más que una consecuencia lógica de las fuentes tenidas a la vista y no era, por consiguiente, necesario anotar nada? ¿O es que más bien se trataba de un precepto cuyo origen no debía buscarse sino la pluma del codificador? Intentaremos acercarnos a la respuesta a esta pregunta mediante el examen de otras fuentes de nuestro codificador.

8. El Code Napoléon, Delvincourt, Rogron, Troplong

Es conocido que Bello se valió de algunas fuentes francesas, sobre todo del Código civil, pero también de algunos autores, y muchas de sus doctrinas fueron adoptadas como soluciones para diversas materias. Por lo que toca a la pregunta sobre los efectos del incumplimiento del transportista, con especial referencia al caso fortuito alegado por éste, nos detendremos, primeramente, en el *Code*, para, a continuación examinar los aportes de aquellos comentaristas que fueron consultados por Bello, a saber, Delvincourt, Troplong y Rogron. Desde luego, nuestro examen no se detendrá en ellos, sino que se extenderá a Pothier, una de las fuentes principales de los redactores del *Code*.

Los artículos 1782 a 1786 del *Code*, relativos al contrato de arrendamiento de transporte, constituyen una sección específica (II, *Des voituriers par terre et par eau*) dentro de las divisiones y subclasificaciones del título VIII (*Du contrat de louage*) del libro III. La primera de estas disposiciones establece la regla general, en el sentido de obligar a los transportistas al cuidado y la conservación de las cosas que son objeto del contrato, en tanto que el artículo siguiente formula una regla complementaria de esta, conforme a la cual la dicha responsabilidad se extiende a las cosas que les son remitidas. Uno de estos, el artículo 1784, llama la atención por cuanto su contenido (pero no así su redacción) es coincidente con lo dispuesto en el artículo 2015, en cuanto hace responsables a los transportistas de la pérdida o deterioro de las cosas confiadas, a menos que se pruebe el caso fortuito o la fuerza mayor¹⁸—. Los dos artículos restantes, en cambio, no guardan mayor semejanza con los del Código civil. De ahí que, al revisar estas disposiciones, y salvo lo dicho a propósito del artículo 1784, no es posible afirmar que exista nada que sea, al menos en parte, similar a los razonamientos hipotético-causales de los que se vale Bello en el artículo 2016. Salvo la conservación de la doctrina sobre la exoneración de responsabilidad por el caso fortuito, el codificador nacional no parece haber tomado mucho del código francés. Con todo, siempre es posible que no sea en las disposiciones del *Code* de donde extraiga Bello algunas de sus doctrinas, sino de los comentaristas

¹⁸ Art. 1784. Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

de dicha obra. Veamos, entonces, si entre estos es posible hallar algo de interés para nuestra indagación.

Comenzamos por uno de los comentaristas con gran ascendiente en el pensamiento de Bello: Claude-Etienne Delvincourt. En su conocido *Curso* (Delvincourt, 1824, p. 116), reitera la regla del artículo 1784 con pocas variaciones, aunque informa sobre la práctica de establecer en la letra de transporte una disminución del precio en caso de retardo en la entrega. Es, sin embargo, en las notas a este tomo¹⁹, y a propósito del comentario a la frase “*ou qu’ils ne prouvent*” del artículo 1784, que Delvincourt aporta una hipótesis que podría vincularse, no sin dificultades —sobre todo, textuales— a la idea de un cuidado o prudencia medianos cuya inobservancia da lugar a la ocurrencia de un caso fortuito que es causa, a su vez, de la pérdida de las cosas. Es el supuesto de un transportista que opta por viajar de noche, sin que ello haya sido expresamente ordenado, y que, con ocasión de la nocturnidad, pierda las cosas a causa de un hurto (Delvincourt, 1824, p. 213)²⁰. Sin embargo, y como puede observarse, y a pesar de ciertas similitudes en otros aspectos que no guardan relación con lo que nos interesa ahora mismo, no nos aporta antecedentes en lo que se refiere al razonamiento hipotético.

Otra fuente francesa de habitual consulta de Bello es Joseph Adrien Rogron (1836). Al tratamiento del contrato que nos ocupa dedica Rogron una parte de las páginas 311 y 312 de su obra. Sus comentarios, no siempre de la misma extensión, suelen ser de una expresión de la ley. En relación con lo que nos interesa, quizá sea el correspondiente al artículo 1784 el más atrayente. Rogron (1836, p. 312) se detiene a interpretar dos expresiones, “*des avaries*” y “*qu’ils ne prouvent*”. Para la primera de éstas, expresa que por tal noción se ha de entender una disminución de cantidad o bien todo deterioro de su calidad. Respecto de la segunda, solo agrega que “La présomption est que les pertes ou avaries proviennent de leur faute; c’est toujours à eux à fournir la preuve contraire”, para agregar a continuación: “*Pour cela, il est prudent de leur part, de faire dresser sur les lieux, par des officiers publics, tels que commissaires, maires ou adjoints, des procès-verbaux constatant les cas fortuits ou la force majeure dont ils ont eu à souffrir*”. Es decir, más allá de o indicar algunas acciones destinadas a salvaguardar la prueba del caso fortuito, como les es exigible en virtud de la presunción en su contra, Rogron no intuye la posibilidad de un razonamiento hipotético referido a la resistibilidad o irresistibilidad de la ocurrencia del caso fortuito, o a su conexión con una acción del obligado, a diferencia, como hemos visto, de lo que afirmaba Delvincourt. De ahí que debamos concluir que tampoco este autor haya podido aportar a las ideas que Bello terminó finalmente consagrando.

¹⁹ Me refiero a la sección *Notes et explications*, con numeración de páginas independiente de la sección que la precede.

²⁰ “Remarquez: [...] 3°. Que le vouturier peut être tenu, même du cas fortuit, quand l’accident a été précédé d’une faute qui y a donné lieu. Si, par exemple, il a voyagé de nuit, n’ayant pas d’ordre exprès pour cela, et qu’il ait été volé la nuit, il est tenu de la perte”.

El último comentarista francés que será aquí examinado es Raymond Troplong, quien, como se sabe, influyó algo tardíamente en Bello (Amunátegui, 1890, XLI)²¹. En su comentario a las reglas del contrato de transporte en el *Code*, Troplong (1859, p. 335) aborda la cuestión de la responsabilidad por el retardo en la entrega. Haciendo pie en el artículo 106 del Código de Comercio francés, comienza por hacer presente que el transportista no se puede excusar de su incumplimiento más que debido a la fuerza mayor, y que tal argumento solo estará completo si prueba que no se expuso a ella por su culpa. A este respecto, examina tres supuestos posibles de impedimentos: el primero, que él ocurra por un hecho atribuible a aquel en cuyo interés se debió hacer el transporte; el segundo, que se deba a una fuerza mayor que recayó sobre el transportista y, el tercero, que se trate de una fuerza mayor a la que llama “neutral”, en cuanto ella no recaería ni sobre el dueño de la mercancía ni sobre el transportista (Troplong, 1859, p. 336). Los últimos dos supuestos son los que más nos interesan, en la medida que ellos se asemejan algo más al del artículo 2015. Para el segundo caso ofrece como ejemplo la muerte del transportista: en tal evento, se deberá el precio en razón de la utilidad que recibiría el cargador en virtud del transporte. Y aclara, además, que si ningún beneficio obtenía éste del transporte, no puede reclamar el precio. Para el tercer supuesto, distingue si el transporte se ha iniciado o no; en caso de que no haya comenzado, el contrato se resuelve y cada parte asume los costos de los preparativos, pero que si el trayecto ya ha comenzado, se debe el precio.

De esta revisión es posible concluir que ni el *Code*, como tampoco las doctrinas de Delvincourt, Rogron o Troplong, no obstante la variedad y riqueza de los argumentos expuestos por ellos, pudieron representar un modelo para Bello, al menos en este punto. En efecto, en tales autores no se advierte un razonamiento especulativo como el que el codificador nacional establece en el artículo 2016.

9. ¿Pothier?

Indagar una y otra vez en la obra del jurista de Orléans está plenamente justificado, puesto que el jurista de Orléans nacido a fines del siglo XVII fue el autor francés más influyente en Bello —como también de los codificadores franceses en su momento—, al punto que éste se valió de todos los trabajos de aquél para su labor codificadora²².

²¹ En relación con el *Proyecto inédito*, afirma: “En efecto, la lectura de Troplong, Duvergier, Toullier, Delangle, Duranton y otros varios comentaristas que don Andrés Bello no había logrado procurarse antes, *modificó algunas de sus ideas i le abrió nuevos horizontes*, que le señalaban la necesidad de resolver cuestiones en que no había pensado anteriormente” (énfasis nuestro).

²² Guzmán Brito (1982, p. 424), afirma que la cita de los trabajos de Pothier por parte de Bello, sobre materias civiles se extendió hasta la obra *Pandectae in novum ordinem digesta*, que no es sino una edición del Digesto, con una novedosa sistematización. De hecho, la obra de Pothier a la que haremos referencia a continuación, *Traité du contrat de louage*, aparece citada en el actual artículo 1570 del proyecto de 1853.

Pothier publicó por primera vez su obra sobre el contrato de arrendamiento (*Traité du contrat de louage*) en 1764 (Pothier, 1821b)²³. Se trata de una obra mayormente dedicada al arrendamiento de cosas; una sección final se dedica al arrendamiento de obra y podría decirse, a juzgar por los ejemplos con que acompaña sus razonamientos, que tiene por modelo el que consiste en la construcción de un inmueble. Por lo mismo, del contrato de transporte, nada se dice, como tampoco se aborda en un apéndice de la misma monografía, dedicado a tres figuras similares al contrato de arrendamiento de obra, ninguna de las cuales coincide con el de transporte. En 1765 Pothier da a las prensas un *Supplément* del tratado anterior, en el que aborda los contratos de arrendamiento específicamente marítimos (Pothier, 1821c), y en él la materia específicamente comentada es la *Ordonnance de la Marine*, de 1680. Esta circunstancia vuelve ligeramente diferente la forma de argumentación de Pothier, si se compara, por ejemplo, con la que adopta en su *Traité des Obligations* (Pothier, 1821a), en el que las fuentes romanas son el objeto de interpretación por excelencia. En el *Supplément* la situación es diferente, porque el texto de la *Ordonnance*, así como una cierta jurisprudencia referida a él y algunos comentarios, modifican la base de la argumentación de Pothier. Pero en relación a lo que nos interesa, esto es, a la influencia en Bello de esta obra, debemos decir que ella es casi inexistente, en razón de la especificidad de la *Ordonnance*, que sobrepasa con mucho las disposiciones que, tanto para el transporte de tierra como de mar, interesaba abordar a nuestro codificador. No debe, por consiguiente, sorprender que no se encuentre en esta obra de Pothier un tipo de razonamiento específicamente hipotético-causal como el que nos interesa a propósito del artículo 2016.

10. Fuentes romanas

A la luz de los antecedentes, parece posible decir que la introducción de una hipótesis causal en medio de normas que definen la responsabilidad del porteador (“No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse”) no solo no deriva ella de una disposición similar, ni tampoco se funda en un comentario doctrinal, sino que es, en la forma y, sobre todo, en el fondo, el producto de la pluma de Bello. El planteamiento es, si se quiere, aún más interesante en cuanto —como ya observamos— obliga al intérprete a diferenciar entre lo que se prueba y las inferencias que es posible hacer de lo probado. De un jurista como Bello, conocedor y admirador del derecho romano, podría afirmarse que está abierto a la influencia que ciertos textos dotados de autoridad, como lo son los del *Corpus iuris civilis*, pudo leer con interés un pasaje del Digesto en el cual la responsabilidad del porteador es objeto de una doble conjetura, uno de cuyos extremos es, precisamente, un examen hipotético-causal.

²³ Cito esta obra, y las siguientes a la que hago referencia, por la edición de las obras completas de Pothier realizada en 1821, lo que explica su datación.

La pregunta de hasta qué punto se constatan similitudes entre este pasaje y el artículo 2016 es una cuestión incluso menos relevante si se contrasta con la coincidencia entre la forma de razonar de los juristas que aparecen en la discusión y la escrita por Bello.

Un sistema abierto como lo es el derecho romano, en el que el tipo de interpretación dominante no es el de la ley (principalmente en su modalidad declarativa), sino la del derecho, admite más de una solución a un mismo problema, más aún si cada una puede apoyarse sobre bases distintas, como determinados principios o, como pasaremos a explicar a continuación, diferentes formas de abordar la causalidad. Por ello, y para entender correctamente las soluciones que se proporcionan en el caso hay que explicar previamente la concurrencia de las opiniones de dos juristas en él.

D. 14, 2, 10, 1 (Lab. 1 *pith.*). Si tomaste en arriendo una nave con la condición de que en ella <y no en otra> se transportasen tus mercancías, y el transportista, sin necesidad alguna, transbordó las mercancías a otra nave peor, sabiendo que no querías que esto se hiciese, y se perdieron las mercancías con la nave en que fueron últimamente embarcadas, tienes contra el primer transportista la acción de <conducción>. Paulo dice que debe decidirse lo contrario cuando en aquella navegación naufragaron ambas naves, y esto hubiese sucedido sin dolo ni culpa de los transportistas [...]²⁴.

El autor de la obra *Pithana* es Labeón, quien vivió en el siglo I d. C., y que es considerado uno de los más brillantes de la historia de la jurisprudencia romana, de notable influencia, como lo demuestran las constantes citas que de él hacen otros juristas (Schulz, 1946, p. 207 n. 1). El segundo es Paulo, quien vivió en el siglo III d. C., también significativo para la historia del derecho romano, principalmente por el uso que hicieron de su obra los compiladores justinianeos para componer el Digesto. Su nombre aparece en el fragmento porque él edita la obra de Labeón y, al mismo tiempo, introduce en ella sus propios comentarios —como se ve, lo hace dos siglos después, lo que confirma la importancia de la obra como tal—. En sus notas, Paulo acostumbra poner de manifiesto su disensión respecto de la solución propuesta por Labeón, lo que justifica que escriba su nombre en el mismo texto. Esto explica la aparición en el texto dos opiniones acerca del mismo problema, esto es, de si el dueño de las mercancías embarcadas y perdidas dispone de una acción contra el transportista, o bien no. Esta forma de enfocar la discusión traduce

²⁴ La traducción aquí transcrita, corresponde a D'Ors (1968, p. 546 s.); el texto latino es el siguiente: *Si ea condicione navem condixisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriorem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. Paulits: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset [...].* Es necesario poner de relieve que el fragmento D. 14, 2, 10 consta de 3 partes: el *principium*, no transcrito aquí, en el que se trata de un supuesto de arrendamiento de transporte de esclavos en el que uno de éstos muere; el §1, aquí transcrito, aunque no en su totalidad, y el §3, no transcrito, en el que el problema trata del arrendamiento de una nave. Un análisis detallado del mismo puede verse en Fiori (2010).

el esquema conforme al cual los juristas romanos abordan cualquier problema jurídico; en este caso, el referido a la responsabilidad derivada del incumplimiento²⁵.

Los hechos del caso consisten en que un capitán de nave recibe el encargo de trasladar una mercadería dentro de una embarcación. El propietario de las mercancías es claro al expresar que desea que sea una específica embarcación la que haga el traslado. Sin embargo, una vez depositada la mercadería y, a sabiendas de que no contaría con la anuencia del arrendador, el capitán traslada la mercadería a otra nave, la que está en peores condiciones que la anterior y con ésta se inicia el viaje. Al remontar el río, esta nave naufraga, por lo que se pierde toda la mercadería que contenía.

Sobre el último de los puntos, y sobre los hechos así expuestos, los juristas, primeramente Labeón y, posteriormente, Paulo, entregan su parecer acerca de si se configura o no la responsabilidad del transportista. Hagamos notar aquí que en el derecho romano un naufragio es considerado un caso fortuito²⁶ y que éste tiene el mismo efecto extintivo que tiene en nuestro derecho. Por ello, podría parecer extraño que, ante la ocurrencia de un naufragio se plantee la discusión sobre la responsabilidad del transportista. La explicación de ello se encuentra en la conducta anterior de éste, a saber, el cambio de mercadería de una nave a otra. La respuesta de Labeón nada nos dice al respecto, pero se infiere que ella es el factor que mueve a este jurista a conceder la acción en su contra, es decir, a hacerlo responsable por la pérdida de las mercancías. Es claro que a este jurista le basta la configuración de los hechos tal como han ocurrido: la nave que ha naufragado es la que estaba en peores condiciones y a la que el transportista trasladó la mercadería, no obstante que el dueño de ésta había elegido la otra nave. Esta sola circunstancia sugiere que Labeón pone (tácitamente) de relieve la influencia de la conducta del transportista en la desaparición de las mercancías como producto del naufragio, asumiendo que, de no haberlas transportado de una nave a otra —es decir, de la elegida por el dueño de éstas a una que éste no quería—. Habría por consiguiente una conexión causal entre la conducta del transportista y la pérdida de las cosas. Luego, su responsabilidad —la procedencia de la acción en su contra— se fundaría en el curso causal al que habría dado lugar, *porque* de no haberlo hecho las mercaderías aún existirían.

Pero queda aún el parecer de Paulo: el juicio de éste es contrario a lo sostenido por Labeón, si “en aquella navegación naufragaron ambas naves, y esto hubiese sucedido sin dolo ni culpa de los transportistas”. Es decir, en la discusión sobre la responsabilidad por incumplimiento, a juicio de Paulo, el transportista debe quedar exento de toda responsabilidad. Si se observa, la respuesta de Paulo se obtiene de una circunstancia que no aparece mencionada en el texto, esto es, que la primera nave —ya no solo la segunda— hubiese también naufragado. Se trata, desde luego, de una hipótesis que cambia radicalmente

²⁵ El enfoque en la concesión o no de una acción es el modo habitual de los juristas romanos de plantear un problema jurídico. De ahí que la romanística alemana haya caracterizado esta forma de razonar como *aktionenrechtliches Denken*, lo que puede traducirse como “razonamiento referido a la acción”.

²⁶ D. 19, 2, 14, 2.

la solución al problema, puesto que en virtud de ella la responsabilidad del porteador desaparece. También ella tiene como característica el ser causal: al considerar el evento del naufragio de ambas naves, el curso causal iniciado por el porteador al cambiar de nave las mercancías resulta, entonces, irrelevante. Y lo es porque, en esta hipótesis, incluso si el porteador hubiese seguido escrupulosamente las exigencias del dueño de la mercancía, ésta habría perecido igualmente. La perspectiva de análisis subyacente es, por consiguiente, causal-hipotética: puesto que, aunque las mercaderías hubiesen estado en la otra nave, *habrían igualmente perecido*²⁷.

Luego, en los estrechos límites que imponía a Paulo el razonamiento sobre un texto de Labeón —probablemente, un texto de pasajes breves—²⁸ el jurista del siglo III no tiene más camino que superponer una hipótesis acerca de la ocurrencia de los hechos para dar a entender que la solución labeoniana admitía la introducción de variantes, si se modificaban a su turno los hechos del caso.

Como puede observarse, una diferencia significativa entre estas dos soluciones a un mismo problema tiene que ver con la consideración acerca de la evitabilidad de lo sucedido. Para el primer jurista (Labeón) la pregunta acerca de si el naufragio pudo o no evitarse no es relevante. Para el segundo (Paulo), en cambio, sí lo es, y eso es algo que puede deducirse del hecho de que el naufragio hubiese afectado a ambas naves. Es como si Paulo razonara en términos muy simples, como diciendo: si era inevitable que ocurriese, da lo mismo en qué nave estuviese la mercadería.

11. Bello y el razonamiento labeoniano-pauliano

¿Son comparables los razonamientos exhibidos por Labeón y Paulo en D. 14, 2, 10, 1 con el que establece el artículo 2016? Propongo para ello un ejercicio: imaginemos a los juristas romanos discuten sobre el artículo 2016. ¿Qué posiciones defenderían?

Comencemos por recordar que el artículo 2016 establece dos reglas: (a) que el caso fortuito extingue la obligación del acarreador de entregar la cosa “en el paraje y tiempo estipulados” (inciso 1º), y una segunda, que hace excepción a la anterior, (b) que no se admite la alegación de un caso fortuito “que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse” (inciso 2º). En otras palabras, y conforme a esta última regla, sería posible, en los hechos, establecer una relación de causalidad entre la actividad del acarreador y el caso fortuito. En la medida en que dicha actividad no tuviese la entidad suficiente como para calificarla como “mediana prudencia o cuidado”, el acarreador incurriría en responsabilidad. Si, por el contrario, fuese calificada de tal, en tal caso se aplicaría la primera regla, es decir, la de extinción de la prestación a su cargo. De este modo en la primera regla se

²⁷ Kaser et al. (2022, p. 380 y ss.) ofrece una explicación en términos de causalidad superadora (o interrumpida) e hipotética.

²⁸ Schulz (1946, p. 207).

restringiría el alcance del término “caso fortuito” como causa de extinción de la obligación a aquél que, no obstante el empleo de una “mediana prudencia o cuidado”, resultaría finalmente irresistible.

Partamos por la perspectiva de Labeón. El razonamiento de este jurista podría entenderse en los siguientes términos: (1) el naufragio es un caso fortuito; (2) la actividad del naviero, consistente en cambiar la mercadería a una nave menos preparada, aumenta el grado de exposición a la ocurrencia de un naufragio, además de contravenir la voluntad del propietario; (3) puesto que la pérdida de la mercadería a causa del naufragio de la nave es una consecuencia de la actividad del naviero, éste debe responder. Esta forma de razonamiento encuentra acogida en la regla (b) del artículo 2016: en éste la ocurrencia del caso fortuito es confrontada con la actividad del deudor y examinada conforme a parámetros abstractos, que bien se adaptan a los hechos narrados por Labeón. Luego, este jurista apoyaría la aplicación de la regla (2), y no le faltaría razón para ello, porque lo decisivo es que uno y otro esquema apuntan en el sentido de incorporar en la evaluación de los hechos el grado de relación entre la actividad del deudor y su relación con la ocurrencia del caso fortuito. Como puede apreciarse, a esta pretensión evaluativa subyace la premisa de ser posible el establecimiento de una relación causal entre ambos extremos (actividad/caso fortuito), relación que, como puede fácilmente desprenderse, es puramente hipotética. De ahí que, en nuestro ejercicio contrafactual, pueda sostenerse la existencia de una similitud significativa, en el nivel del razonamiento envuelto, entre la posición de Labeón y la regla (b) del artículo 2016 a propósito del examen hipotético-causal de las circunstancias del caso.

El otro jurista concernido, Paulo, probablemente estaría en otra vereda. Recordemos que su posición es que si, no obstante la actividad del naviero, ambas naves hubiesen naufragado, no se concedería la acción en contra de éste, eximiéndolo de responsabilidad. Para Paulo lo decisivo es el caso fortuito, porque éste es sobrepasa cualquier cuidado, o falta de cuidado, por parte del naviero, ya que, en cualquier caso, su nave terminaría arruinada. El jurista no niega que el naviero haya actuado de la forma en que lo hizo, sino que pone de relieve que tal forma de actuación no es incidente ni en el acaecimiento ni en las consecuencias del caso fortuito, porque de no haber actuado de esa forma, la mercadería se habría perdido igualmente. Esta forma de razonar concuerda con la regla (a) del artículo 2016 que hemos examinado. En efecto, si aplicásemos sus términos a las circunstancias a las que debió atender Paulo, habría que decir que, aunque el naviero hubiese actuado con una diligencia o un cuidado medianos, el caso fortuito no habría podido evitarse, por lo que se habría extinguido su obligación.

A mi juicio, este ejercicio nos lleva necesariamente a una conclusión que esta vez ya no es contrafactual: la abierta similitud entre los razonamientos hipotético-causales de dos juristas romanos y el contenido del artículo 2016. Es evidente que el ejercicio no puede ir más lejos que esto, pero sirve para ilustrar la idea de la persistencia de un tipo específico de razonamiento contenido una regla de nuestro Código civil. ¿Leyó acaso Bello

el texto romano y adoptó su solución? El conocimiento que el codificador de Chile tenía del derecho romano no es suficiente prueba de su conocimiento de este pasaje, y en sus notas no encontramos nada similar. Por otro lado, aleja la posibilidad de tal conocimiento el hecho de que D. 14, 2, 10, 1 es un fragmento colocado en el título sobre la ley Rodia de echazón y no sobre el contrato de arrendamiento, que bien podría haber sido el título que habría interesado a Bello, de haber buscado en él algunas reglas.

Con todo, queda la impresión de existir ecos de una solución de matriz romana en las ideas de Bello sobre la materia tratada aquí. Una tal influencia se podría decir que se traduce en el mantenimiento, a través de una redacción original, de esquemas mentales relativos a la causalidad y a la responsabilidad contractual postulados por dos juristas clásicos.

12. Conclusiones

1. La frase constitutiva del inciso 2° del artículo 2016 del Código civil, “No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse”, permite preguntarse por las características que ofrece la relación, planteada en el precepto, entre la conducta del deudor (en este caso, el transportista o acarreador) y la ocurrencia del caso fortuito. A lo largo de este artículo se asume el desafío de explicarla mediante una explicación que recurre a la noción de causalidad hipotética.
2. El uso del concepto de causalidad hipotética plantea de inmediato el problema de que su irrupción se produce en la dogmática alemana en el primer tercio del siglo XX, con la obra de Philip Heck. Este solo hecho comprometería fuertemente su posible uso como clave interpretativa de un código civil decimonónico, como lo es el chileno. Con todo, las propias fuentes de Heck —es decir, la jurisprudencia alemana que venía desarrollándose desde fines del s. XIX, sobre la base del derecho romano de la Pandectística— tienen un valor heurístico, en el sentido de sugerir que la idea de causalidad hipotética encontraría un germen en las fuentes romanas. Dada la cercanía de Andrés Bello con las fuentes romanas y con los tratados disciplinares al uso, la posibilidad de valerse, al menos como esquema mental, de la noción de causalidad hipotética, no carecería de fundamento.
3. El examen de las fuentes habituales de Bello (españolas y francesas) no permiten derivar el inciso 2° del artículo 2016 de ninguna de ellas, de modo que éste se muestra como una redacción original del codificador. Con todo, contrastado el precepto del Código civil con un pasaje del Digesto (D. 14, 2, 10, 1), relativo al transporte marítimo, da muestras de existir ciertas coincidencias entre uno y otro. No solo se trata de un caso transporte marítimo —lo que desde ya ofrece una conexión evidente, sino que en él se discute por dos juristas la responsabilidad del

porteador por los perjuicios padecidos del dueño de la mercancía a causa de un caso fortuito.

4. El resultado obtenido mediante la comparación entre uno y otro precepto ofrece, a mi juicio, una base argumental de carácter histórico-dogmático para la explicación causal-hipotética del inciso 2° del artículo 2016, cuya interpretación en tales términos ha sido desplegada en lo principal de este trabajo.

Acerca del artículo

Notas de conflicto de interés. El autor declara no tener ningún conflicto de interés en relación con la publicación de este artículo.

Contribución en el trabajo. El autor asumió todos los roles establecidos en *Contributor Roles Taxonomy* (CRediT).

Financiación. Este trabajo forma parte de los proyectos Fondecyt regular número 1230124 “Causalidad y supuestos de exoneración de responsabilidad en el derecho romano” y Fondecyt regular 1230049 “Hechos institucionales y valor de la prueba judicial conforme a la sana crítica”.

Referencias

- Aedo Barrena, C. (2012). La función de la culpa en el sistema de responsabilidad civil: una lectura desde el derecho romano es posible. En *Estudios de Derecho Civil* (vol. VII, pp. 777-795). LexisNexis.
- Aedo Barrena, C. (2019). *Causalidad y culpa en la responsabilidad civil. Historia dogmática*. Grupo Editorial Ibáñez.
- Amunátegui, M. L. (1890). En *Andrés Bello, Obras completas*, tomo 13.
- Amunátegui Perelló, C. (2023). Art. 2016. En C. Amunátegui Perelló (ed.), *Comentario histórico-dogmático al libro IV del Código civil* (p. 1355). Tirant lo Blanch.
- Baraona González, J. (2008). La cuestión causal en la responsabilidad civil extracontractual: panorama de derecho comparado. En VV. AA. *La relación de causalidad. Análisis de su relevancia en la responsabilidad civil y penal* (pp. 17-35). Universidad de los Andes (Chile).
- Barros, Enrique, *Tratado de responsabilidad extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile.
- Bello, A. (1955). *Obras Completas de Andrés Bello*, vol. 16. La Casa de Bello.
- Brantt Zumarán, M. G. (2010). *El caso fortuito y su incidencia en el derecho de la responsabilidad contractual. Concepto y función del caso fortuito en el Código civil chileno*. LegalPublishing.

- Corral Talciani, H. (2008). Causalidad y previsibilidad en la responsabilidad contractual. En VV. AA., *La relación de causalidad. Análisis de su relevancia en la responsabilidad civil y penal* (pp. 115-180) Universidad de los Andes (Chile).
- De la Maza, I. (2018). Previsibilidad y causalidad. En VV. AA., *Estudios de Derecho Civil* (vol. XIII, pp. 635-653). LexisNexis.
- De la Maza, I. y Vidal Olivares, A. (2021). *Contrato y caso fortuito. Irresistibilidad y consecuencias*. Tirant lo Blanch.
- Delvincourt, C. E. (1824). *Cours de Droit civil*, tomo III. Delestre-Boulage.
- D'Ors, A. et al. (1968). *El Digesto de Justiniano*, tomo I. Aranzadi.
- Fiori, R. (2010). Forme e regole dei contratti di trasporto marittimo in diritto romano. *Rivista del Diritto della Navigazione*, 39(1), 149-176.
- Garrido, J. (2023). Heck, Philipp. En M. Sellers y S. Kirste (eds.) *Encyclopedia of the Philosophy of Law and Social Philosophy*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-94-007-6519-1_767
- Gerkens, J-F. (1997). *Aeque perituris...: Une approche de la causalité dépassante en droit romain classique*. Faculté de Droit de Liège.
- Guzmán Brito, A. (1982). *Andrés Bello codificador*, tomo I. Universidad de Chile.
- Guzmán Brito, A. (2006). El Código Civil de Chile en su ciento cincuenta años y crónica de un congreso internacional de conmemoración celebrado en Santiago de Chile. *Anuario de Derecho Civil*, 59(3), 1283-1302.
- Hausmaninger, H. (1990). *Das Schadenersatzrecht der lex Aquilia*. Manz.
- Heck, P. (1929), *Grundriß des Schuldrechts*. Mohr.
- Kaser, M., Knütel R. y Lohsse, S. (2022). *Derecho Privado Romano*. BOE.
- Koller, A. (2007). Haftung für hypothetische Kausalität. Bemerkungen zu einem Streit zwischen Celsus und Julian aus heutiger Sicht. En Pascal Pichonnaz (Hrsg.) *Spuren des römischen Rechts. Festschrift für Bruno Huwiler zum 65. Geburtstag* (pp. 359-362.) Stämpfli.
- Larenz, K. (1994). *Metodología de la ciencia del derecho*. Ariel.
- Lazo, P. (2024). Pérdida de la cosa debida y causalidad hipotética: historia dogmática los artículos 1672 y 1676 del código civil chileno. *Vergentis* (18), 51-74.
- Pothier, R. J. (1821a). *Traité des obligations. Œuvres de Pothier*, tome I. Siffrein
- Pothier, R. J. (1821b). *Traité du contrat de louage. Œuvres de Pothier*, tome IV. Siffrein.
- Pothier, R. J. (1821c). *Supplément au traité du contrat de louage. Œuvres de Pothier*, tome IV. Siffrein
- Rogron, A. (1836). *Codes français expliqués*. Videcoq.
- San Martín Neira, L. (2014). La previsibilidad como límite del resarcimiento del daño por incumplimiento contractual. En VV. AA., *Estudios de Derecho Civil* (vol. IX, pp. 649-668). LexisNexis.

- San Martín Neira, L. (2019). Desastres naturales y responsabilidad civil: posible concurso causal entre actividad humana y fenómeno natural. En VV. AA., *Estudios de Derecho Civil* (vol. XIV, pp. 1149-1166) LexisNexis.
- Schulz, F. (1946). *History of Roman Legal Science*. Clarendon Press.
- Tapia, M. (2020). *Caso fortuito o fuerza mayor* (3ª ed.). Thomson.
- Troplong, R. T. (1859). *De l'Échange et du louage. Commentaire des titres VII et VIII du Livre III du Code civil*, tome 2 (3ª ed.). Charles Hingray.
- Villarreal Cárdenas, H. (2005). Reflexiones sobre la teoría de la imputación objetiva y su aplicabilidad en el ámbito del derecho de daños. En VV. AA., *Estudios de Derecho Civil* (vol. I, pp. 533-562). LexisNexis.
- Wacke, A. (1987). *Casum sentit dominus: Liability for Accidental Damages in Roman and Modern German Law of Property and Obligation*. *Journal of South African Law* (3), 318-331.
- Willvonsender, R. (1984). *Die Verwendung der Denkfigur der conditio sine qua non bei den römischen Juristen*. Böhlau.

Fuentes

- Digesto de Justiniano, tomo I (1968). Versión castellana por Á. d'Ors, F. Hernández-Tejero, P. Fuenteseca, M. García-Garrido, J. Burilo. Aranzadi.
- Siete Partidas, tomo II (1843). Glosadas por Gregorio López. Compañía General de Impresores y Libreros del Reino.
- Code civil des français (1804). L'Imprimerie de la République.
- Code Civil de l'Etat de la Luisiane (1825). Publié par un Citoyen de la Lousiane.