



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho

**PROBLEMATICA JURIDICA Y POSIBLES SOLUCIONES
AL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y COSAS.**

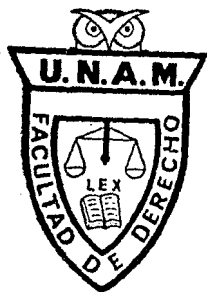
T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

IGNACIO ENRIQUE FARFAN ROSAS



México, D. F.

1984



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE

| | Págs. |
|---|-------|
| 1.- Epoca Antigua. | 1 |
| 2.- La Revolución Industrial del Transporte. | 3 |
| 3.- La Revolución Industrial del Transporte en los Estados Unidos de Norteamérica. | 8 |
| 4.- Historia del Transporte en México. | 13 |

CAPITULO II

LA ESTRUCTURA JURIDICA DE LA CONCESION DEL TRANSPORTE.

| | |
|---|----|
| 1.- Fundamento Constitucional de la Concesión del Transporte. | 29 |
| 2.- Intervención de la Secretaría de Comunica- ciones y Transportes. | 33 |
| 3.- Concepto de Concesión | 34 |
| 4.- Naturaleza Jurídica de la Concesión | 34 |
| 5.- Elementos de la Concesión | 36 |
| 6.- Principios que rigen la Concesión | 37 |
| 7.- Naturaleza Jurídica del Acto que realiza el Concesionario. | 50 |

C A P I T U L O I I I

ANALISIS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

| | |
|---|----|
| 1.- Concepto. | 56 |
| 2.- Naturaleza Jurídica | 59 |
| 3.- Calificación Mercantil. | 62 |
| 4.- Diversos Contratos Afines | 67 |
| 5.- Clases de Transporte. | 69 |
| 6.- El Régimen Jurídico de las Empresas | 70 |
| 7.- Condiciones Comunes a todos los contratos de Transporte sobre las vías generales -- de comunicación | 74 |

C A P I T U L O I V

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS Y COSAS POR VIA TERRESTRE.

| | |
|---|-----|
| 1.- Concepto de Transporte de Cosas | 95 |
| 2.- Concepto de Transporte de Personas. | 97 |
| 3.- Los Elementos del Contrato de Transporte. | 99 |
| I.- Elementos Personales. | 99 |
| II.- Elementos Reales. | 107 |
| III.- Elementos Formales. | 109 |
| 4.- La Posición Jurídica del Porteador. | 113 |
| 4.1.- Obligaciones del Porteador. | 113 |
| 4.2.- Derechos del Porteador. | 117 |
| 5.- La Posición Jurídica del Cargador | 118 |
| 5.1.- Obligaciones del Cargador | 118 |
| 5.2.- Derechos del Cargador | 121 |

| | |
|---|-----|
| 6.- La Posición Jurídica del Consignatario. | 122 |
| 6.1.- Obligaciones del Consignatario. | 122 |
| 6.2.- Derechos del Consignatario. | 124 |
| 7.- La Prescripción del Contrato de Transporte - Terrestre | 124 |

C A P I T U L O V

OBSERVACIONES SOBRE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y COSAS.

| | |
|---|-----|
| 1.- Servicios Públicos de Autotransporte de Pasajeros | 128 |
| 2.- Baja Eficiencia General de los Transportes- de carga. | 135 |
| a).- Gran Número de Camiones Vacíos | 136 |
| b).- Otros Indicadores de Baja Eficiencia | 138 |
| 3.- La Flexibilidad de Adaptación del Transporte Carretero | 140 |
| 4.- Riesgos de Concentración de la Oferta | 145 |
| 5.- Inseguridad en Las Carreteras | 148 |
| 6.- Factor Humano en la Profesionalización del - Servicio. | 160 |
| 7.- Sanciones | 163 |

C A P I T U L O VI

POSIBLES SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

| | |
|---|-----|
| 1.- Campañas Públicas de Seguridad en las Carreteras. . . | 169 |
| 2.- Centros de Verificación Técnica de Vehículos. | 176 |

| | |
|--|-----|
| 3.- Capacitación y Adiestramiento como soporte del Desarrollo del Transporte Carretero. | 180 |
| 4.- Centrales de Carga. | 185 |
| 5.- Reglamentos más Adaptados a las Condiciones Reales | 189 |
| a).- Simplificación de las modalidades | 190 |
| b).- Adecuación de las Rutas Autorizadas | 192 |
| c).- Asegurar una mejor Coherencia de la Acción- Pública | 194 |
| CONCLUSIONES. | 198 |
| BIBLIOGRAFIA. | 205 |

I N T R O D U C C I O N .

El autotransporte es el medio que garantiza el traslado adecuado de personas y cosas, es una responsabilidad intrínseca - del Estado. Esto sólo se puede lograr si se utilizan los medios - de la dinámica actual. La ciencia y la tecnología ofrecen los --- elementos necesarios para lograr unos mejores objetivos deseados. Lo importante es conocer la gran variedad de posibilidades que -- existen, analizandolas, jerarquizandolas y encontrando las fórmu- las para adoptar las adecuadas a las condiciones de una realidad.

El autotransporte de pasajeros y de carga en general no es una actividad comercial más; es un servicio que el Estado con- cesa a los particulares por medio de un acto administrativo, - quienes están obligados a prestarlo considerando en primer ter--- mino el interés general.

Uno de los aspectos que más ha preocupado a las autori- dades, es la de proporcionar a los concesionarios del autotrans-- porte federal tanto de carga como de pasajeros, los programas de- acción que ofrezcan sistemas que al aplicarse regulen la correcta explotación de este servicio, y se traduzcan en comodidad, higie- ne y seguridad para el usuario.

El deterioro del medio ambiente, que provocan las actividades del autotransporte, involucra aspectos de contaminación por medio del ruido y humos. Los transportes automotores pueden considerarse como fuentes contaminantes individuales, o bien, --- fuentes de áreas, si se toma en cuenta los lugares de concentra-- ción del servicio.

En el presente trabajo he analizado los problemas que - actualmente afronta el autotransporte público federal, desde el - punto de vista del factor humano y técnica mecánica, consistente- en la Baja Eficiencia General de los Transportes de Carga; La --- flexibilidad de Adaptación del Transporte Carretero; Riesgos de - Concentración de la Oferta; La Inseguridad en las Carreteras; El- Factor Humano en la Profesionalización del Servicio; Las Sancio-- nes que son acreedores los infractores.

Asi como también, el análisis de sus posibles solucio-- nes a resolverlos, tal como la realización de las Campañas Públi- cas de Seguridad en las Carreteras; La Creación de los Centros de Verificación Técnica de Vehículos; La Capacitación y Adiestramien- to como Soporte del Desarrollo del Transporte Carretero; Centra-- les de Carga y los Reglamentos más Adaptados a las Condiciones -- Reales.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE.

SUMARIO: 1.- Epoca Antigua. 2.- La Revolución Industrial del Transporte. 3.- La Revolución Industrial del Transporte en los Estados Unidos de Norteamérica. 4.- Historia del Transporte en México.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE.

1.- EPOCA ANTIGUA.

Desde su aparición sobre el planeta el hombre trató de -- encontrar los medios de transporte que le facilitará el transporte de sus productos de caza y pesca, para así liberarse de cargarlos -- sobre su espalda. Procediendo entonces a la domesticación de los -- animales que tomaba como presa, llevándolos a su caverna para criar los y familiarizarlos. De este modo una vez desarrollados, el ---- hombre empezaba a domarlos poniéndoles los objetos pesados sobre el lomo y les enseñaba arrastrar la carga.(1)

Quizás en aquel tiempo, los primeros animales que el ---- hombre llevo a su caverna para su domesticación, aunque no se tiene una seguridad, fueron el perro, el buey, el asno y el elefante, animales que hoy en día siguen ayudando al hombre en su transporte. En el continente Asiático como en la India y en China eran domestica-- dos el búfalo y el carabao, mientras que en Egipto el camello y el dromedario, eran animales de suma importancia para los nómadas del desierto, en virtud de que les servían como animales de carga y ---

(1) Nueva Enciclopedia Temática, Ed. Richard S.A.,Panama, Tomo 6, 1965, P.354.

podían marchar durante varios días sin probar una gota de agua, -
ni alimento alguno.(2)

La aparición de los animales de carga, no impidió que -
en algunas grandes civilizaciones se utilizaran esclavos para el-
transporte de carga, personas y tiro de vehículos, por ejemplo: -
Hubo algún tiempo en que el transporte sobre piernas humanas fue-
la más elegante forma de moverse en una ciudad, siempre que, ----
desde luego, esas piernas no pertenecieran a la persona transpor-
tada.(3) Este método también se llegó a utilizar en los regiones
montañosas de China, en donde los mandarines y los personajes im-
portantes viajaban en parlanquines, hasta hace poco tiempo se ---
segúan utilizando.

Un día un hombre observó detenidamente, que un tronco -
de un árbol rodaba y se le ocurrió que si ponía cosas semejantes-
debajo de otras pesadas que deseará mover, podría trasladarlas --
con un menor esfuerzo y más rápidamente que arrastrandolas. Des--
pues del descubrimiento de ésta forma de transporte, se empezaron
a utilizar los troncos como rodillos para facilitar el transporte
de cosas pesadas.(4)

Con el pasar del tiempo al hombre se le ocurrió una bri-
llante idea:... Poner un pedazo de tronco en la unión de dos varas
de un bastidor en forma de "V", así era como nacía la forma tosca
de una carretilla. Tiempo más tarde un hombre ingenioso pensó en-
montar una narria o bastidor rectangular sobre dos de esos discos

(2) Enciclopedia Ilustrada Cumbre, Ed. Cumbre S.A., Tomo 13, --
México D.F., 1971, P.232.

(3) Nueva Enciclopedia Temática, ob. cit. P.355.

(4) Enciclopedia Ilustrada Cumbre, ob. cit. P.233.

macizos, los unió con una estaca a modo de que atravesara uno de los agujeros hechos en su centro. Es así como nació la primera carreta de dos ruedas; existía ya una gran diferencia entre esos toscos vehículos y el simple bastidor sin ruedas arrastrado por el suelo, por personas y animales domesticados.

Naturalmente con la aparición de la rueda, no se vino a solucionar todos los problemas del transporte antiguo, ya que en aquel tiempo, existían muy pocas vías de comunicación y fueron los romanos los grandes constructores de los caminos del mundo antiguo, y que a través de sus soldados y mensajeros llegaban a todos los rincones del vasto Imperio. (5) Durante la Edad Media y los primeros tiempos de la Era Moderna, siguieron en uso los caminos romanos con muy pocas modificaciones. Aunque el número de vehículos no aumentó considerablemente, poco a poco fueron mejorando sus comodidades interiores y su aspecto exterior.

2.- LA REVOLUCION INDUSTRIAL DEL TRANSPORTE.

La economía actual es heredera directa de la Revolución Industrial. Un importantísimo fenómeno que cambió por completo el panorama del transporte mundial. Fue la aparición, a fines del siglo XVIII de la máquina de vapor. Con esto se iniciaba la liberación del hombre de la necesidad de utilizar su propia energía física o la de ciertos animales en el transporte. Era la primera fuente

(5) Enciclopedia Ilustrada Cumbre, ob. cit. pag. 243.

de energía artificial que creaba el hombre.(6) Hasta entonces la--
humanidad había dejado de depender de esclavos, siervos o animales--
para carga. En lo sucesivo la energía sería suministrada por un ---
medio mecánico mucho más poderoso que todos los anteriores recursos
que hasta la fecha se habían manejado, pues surge el primer ferroca
rril del Mundo, inaugurado el día 25 de septiembre de 1825, que ----
transportó pasajeros y mercancías.(7)

Posteriormente la revolución de los transportes del siglo
XIX, significó para la agricultura una posibilidad de nuevos merca--
dos; para las ciudades, la limitación de la crisis de provisiona---
miento; para la industria su concentración cerca de los puntos de -
llegada de las materias primas.(8)

Dos sucesos básicos se complementaron para producir tal -
efecto:

a).- La importante reducción de los costos del transporte
que supuso la aparición del ferrocarril.

b).- Las notables necesidades de la inversión, como su --
acción de arrastre sobre el sector de la Siderúrgica y otros afines.

La revolución industrial, deparaba una sorpresa, el motor
de explosión. En 1798, Felipe de León descubría y registraba un gas
para motores de explosión que no llegó a industrializarse jamás, --
porque el ferrocarril tenía una gran demanda en aquel tiempo. Sin --
embargo seguía buscando con ahinco, un motor ligero manuable que --

(6)Biblioteca Salvat de Grandes Temas, Los Transportes, Salvat Edi
tores S.A. 1973, Barcelona-España, P.23.

(7)Gran Enciclopedia Larousse, Tomo X, Ed. Planeta S.A., Barcelona-
España-1967. P.337

(8)Enciclopedia Ilustrada Cumbre,ob. cit. P.235.

penetrara con gran rapidez y facilidad a los lugares apartados de las vías férreas.

Posteriormente surge, el transporte con motor de combustión interna, recibía el nombre de automóvil; muchos hombres participaron en su creación, pero ninguno hizo tanto para difundirlo --- como Henry Ford, genio de la organización industrial que logró ponerlo al alcance de todas las personas.

Una vez creado en forma el vehículo de combustión interna, en el año de 1828 en Inglaterra, se organizaba el primer servicio regular de transporte de pasajeros entre dos ciudades separadas por una distancia de 15 kilómetros. En aquel tiempo se llegaba a realizar el viaje en 45 minutos y se hacían 4 viajes diarios. Tuvo tal aceptación entre el público éste servicio que del mes de febrero a junio del año de 1831, se habían transportado más de 300 pasajeros, desde entonces el éxito de los automóviles fue en aumento.

En el transporte de pasajeros por carretera, se llegaban a alcanzar velocidades hasta de 25 kilómetros por hora, lo que era muy notable en aquella época. Pero el mismo éxito creó a los automóviles de vapor numerosos enemigos, contándose entre ellos principalmente las compañías de ferrocarriles que se encontraban en aquel --- entonces en sus inicios y tenían una gran competencia perjudicial.

Las empresas ferrocarrileras tenían bastante poder en --- aquella época para el parlamento Ingles, fue como votara en 1836 --- una ley por la cual se gravaba con enormes contribuciones, las tarifas de transporte por automóvil, además los sujetaban a reglamentos que en la práctica equivalían a la prohibición de circular. ---

Estuvo en vigor ésta ley hasta el año de 1896, esto motivó que ---- Inglaterra, que había sido considerada como la cuna del automovilismo, haya tenido que ser superada por Francia en materia de construcción de "locomotoras de carretera", como se les denominaba en aquel tiempo a los automóviles de vapor.

En este país, en el año de 1862 Lenoir, aplica por primera vez el motor de gas alimentado por aire carburado, de su invención, a la propulsión de un automóvil. Por ser estos motores aún --- demasiados imperfectos para poderles aplicar la tracción, el ensayo fracasó, sin embargo cabe a Lenoir el mérito de haber sido el primero en intentarlo. (9)

En 1870, Ravel hace un nuevo intento basado en los trabajos de sus antecesores, pero también sin éxito. Fue hasta el año de 1883, en que los progresos realizados en el motor de explosión permite aplicarlo a la tracción de los automóviles. En el año de 1889, éste es aplicado en un omnibús que corría sobre rieles en la ciudad de París. A partir de ésta fecha empieza la utilización de los motores de gasolina aplicados a los automóviles.

Cabe notar que con el nombre generico de omnibús, se concen todos los vehículos de gran capacidad que sirven para transportar personas de un lugar a otro. Omnibús es palabra latina que ---- significa " para todos ". (10) No importa que existan entre vehículos las diferencias en sus condiciones de construcción, ni importa la fuerza motriz que empleen.

(9) Enciclopedia Temática, ob. cit. P. 369

(10) Gran diccionario Ilustrado del Selecciones del Readers Diges Tomo VIII, marca registrada, Madrid, México, Santiago de --- Chile, Bogota, Nueva York. P. 2723

Tanto en Europa como en America, los hombres de ciencia -- y de negocios creían que el futuro del transporte, correspondería -- directamente a la aplicación de la electricidad. En los Estados Unidos de Norteamérica, se procedió a la producción masiva de automóviles baratos, al principio se presentaron dudas sobre esa producción, hasta que la opinión autorizada de Edison vino a resolver de un --- tajo la oposición:.. " Las necesidades de la humanidad son definitivamente complejas, pero el motor de explosión no, que es indepen--- diente y ligero, y a la larga se impondrá fácilmente". De esta manera se abrían las puertas a la colosal producción americana.

El perfeccionamiento del automóvil fue causa y consecuencia de la demanda de que era objeto. La primera innovación se trajo en un aumento de potencia, pues los primeros vehículos que --- existieron tenían once y medio caballos de fuerza más, 8 años ----- después se redujo su potencia a ocho caballos de fuerza. Después en Francia Michelin introdujo los cauchos neumáticos en las ruedas a manera de almohada para que obstaculizara y nivelara el camino, posteriormente en los Estados Unidos de Norteamérica, idearon el asfalto en las calles para evitar los hoyancos que existían.

El automóvil de gasolina es relativamente moderno, data -- a fines del siglo pasado. Los procesos alcanzados en los motores -- de combustión interna hicieron posible su aplicación a la tracción de los automóviles, los progresos que posteriormente alcanzó el --- automovilismo, se debieron en gran parte a las carreras de automóviles organizadas a fines del siglo pasado y durante los primeros -- años del actual, así como las exposiciones Internacionales automo---

vilísticas que tuvieran lugar en los años anteriores a la primera--
Guerra Mundial. Los inventores y casas de manufacturas se veían ---
obligados a competir unos con otros corrigiendo los defectos pues--
tos en evidencia en las carreras, mejorando los mecanismos, aumen--
tando su potencia y la velocidad como sucede hasta nuestros días.

3.- LA REVOLUCION INDUSTRIAL DEL TRANSPORTE EN LOS ESTADOS UNIDOS - DE NORTEAMERICA.

Antes que tuviera la aparición el ferrocarril en los Es--
tados Unidos de Norteamérica, así como en los países Europeos, la -
diligencia era utilizada por los habitantes, viajando regularmente--
entre las diferentes poblaciones, puesto que en aquella época era -
el único medio de transporte masivo.

La primera línea de diligencias que existió en los Estados
Unidos de Norteamérica, fue la que realizó el primer recorrido entre
las ciudades de Filadelfia y Nueva York, inaugurada en el año de ---
1756. Su recorrido era realizado en tres días de viaje, consideran--
do que en la Era Moderna un buen tren lo llega a realizar en dos --
horas de viaje. (11)

Otras de las rutas que llegarían a realizar las diligen--
cias, fue de la ciudad de Boston a Nueva York. El viaje era reali--
zado en una semana y posteriormente se llegó a realizar en cuatro -
días, asimismo se fueron abriendo nuevos caminos y conjuntamente --
fueron apareciendo tabernas para el descanso de los pasajeros y de--
los conductores de las diligencias.

(11) Nueva Enciclopedia Temática, ob. cit. P.363.

La insuficiente red de comunicación que existía en aquel tiempo entre las ciudades costeras como Nueva York, Boston y Filadelfia hizo del correo un medio de transporte. La correspondencia era trasladada tres veces por semana en verano y dos veces por semana en el invierno. Este transporte se llevaba a cabo en caballo y en dos alforjas por viaje, todo esto bastaba para transportar todas las cartas que la gente escribía.

En cuanto al transporte en el País, había un sistema muy débil y ya se formaba en la mente de algunos hombres la forma de inventar alguna máquina para que les facilitará el transporte. Las semillas de la Era Moderna estaban brotando en la fértil imaginación de los soñadores. Fue como John Fitch luchaba con un bote de vapor realizando un viaje sobre el río Delaware en Filadelfia y pudo llegar a su fin específico en su invento, al mismo tiempo, un Ingeniero de nombre Oliver Evans, fue planeando hacer de ese bote algo mejor. Fue así, como pusieron un motor de vapor, sobre el bote en forma de vagón, llevándolo ambos sobre el camino y sobre el agua, con éste creaban un ambicioso automóvil de vapor.

El nacimiento de uno de los inventos más grandes para llevar a cabo la transportación en los Estados Unidos de Norteamérica, tomó lugar en los años de 1789 y 1790, en donde empezaba una nueva manufactura, consistente en cortar árboles de los bosques para llevar a cabo nuevos caminos y abrir minas que serían trabajadas por nativos que iban del Oeste en gran cantidad. Este País joven necesitaba una red de comunicaciones más amplia para satisfacer esa necesidad. Fitch, Evans y Stevans estuvieron apretando sus-

débiles ideas inventando los caminos de madera que fueran utilizados en las minas hasta las orillas del río.

Conforme fue pasando el tiempo fue apareciendo el automóvil, el ferrocarril cada día se extendía fuera de los nuevos pueblos y estados, todo esto consistía en atar a los Estados Unidos de Norteamérica con bandas de acero. Fueron apareciendo muchos hombres inventores en bastantes partes de los Estados Unidos, luchando por la invención del automóvil. Ellos planeaban su aparición en escena en el año de 1790, pero con anterioridad ya habían aparecido otros modelos de automóviles por los caminos.

Fulthou con anterioridad construye el llamado Clemont y Oliver Evans considerado como el inventor de Filadelfia había corrido un vehículo de vapor sobre la calle del río Delaware, este contaba con ruedas, navegaba sobre el agua y corría también sobre el pavimento, todo esto sucedía en el año de 1804, años más adelante venían otros hombres con otros tipos de vehículos de vapor como Springfield. (12)

Esto fue tomando forma en el año de 1893, cuando los resbaladeros del tiempo fueron tomando un nuevo camino del cual había resultado ser el automóvil moderno. Empezando ese mismo año cinco hombres de diferentes partes del país fueron produciendo automóviles de una fuerza débil, y conforme fue pasando el tiempo fueron tomando fuerza los automóviles de gasolina y no los de vapor, esto significaba un gran logro para el transporte.

(12) The Romance Of American Transportation, Revised, Ed. Tomas y Crowel Company, New York. P. 213.

Los pioneros inmediatos del automóvil fueron Duryea, ---- Haynes, Wilton, Olds y Ford. Charles Duryea con la valiosa ayuda de su hermano Frank, quien conduciría su primer carro de gasolina que había tenido ya con gran éxito en el año de 1893. Este automóvil -- había sido manufacturado con un pequeño motor de cuatro caballos -- de fuerza y dirigido con un librador pesado con una máquina de 700- libras, que hoy en día puede ser admirado en el Instituto Smithso-- nia de la ciudad de Washintong.

En el año de 1894, Elwood Haynes, empleado de una compa-- ñía de aceite y gas natural, fabricó un carro de gasolina y cuatro- años más tarde organizaba la compañía de automóviles Haynes y así - empezaba la manufactura de carros. Henry Ford, Ingeniero de la ---- compañía eléctrica Edison, estuvo construyendo su propio automóvil, y es así como su nombre se conocerá en el mundo del automóvil. --- Durante meses estuvo laborándolo hasta que quedó listo para probar- lo y lo corrió, supo que había logrado su propósito. Así inventaba- su propio automóvil. Conforme fueron pasando los años se manufactu- raron más automóviles, así esos experimentos fueron el comienzo de- la industria automotriz en este país. Pero los Estados Unidos de -- Norteamérica, tuvieron un gran retardo con relación al resto del -- mundo. Por el año de 1895, Europa estuvo manufacturando y vendiendo carros, es por eso que le corresponde el éxito y el crédito de la - invención del automóvil.(13)

A principios del siglo XX, la mayoría de los constructores estaban produciendo carros a un precio elevado, fué cuando Olds decidió manufacturar bastantes carros a un precio muy bajo con la ayuda de unos fiadores financieros.

Así mismo, una vez que Henry Ford ya había inventado su propio automóvil, decidió construir dos carros, uno que tuviera un costo alto y el otro un costo bajo. Así empezaba a organizar su tercera compañía en el año de 1903 llamándose: " Ford Motor Company " en el cual manufacturó un carro de dos cilindros, comprándole las máquinas a los hermanos Dodge, en ese primer año se hizo la venta de 1708 carros con un precio al por menor de 850 dolares.

Durante los próximos pocos años, continuó Ford, experimentando con varios carros de variables precios, más siempre encontró que el precio era muy elevado y la venta reducida. Finalmente en los años de 1907-1908, decidió concentrarse únicamente en los carros baratos. Diseñó carros pequeños alineándolos en un precio de 600 a 750 dolares, entonces sus ventas subieron a un promedio de 8423 carros vendidos. En ese mismo año elaboró por primera vez, su famoso modelo " T ", un carro de construcción tan simple, que casi cualquiera podía reparar y adquirir a un costo bajo, la persona de cualquier índole social podía adquirirlo y correrlo. De ese tiempo en adelante Ford tomó la delantera en la producción. A comienzos del siglo hubo una interesante batalla entre los diferentes tipos de vehículos que habían inventado los pioneros, que eran los de gasolina y electricidad: se tuvo en ese entonces la certeza de que los carros del futuro serían solamente de gasolina. (14)

Al paso de los años, los carros de motor habían tenido -- un crecimiento fabuloso teniendo gran influencia en el transporte -- de pasajeros y en la pequeña carga entre las ciudades. Gracias a -- esta evolución en el transporte, hoy en día contamos con autobuses-- modernos con una capacidad para 41 pasajeros, con servicio de baño-- para cuando se trate de hacer un viaje largo, aire acondicionado y-- lugar para el equipaje, se puede abordar en sus respectivas termi-- nales de autobuses y llevarlo al destino que se desee viajar. El de-- senvolvimiento del automóvil ha tenido como resultado un cambio en-- la fisonomía de las grandes ciudades de los Estados Unidos de Norte-- america.

4.- HISTORIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

En la época prehispánica todo lo que no se transportaba -- por agua o canoas se llevaba a costas. Desde un principio a los -- cargadores se les denominaba con el nombre de Tamemé, que desde --- muy pequeños se les acostumbraba a ese ejercicio. La carga era sola-- mente de dos anobas y de cinco leguas la jornada, pero llegaban a -- viajar hasta 80 ó 100 a menudo por montes y quebradas, el transpor-- te del algodón y del maíz u otros objetos, lo llegaban a realizar -- en una caja de tejido de caña y cubierta de cuero denominada Petla-- calli, sujeta en la frente por medio de un Mecapilli o correa. --
(15)
Unas canoas eran piraguas ahuecadas a fuego y otras bateas de fondo

(15) Enciclopedia de México, Tomo XII, Ed. Mexicana S.A. de C.V.-
Ciudad de México-1977, P. 206

plano construidas con tablones.

Las condiciones físicas de nuestro suelo significaron por mucho tiempo una enorme dificultad para el establecimiento de las vías de comunicación y medios de transporte. A la llegada de los conquistadores sólo encontraron veredas y senderos por los que transitaban a pie los nativos, quienes desconocían por completo los animales de tiro y carga. Los españoles trajeron las bestias de tiro y el uso de la rueda, así como el arado, no obstante los caminos precolombianos no fueron mejorados considerablemente. A pesar de que el conocimiento y el empleo de la tracción animal podía haber significado para los primitivos Tamemes (cargadores) la liberación de su agobiante trabajo, los españoles prefirieron mantener intactas las viejas formas del transporte y se les prohibió a los indígenas el uso de las bestias de carga. (16)

En aquella época, las vías de comunicación nunca estuvieron a la medida de las necesidades, ni mucho menos fueron proyectadas para lograr una vinculación regional. En aquel entonces los conquistadores fueron los constructores de los caminos coloniales, pero la topografía áspera de nuestro suelo, fueron factor insuperable para las fuerzas coloniales: gastaban un enorme esfuerzo en la exploración para poder desarrollar esas vías.

Las industrias dedicadas a la construcción de los medios de transporte, fueron de tipo artesanal y en general raquiticas a excepción hecha de la construcción de embarcaciones en Campeche,

(16.) Enciclopedia de México, ob. cit. P.207.

en donde utilizaban las magnificas maderas extraídas de la selva -- del Sureste para la manufactura de muchas de las naves mercantes y militares de los españoles.

El 16 de septiembre de 1850, se inauguraba el primer tramo de ferrocarril de nuestro país, que solamente comprendia un tendido de 13.6 kilómetros entre el Puerto de Veracruz y un punto denominado " El Molinito ". Esta vía o ruta se iba a continuar hasta la --- capital de la República, lo que se logró hasta el año de 1873, ---- siendo Presidente en aquel entonces el Sr. Sebastian Lerdo de Tejada. En 23 años que duro el otro tramo de construcción, se tuvieron que vencer con obstinada insistencia los obstáculos que pusieron -- los más turbulentos años de la Guerra Civil y extranjera, las dificultades técnicas para vencer los niveles más pronunciados que ---- existen en todas nuestras vertientes y la inestabilidad de nuestro Gobierno, que desde el año de 1821 no conoció momentos de sosiego - para consolidar su economía ni para estabilizar su deuda exterior.

Apartir de la inauguración del ferrocarril Mexicano, nuestro Gobierno y la Nación entera solamente se interesaron por éste - tipo de caminos, bien es cierto, que desde el año de 1837, se había construido una comisión ferrocarrilera que jamás operó por carecer de capitales y de elementos. Desde el momento de la inauguración de dicho ferrocarril, nuestros políticos, los hombres dedicados a los estudios sociales de los periódicos, los hombres de Ciencia y de la opinión popular se interesaron vivamente por los aspectos técnicos y prácticos de la política ferrocarrilera, tales como la anchura de escantillones más convenientes de nuestra red, el origen nacional --

de los capitales que deberían de invertirse en la actividad constructora, la posibilidad de enlace de las vías mexicanas con las americanas y los lugares del país que habrían de escogerse para una comunicación inmediata.

Los transportes en el siglo XIX. La Independencia de nuestro país, no se tradujo inmediatamente en la actividad constructora que proyectaban los jefes de la insurgencia para mejorar nuestro transporte. Sin embargo, aisladamente se verificaron esfuerzos para mejorar las vías de comunicación. Hacia el año de 1853, se estableció el primer servicio de diligencias de nuestro país, comunicando al Puerto de Veracruz con la ciudad de México, ya que en el año de 1850, se había inaugurado sólo un tramo del ferrocarril teniendo la necesidad de llegar hasta la capital.

En los orígenes del autotransporte mexicano se introdujo el automóvil a principios del siglo, primero tuvo la categoría de objeto de lujo. Por varios años se mantuvo en ese estricto plano de novedad debido a las dificultades técnicas de conducción y reparación. El fenómeno del automovilismo repercutió en México hasta bien entrado el siglo en que vivimos, también aquí apareció primeramente el automóvil de vapor y al poco tiempo el motor de gasolina. Se les importaba primero de Francia y más tarde de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde el gran desarrollo industrial dio a este país la supremacía en material del automovilismo como anteriormente analizamos.

Los omnibús, tranvías, automóviles, así como también el servicio express del ferrocarril y el autotransporte de fletes para

el transporte de carga venían a constituir los servicios de que se disponía al iniciarse la segunda década de siglo. Para el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, solamente el automóvil era movido por fuerza mecánica, los tranvías primitivamente --- eran tirados por caballos o mulas, utilizándose después la energía eléctrica. Entre los coches y los ómnibus había la diferencia de --- que estos tenían capacidad para seis o más personas, recorrían un itinerario fijo, tomaban y dejaban pasajeros en el trayecto. Tanto los coches como los omnibuses eran arrastrados por las bestias de tiro, aquellos se alquilaban o arrendaban para el transporte de pasajeros, contratando el servicio por viajes o por hora y sin tener itinerarios fijos.

Los usos o costumbres del transporte en la ciudad de ---- México, sirvieron de gran norma para establecer los servicios foráneos, por eso nos remitimos a la experiencia camionera de la ciudad de México, con referencia a las primeras experiencias del autotransporte mexicano. Con el rápido crecimiento de nuestra población sobre todo en la capital de la República, el problema de los transportes adquirió extrema gravedad. El Gobierno del Distrito Federal tomaba medidas para evitar los accidentes que provenían del exceso de pasajeros en los vehículos. Los reglamentos de circulación prevenían sanciones a los conductores que permitieran que fueran más personas que las que pudieran instalarse en los asientos y prohibían viajar en las partes posteriores o exteriores del vehículo.

El servicio foráneo en el Distrito Federal, principió a operar sobre brechas abiertas en la altiplanicie de manera intermi-

tente. En otras entidades se estableció el servicio de una manera irregular el transporte mixto, la mayoría de las veces conectando lugares de importancia económica o demográfica con las estaciones del ferrocarril con puertos y centros turísticos.

En el año de 1921, se inauguraba la primera ruta del servicio foráneo que comprendía de México-Texcoco, Chimalhuacán-Chalco, al año siguiente los camiones de pasajeros viajaban ya a Toluca, -- Pachuca y en el año de 1924 se inauguraba la ruta México-Cuernavaca, En 1925 se organizaba la línea de autobuses Flecha Roja que prestaba sus servicios de México-Puebla y viceversa, con esto se establecía la instalación del primer servicio regular de pasajeros entre ambas ciudades mediante autorización concedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.(17)

Veremos algunos aspectos relevantes de la gran evolución que ha tenido los últimos años el Autotransportes Público Federal - (A.T.P.F.) en nuestro país y que ha llegado a ocupar una posición sobresaliente en los diversos modos de transporte, esto se debe al gran crecimiento económico que el país genera, ya que existen mayores volúmenes de pasajeros y carga a transportar. La reactivación económica que tuvo en el año de 1977, trajo incrementos inconsiderables en la demanda de insumos, bienes y servicios, lo que hizo necesario fortalecer o acelerar las medidas de reorganización estructural y operativa del sistema de transporte, así como incrementar -- una coordinación entre los diversos modos, a efecto de lograr la --

(17) *Ibidem.* p.207.

oportuna atención de la demanda.

Es por eso, que en ese mismo año, se estableció el programa de acción del sector transporte y comunicaciones, con un sólo objetivo principal, el de fortalecer al sistema nacional de transporte y comunicaciones e impulsar la integración nacional, incrementando las relaciones con el exterior, coordinando una política del sector con la estrategia nacional del desarrollo; promover una transferencia de recurso de la zona y estratos sociales con los mayores ingresos hacia los menos favorecidos, lograr una mayor eficiencia a través de la coordinación en la construcción de la infraestructura, la fabricación de los equipos y la operación de los servicios.

Para así, tener un mejor alcance a los problemas antes mencionados de acuerdo a la estrategia de la alianza para la producción, el Ejecutivo Federal aprobó y puso en marcha en el mes de marzo de 1977 el " Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 ", con la colaboración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Cámara Nacional del Autotransporte, la cual de conformidad con lo dispuesto con la Ley de las Cámaras de Comercio y de la Industria, que viene siendo un órgano de consulta del Estado que agrupa a los autotransportistas del país. (18)

En cuanto a la demanda que ha tenido en los últimos años los A.T.P.F. del transporte de pasajeros, se atiende por los diversos medios de servicio que son: primera y segunda clase, mixto y --

(18) Autotransporte Público Federal y Equipos de Transporte, Análisis y Expectativas por la S.S.P., S.C.T. y S.P.F.I., P.20

exclusivo de turismo. Se estima que las cifras alcanzadas entre la década de 1970-1980 de pasajeros transportados por el A.T.P.F. y el ferrocarril, fueron las siguientes:

Pasajeros Transportados por el ATPF y el Ferrocarril
1970-1980
millones.

| Año | ATPF | T.C.A. % | Ferrocarril. | T.C.A. % | Total | T.C.A. % |
|------|-------|-------------|--------------|-------------|-------|-------------|
| 1970 | 432 | - | 37 | --- | 469 | - |
| 1971 | 474 | 9.2 | 34 | (8.1) | 508 | 7.8 |
| 1972 | 499 | 5.3 | 34 | - | 533 | 4.9 |
| 1973 | 509 | 1.6 | 29 | (14.7) | 538 | 0.6 |
| 1974 | 525 | 3.6 | 25 | (13.8) | 550 | 2.6 |
| 1975 | 589 | 12.2 | 25 | - | 614 | 11.6 |
| 1976 | 700 | 18.8 | 24 | (4.0) | 724 | 17.9 |
| 1977 | 783 | 11.8 | 29 | 20.8 | 812 | 12.1 |
| 1978 | 836 | 6.8 | 29 | - | 865 | 6.5 |
| 1979 | 1,004 | 20.1 | 25 | (13.8) | 1,029 | 19.0 |
| 1980 | 1,151 | 14.6 | 24 | (4.0) | 1,175 | 14.2 |

TCA - Tasa de Crecimiento Anual.

FUENTE: S.C.T. Dirección General de Autotransporte Federal.

Del estudio del cuadro que vimos anteriormente se derivan las siguientes observaciones: En estos años la cantidad de pasajeros transportados por el ferrocarril se ha reducido, en tanto que los movilizados por el autotransporte público federal, han registrado elevadas tasas de crecimiento que se acentúan en el período 1975-1980.

En cuanto a la suma de pasajeros transportados por ambos modos en el período 1970-1980, el A.T.P.F., se movió un promedio de 7,502 millones de personas, el ferrocarril 315 millones, lo que equivale a una participación en la movilización terrestre de pasajeros del 96% para el A.T.P.F. y el 4% para el Ferrocarril.

En 1970 el total de pasajeros transportados por el A.T. - P.F., absorbió el 92.1% y el ferrocarril 7.9% en el año de 1980, -- el A.T.P.F., tuvo un mayor auge y movilizó el 98%, el ferrocarril - tuvo un declive al 2%. (19)

En cuanto al sistema del A.T.P.F. de carga cada día tiene una evolución notable, ésto se debe a la gran demanda de traslado - de bienes por el A.T.P.F., que ha sido atendido mediante la racio-- nalización de la capacidad disponible, ha tenido un aumento consi-- derable de unidades y una coordinación con otros modos de transpor-- te.

Las toneladas transportadas entre los años de 1970-1980 - entre el A.T.P.F. y el ferrocarril, las canalizamos en el siguiente cuadro:

Toneladas Transportadas por el ATPF y el Ferrocarril.
1970-1980
millones.

| Año | A.T.P.F. | | Ferrocarril | | T o t a l | |
|------|-----------|-------|-------------|-------|-----------|------|
| | Absolutos | T.C.A | Absolutos | TCA | absolutos | TCA |
| 1970 | 140.5 | - | 47.4 | - | 187.9 | - |
| 1971 | 147.5 | 50 | 48.5 | 2.3 | 196.0 | 4.3 |
| 1972 | 153.2 | 39 | 50.7 | 4.5 | 203.9 | 4.0 |
| 1973 | 160.0 | 44 | 53.4 | 5.3 | 213.4 | 4.7 |
| 1974 | 166.9 | 43 | 61.9 | 15.9 | 228.8 | 7.2 |
| 1975 | 174.1 | 43 | 63.2 | 2.1 | 237.3 | 3.7 |
| 1976 | 179.9 | 35 | 62.6 | (0.9) | 242.5 | 2.2 |
| 1977 | 188.7 | 49 | 68.5 | 9.4 | 257.2 | 6.1 |
| 1978 | 201.1 | 68 | 69.4 | 1.3 | 270.5 | 5.2 |
| 1979 | 224.4 | 116 | 67.8 | (2.3) | 292.2 | 8.0 |
| 1980 | 253.2 | 128 | 69.2 | 2.1 | 322.4 | 10.3 |

TCA - Tasa de Crecimiento Anual.

FUENTE: S.C.T. Dirección General de Autotransporte, Ferrocarriles en Operación y Planación.

Las tasas de crecimiento de los volúmenes transportados se incrementaron en los últimos cuatro años, principalmente en 1979 y 1980, que alcanzaron un promedio de 11.6% y 12% respectivamente.

En el periodo que nos referimos con anterioridad, ambos modos transportaron 2652 millones de toneladas, correspondiendo el 75% al A.T.P.F.

La organización de la oferta en el A.T.P.F. de pasajeros para atender la demanda que existe en las diversas poblaciones y zonas de nuestro país, incluyendo también las zonas sub-urbanas del servicio regular de pasajeros, se divide en: primera, segunda clase, exclusivamente de turismo, el personas y carga denominado mixto. Su operación se concesiona por rutas fijas y se sujetan a horarios y corridas fijas, salvo el caso de servicio exclusivo de turismo que se presta para puntos de interés recreativo o cultural. Estos cuatro rubros constituyen la parte medular del A.T.P.F. de pasajeros; su flota vehicular en 1980 representó el 87.1% del total de unidades de éste servicio, que incluye también las modalidades del traslado de personas de puertos y aeropuertos y de choferes guías de turistas.

El A.T.P.F. de pasajeros contaba en 1980 con 24,910 unidades y 466 empresas, el número de vehículos se muestra en el cuadro que a continuación veremos:

NUMERO DE EMPRESAS Y FLOTA VEHICULAR DE ATPF DE PASAJEROS

| Número de Vehículos. | Número de Empresas | | Flota Vehicular | |
|----------------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| | Absolutos | Relativos | Absolutos | Relativos |
| Hasta 30 | 277 | 59.5 | 3,528 | 15.6 |
| De 31 a 90 | 97 | 20.8 | 4,882 | 21.3 |
| De 91 a 150 | 28 | 6.0 | 3,220 | 14.0 |
| De 151 a 210 | 13 | 2.8 | 2,311 | 10.1 |
| De 211 a 270 | 7 | 1.5 | 1,832 | 8.0 |
| De 271 a 330 | 2 | 0.4 | 586 | 2.5 |
| De 331 a 390 | 1 | 0.2 | 369 | 1.6 |
| De 391 a 450 | 1 | 0.2 | 404 | 1.8 |
| De 451 a 510 | 1 | 0.2 | 475 | 2.1 |
| De más de 511 | 2 | 0.4 | 1,189 | 5.2 |
| Diferencias. | 37 | 8.0 | 4,084 | 17.8 |
| TOTALES | 466 | 100.0 | 22,940... | 100.0 |

- . Diferencias en virtud de no haber culminado su canje de placas.
- .. Las 1970 unidades faltantes para completar las 24,910 registradas en el servicio, operan en forma individual en la modalidad de choferes-Guía de Turistas.

FUENTE: S.C.T. Dirección General de Autotransporte Federal

En éste servicio existen concentraciones de la oferta por grupos de empresas, en 1980 existían 12 grupos que controlaban a -- 125 empresas que representaban un 26.8% del total y manejaban el -- 41.4% de la flota vehicular de pasajeros.

Sin embargo, a nivel de socios no existe concentración -- en virtud de que la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo permite que una sola persona sea propietaria de cinco unidades como -- máximo, caracterizándose las empresas por contra con un gran número de accionistas, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

PRINCIPALES GRUPOS DE EMPRESAS DEL ATPF DE PASAJEROS
SU FLOTA Y NUMERO DE SOCIOS
1980

| Grupo | Número de Empresas que agrupan | Número de vehículos | Número de Socios. |
|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------|----------------------|
| Flecha Roja | 25 | 1,108 | 530 |
| México-Acapulco | 21 | 2,857 | 958 |
| Estrella Blanca | 13 | 1,621 | 857 |
| Flecha Amarilla | 13 | 521 | 181 |
| Autobuses Anáhuac | 10 | 591 | 297 |
| Autobuses Unidos 1 | 9 | 1,350 | 615 |
| Tres Estrellas de Oro | 9 | 235 | 150 |
| Unión de Camioneros de Yucatán | 8 | 500 | 231 |
| Omnibús de Oriente 2 | 8 | 839 | 242 |
| A.D.O. | 3 | 450 | 157 |
| Cristobal Colón | 3 | 159 | 32 |
| Estrella de Oro | 3 | 340 | 787 |
| Omnibús de México | 3 | | |
| TOTAL | 125 | 10,571 | 5,067 |

1 No se incluyen las empresas "Lineas Unidas Veracruz Vía Texcoco - S.C.L. y "Amarillos de Coatzacoalcos" debido a que la primera de ellas sólo participo en el grupo con un 50%. La segunda es una -- empresa incorporada al grupo recientemente.

2-En este grupo no se incluye a los socios y vehículos de las empre-- sas " Transportes Vencedor S de R.L de C.V. y " Lineas transpor-- tes Golfo Valles Tampico S.A. de C.V., debido a que sus expedien-- tes se encuentran en proceso de actualización.

FUENTE : S.C.T. Dirección General de Autotransporte Federal.

Lo aunado a las facilidades existentes para que los Socios trabajadores participen en las decisiones de administración, ha --- propiciado que se practiquen sistemas de congestión.(20)

En el servicio de A.T.P.F. se ha llegado a dividir de dos maneras el servicio, la primera de carga regular y la segunda de --

carga especializada. El primero se refiere a la atención de la demanda constante del servicio que existe entre los centros productores y consumidores del país y son autorizados para una sola ruta fija, transportando cualquier tipo de bienes, con el objeto de asegurar una oferta permanente en las vías que comunican dichos centros. En 1980, su flota vehicular tenía un promedio de 47,650 unidades motrices que representaban el 43% del total de esas unidades.

En segundo lugar, el servicio de carga especializada, es la que se realiza sin una ruta fija en los caminos nacionales, ya que la especialidad del transporte es la de productos del campo no-elaborados y animales, ya que tienen la suficiente libertad para comunicar las regiones agropecuarias con los centros de consumo y del comercio exterior, así como la de trabajar en cualquier región, por lo tanto atender en los tiempos de cosecha en congruencia con el desarrollo agrícola. Los permisionarios de productos del campo son casi en su totalidad personas físicas; su flota en 1980 fue al orden de 40,000 unidades motrices, que representaron el 65% de las especializadas y el 37% del total del A.T.P.F. de carga.

En cuanto al personal ocupado en el A.T.P.F. en el año de 1970, se estima que se ocupaba un poco más de 220,000 mil trabajadores, cantidad que se incrementó en un 158% en un lapso de once años, hasta alcanzar una cifra calculada en 568 mil empleados en 1980. Cifra que aunado a los 1.5 millones de empleos directos que se calcula que genera el A.T.P.F., significa que ésta actividad ocupa un promedio de más de dos millones de personas, lo que hace -

del A.T.P.F., una importante fuente de generación y distribución -- de empleos.(21)

El marco financiero que había tenido el A.T.P.F., consis--- tente, en que ha alcanzado los ingresos en el año de 1980 y que --- fueron estimados en 155 millones de pesos, en el cual el servicio - de carga y el transporte de pasajeros participaron con el 67.5% --- y 32% respectivamente.

En ese mismo año los ingresos totales del A.T.P.F. de carga tuvieron un promedio de 105 millones de pesos, de los cuales 53% -- fue generado por camiones, mientras que el restante 47% correspon-- dio a los tractocamiones:

ESTIMACION DE LOS INGRESOS DEL ATPF DE CARGA
1 9 8 0
millones de pesos

| Clase de Vehículo | Ventas por traslado de Carga. | Ventas por Recoleccion y entrega. | Total | % |
|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|----------------|--------------|
| Camión de 2 Ejes (c-2) | 29,990 | 7,214 | 37,200 | 35.5 |
| Camión de 3 Ejes (C-3) | 15,072 | 3,300 | 18,372 | 17.5 |
| Tracto de 2 Ejes (T-2) | 3,965 | 566 | 4,531 | 4.3 |
| Tracto de 3 Ejes (T-3) | 39,437 | 5,362 | 44,799 | 42.7 |
| Total | 88,464 | 16,442 | 104,906 | 100.0 |

NOTA: Estimaciones en base a datos de costos de operación y tarifas proporcionadas por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, S.C.T.

(21.) Ibídem, P.25.

Los ingresos que alcanzó el A.T.P.F. del servicio de --- pasajeros durante 1980, fueron un poco más de 50 mil millones de -- pesos, el servicio de segunda clase generó el 62% de las ventas, -- siguiéndole en un orden de importancia el servicio de primera clase con un 62%, los siguientes servicios como es el mixto, exclusivo de turismo y otros con un 12% restante.

ESTIMACION DE LOS INGRESOS DEL A.T.P.F.
DE PASAJEROS
1 9 8 0
Millones de pesos

| Clase de Servicio | Venta de Servicio de la flota | % |
|-----------------------|-------------------------------|-------|
| Primera | 13,211 | 26.2 |
| Segunda | 31,375 | 62.2 |
| Mixto | 2,216 | 4.4 |
| Puertos y Aeropuertos | 465 | .9 |
| Exclusivo de Turismo | 3,007 | 5.9 |
| Guía de Turista | 199 | .4 |
| Total | 50,473 | 100.0 |

NOTA: Estimación en base a datos de costos de operación y tarifas proporcionados por la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, S.C.T.

Con los análisis anteriores en sus estadísticas, se estima que el A.T.P.F., generó en 1980 utilidades brutas por 25,369 --- millones de pesos, representando el 16.7% de los ingresos. (22)

C A P I T U L O I I

LA ESTRUCTURA JURIDICA DE LA CONCESION DEL TRANSPORTE.

SUMARIO: 1.- Fundamento Constitucional de la Concesión del Transporte. 2.- Intervención de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 3.- Concepto de Concesión. 4.- Naturaleza Jurídica de la Concesión. 5.- Elementos de la Concesión. 6.- Principios que rigen la Concesión. 7.- Naturaleza Jurídica del Acto que realiza el Concesionario.

C A P I T U L O I I

LA ESTRUCTURA JURIDICA DE LA CONCESION DEL TRANSPORTE.

1.- FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL DE LA CONCESION DEL TRANSPORTE.

La facultad de promulgar las leyes del Congreso, de ---- acuerdo con la fracción I del artículo 89 de nuestra Constitución, corresponde al Presidente de la República Mexicana, a este respecto el propio artículo textualmente dispone: Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes: " Promulgar y Ejecutar las - leyes que expide el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera -- administrativa a su exacta observancia "... El maestro Trinidad -- García(1) al respecto establece: " La promulgación es, en términos comunes, la publicación formal de la ley. De esta definición se --- infiere que no hay lugar a distinguir gramaticalmente entre la Promulgación y la Publicación, ya que las dos palabras tiene el mismo-significado cuando la ley se refieren, así lo demuestran el empleo- que se les ha dado y se les dá en el lenguaje corriente y en el --- jurídico ".

(1) TRINIDAD GARCIA: Introducción al Estudio del Derecho, autorizado por E. GARCIA MAYNES: Introducción al Estudio del --- Derecho, Ed. Porrúa S.A., México D.F.-1980, P. 60 y 61

Continúa el maestro, diciendo que sin embargo: " La Promulgación de la ley encierra dos actos distintos: Primero, el ejecutivo interpone su autoridad para que la ley debidamente aprobada se tenga por disposición obligatoria; en segundo, la dá a conocer a quienes deben cumplirla. El primer acto implica, naturalmente que la ley ha sido aprobada por el Ejecutivo o que objetada por él ha sido ratificada por las Cámaras. Como se vé, la intervención del Ejecutivo en la formación de las leyes tiene tres fases independientes, con fines diversos y efectos propios cada una, serán los de: a) sanción, para la aprobación de la ley por el Ejecutivo; b) Promulgación, para el reconocimiento formal de éste de que la ley ha sido aprobada conforme a derecho y debe ser obedecida; c) Publicación, para el acto de hacer posible el reconocimiento de la ley, por los medios establecidos para el efecto ".

Promulgar (pro- vulgare) significa etimológicamente llevar al vulgo la generalidad y el conocimiento de la ley. La promulgación reúne las características de ser un acto por él, que el Ejecutivo autentifica implícitamente la existencia y regularidad de la ley (de otro modo no la promulgarían) y ordena expresamente que la ley se publique y sea cumplida, en esa virtud la ley se hace ejecutable y adquiere un valor imperativo, carácter que carecía antes de pasar de la jurisdicción del Congreso a la zona del Ejecutivo. (2)

(2) BURGOA H. IGNACIO, " Derecho Constitucional ", 4a. Edición, Ed. Porrúa S.A., México-1982, P. 762.

Nuestra Constitución no hace mención de publicación de la ley, sino la facultad de promulgar, pero el Código Civil vigente -- que rige en materia federal, además de la local, contiene disposiciones relativas a la publicación, la que se hace en el Diario Oficial y surtirá sus efectos en los plazos que señalan los artículos 3o. y 4o., que al respecto establecen dos sistemas: El Sucesivo y el Sincrónico, el primer sistema lo reglamenta el artículo 3o. del Código Civil, este precepto dice así: " Las leyes, reglamentos, --- circulares o cualquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación -- en el Periódico Oficial, para que las leyes, reglamentos, etc., se reputen publicados y sean obligatorios, se necesita que, además del plazo que fija el párrafo anterior, trascorra un día más por cada - cuarenta kilómetros de distancia o fracción que exceda de la mitad".

El segundo sistema se haya consagrado en el artículo 4o.- del Código Civil en vigor, nos dice:.." Si la ley, reglamento, circular o disposición de observancia general, fija el día en que debe comenzar a regir, obliga desde ese día, con tal de que su publicación haya sido anterior ".

Una segunda facultad que contiene la fracción segunda del artículo 89 Constitucional, consistente en ejecutar las leyes que - expide el Congreso de la Unión. La ejecución Stricto Sensu de las - leyes forman parte de una actividad administrativa, pero no agota - esta actividad, porque en el concepto de la ejecución Lato-Sensu, - se incluyen actos como la promulgación, la reglamentación, el ejercicio por parte del Ejecutivo de ciertas facultades Constituciona--

les, que no se encaminen a la ejecución directa de una ley. (3)

Así, limitado el concepto de ejecución (Stricto Sensu)- de una ley, a que se refiere la fracción primera del artículo 89 -- Constitucional, podemos entender que consiste en la realización de los actos necesarios para hacer efectiva, en casos concretos, la -- ley del Congreso. Estos actos comienzan inmediatamente despues de -- la promulgación, se desarrollan a través de la tramitación encami- -- nada de ciertos fines al Ejecutivo y culminan en la ejecución mate- rial del cumplimiento de la ley.

Ahora bien, una tercera facultad que contiene la fracción primera del artículo 89 Constitucional, es la llamada reglamentaria, la cual permite al presidente que provea en la esfera administrati- va a la exacta observancia de las leyes que dicte el Congreso: " A- través de acuerdos, decretos o resoluciones de carácter concreto, - individualizando y particularizando, es decir, realizando actos de- indole administrativo, de diverso y variado contenido y multiple -- motivación teleológica ". (4)

En éste último supuesto es en donde se encuentra el dila- tado ámbito de competencia Constitucional del Presidente, pues el - desempeño de las facultades que lo componen abarca todos los ramos- de la administración del Estado, susceptibles de legislarse por el- Congreso de la Unión en los términos que señala la Constitución.

(3.) TENA RAMIREZ FELIPE. Derecho Constitucional, 18a. edición, Revi- sada y aumentada, Ed. Porrúa S.A., México-1981. P.455.

(4.) Ibídem, pag. 456.

2.- INTERVENCION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Procederemos ahora al estudio de las facultades de la ---
Secretaría de Comunicaciones y Transportes, derivadas de los pro---
pios derechos y obligaciones del titular del Ejecutivo Federal.

Las facultades de dicha Secretaría se encuentran contem---
pladas en el artículo 36 fracción XI de la Ley Organica de la Admi---
nistración Pública Federal, nos dice: A la Secretaría de Comunica---
ciones y Transportes, corresponde el despacho de los siguientes ---
asuntos: " Otorgar concesiones y permisos para la explotación de --
servicios de autotransporte en las carreteras nacionales y vigilar---
técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimien---
to de las disposiciones legales respectivas ".

El Estado a través de ésta dependencia, ejerce funciones---
de vigilancia en las carreteras nacionales. Todos aquellos conduc---
tores que transiten por las carreteras, estan obligados así mismo -
a cumplir estrictamente con las leyes y reglamentos de la comunica---
ción vial.

La Secretaría ésta obligada a fomentar el establecimiento
o la creación de Sociedades Cooperativas lo que no excluye a parti---
culares, cuyo objeto es la prestación de servicios de comunicacio---
nes y transportes. Todo esto con una finalidad que es la de generar,
emplear y prestar servicios públicos a un costo mínimo que permita---
al país integrar su política de comunicaciones y transportes.

Dicha Secretaría interviene en actividades de producción---
y organización del transporte, como es la de expedir los respectivos

permisos o concesiones a los particulares que lo soliciten, ya ---- sean personas físicas o morales.

3.- CONCEPTO DE CONCESION.

El término de concesión puede tener varios sentidos:

En primer término veremos, que es un acto administrativo-discrecional, por medio del cual la autoridad administrativa facultada a un particular, lo siguiente:

a).- Para que utilice bienes del Estado, dentro de los -- límites y condiciones que señale la ley, y;

b).- Para establecer y explotar un servicio público, ---- también dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

Una segunda significación, se refiere al procedimiento -- a través del cual se otorga la concesión en donde se regula la utilización de la misma.

Y en un tercer significado, puede entenderse también por-concesión, el documento formal, que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión. (5)

4.- NATURALEZA JURIDICA DE LA CONCESION.

Encontramos ciertas imprecisiones para fijar su naturaleza jurídica; hay quienes afirman que se trata de un contrato, pero para otros es una relación jurídica a la cual se encuentra sometido

(5.) ACOSTA ROMERO MIGUEL, Derecho Administrativo, 3a. edición actualizada, Ed. Porrúa S.A., Mexico-1979. P.353.

do el concesionario. Dada la característica y alcance de este trabajo haremos brevemente un análisis sobre este punto:

se considera que la concesión es:

- a).- Un acto contractual.
- b).- Un acto unilateral, típico de la acción ---
del poder público.
- c).- Situación mixta o acto complejo.

Antiguamente se sostenía que la concesión era un contrato de derecho privado, dada su similitud aparente con el de obra pública al que estuvo ligado por razones históricas, se llegó a pensar que era una relación en que el concesionario y el Estado se obligaban recíprocamente por las cláusulas convencionales, así creando -- una situación contractualmente sujetas a las reglas del derecho --- civil, tanto en lo que respecta a su formación como la interpreta-- ción de derechos y obligaciones que se derivan de dicha relación -- contractual.(6)

Si se llegara hacer un examen metodológico de los regímenes de concesión en México, se llegará a la conclusión de que actualmente la mayoría de las concesiones, han sido otorgadas por medio de -- actos administrativos discrecionales, ya que los particulares no -- celebran ningún convenio o contrato con la administración para ello, ni tampoco se le puede pedir a la administración el otorgamiento -- forzoso de las concesiones, aún cuando en ciertas ramas anacronica-

(6) OLIVERA TORO JORGE, Manual de Derecho Administrativo, 3a.edición Ed. Porrúa S.A. México-1972, P.241.

mente se les sigue llamando contrato-concesión, como es el caso de la materia de transporte.

De acuerdo a lo anterior, desde mi punto de vista, la --- concesión constituye un acto administrativo discrecional del órgano de la administración pública federal, que se aplica en un caso ---- concreto, y siguiendo las disposiciones que regulan la materia de - la concesión.

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es de derecho público y está constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes, reglamentos, decretos, circulares y acuerdos que fijan precisamente, el régimen al que estarán sometidos la concesión, el concesionario y su actividad.

5.- ELEMENTOS DE LA CONCESION.

Los elementos personales que existen dentro de la concesión son:

5.1.- La Autoridad Concesionaria, que puede ser la administración pública federal, local o municipal.

5.2.- El concesionario, que es la persona física o moral a quién se otorga la concesión.

5.3.- Los usuarios, unicamente en el supuesto de la concesión de servicios públicos.

6.- PRINCIPIOS QUE RIGEN LA CONCESION.

Veremos sucesivamente los referentes principios que rigen la concesión, son los siguientes:

6.1.- CAPACIDAD JURIDICA.- Hay estados que no señalan --- ningún límite de capacidad a los concesionarios o llegan a establecer un mínimo de requisitos; el concesionario puede ser nacional ó extranjero.

6.2.- CAPACIDAD TECNICA DEL CONCESIONARIO.- Puede apre--- ciarse en dos aspectos: El personal y el material.

6.2.1.- PERSONAL.- El concesionario debe reunir varios -- requisitos mínimos de capacidad técnica, ya que en lo particular o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad, -- especialmente si se trata de servicios públicos, como por ejemplo:-- En la concesión para el transporte, el concesionario debe contar -- con el personal capacitado, principalmente en los operadores, méca-- nicos y demás auxiliares que tengan los conocimientos adecuados en esa materia.

6.2.2.- MATERIAL.- Tener los medios necesarios para pres-- tar la concesión, consistente en el conjunto de elementos materia-- les, especialmente en el equipo, para realizar esa actividad conce-- cionada.

6.3.- CAPACIDAD FINANCIERA.- Es otro de los requisitos de suma importancia, generalmente se le exige al concesionario, consis-- tante en que éste debe tener el capital necesario que le permita --

contratar al personal que va a prestar el servicio, el que se va a dedicar a la explotación de los bienes del Estado, así como adquirir un buen equipo cuando se trate de transporte.

6.4.- PLAZO.- Generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado, es decir, por un lapso más o menos largo el cual, el concesionario disfruta de los derechos derivados de éste acto.

No todas las concesiones se otorgan a plazos iguales, --- como ya vimos anteriormente, esta noción va paralela con las ideas políticas que sustentan los Gobernantes de los diversos países.

En México y durante el siglo pasado, la mayor parte de -- las concesiones se otorgaban a plazos que fluctuaban entre los 50 - y los 100 años.(7)

Actualmente y en materia de vías generales de comunica--- ción, se otorga por 20 años a las de camino y se limita a 5 vehicu los por titular; a 30 años las de obras en zonas federales, así --- como también a 30 años las de radiodifusión y televisión refrenda--- bles.

Así también existen concesiones que no tienen plazo, por ejemplo: Las de uso y aprovechamiento para aguas nacionales, así -- como también las de educación.

El simple hecho de que carezcan de plazo, creemos que no desvirtuará las características de la concesión, ya que, por la naturaleza de las actividades o la finalidad de las mismas, se llega a estimar que el plazo puede ser por tiempo indefinido, más no ----

perpetuo, ya que en cualquier momento el Estado puede revocar la --
concesión cuando así lo amerite por causas de interés público(como
en el caso de las concesiones bancarias), o se den los supuestos -
previstos en las leyes para que proceda la revocación.

6.5.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO.

En primer lugar daré un concepto breve del concesionario-
y es el siguiente:..." Es aquella persona que ha tenido del Estado-
una concesión para su debida explotación ".(8)

Una vez otorgada la concesión, ésta crea y genera una ---
serie de derechos y obligaciones al concesionario, estos se origi--
nan en el ejercicio de un derecho potestativo (solicitud), prose-
guido mediante un acto jurídico derivado del Estado (concesión)--
que da a la vez un nacimiento a una relación inmediata entre el ---
Estado y el beneficiario, de carácter transitorio que habrá, no ---
obstante, de sustituir por todo el tiempo que dure la concesión y -
con ésta, los derechos del titular.(9)

Por lo general dichos derechos, son de naturaleza perso--
nal e intransmisibles, en virtud de que el Estado, les faculta ----
unicamente el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio direc-
to de la Nación, más no la propiedad de los bienes, por eso el par-

(8) Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado de Selecciones del ---
Readers Digest, Tomo III, editado en México-1979. P.834.

(.9) ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano, bienes y dere-
chos reales, Tomo III, Vol.I, edición 4a. Mexico-1969. P.221.

particular no tiene derecho de transferir, enajenar o gravar los derechos que provienen de la concesión. De esa manera adquiere un derecho personal sobre un bien u obtiene una facultad que no se encuentra dentro de su patrimonio.

En cuanto a los derechos que se originan de la concesión parten de un principio general, consistente en un hecho positivo -- que precede de la concesión que reserva medios administrativos para obligar al concesionario al cumplimiento de sus deberes, como es el poder de modificar el régimen del servicio, en cuanto a su objeto personal puede ser la prestación de una cosa, consistente en asegurar el funcionamiento regular del servicio. El poder público ha manifestado interés en que el servicio se preste a la manera más --- eficiente y continúa y el de asegurar un régimen estricto para mantener el servicio en condiciones favorables, así como también de -- evitar una abstención por parte del concesionario, el cual en ningún momento debe dejar de prestar dicho servicio.

Por eso el derecho personal de la concesión es relativo, en virtud de que se origina de un acto administrativo, por el cual el Estado otorga unilateralmente la concesión al particular e implica un derecho y una obligación a cargo de una persona determinada - (concesionario) obligada para con el acreedor (usuario) a prestarle cierto servicio.

Los derechos que nacen de la concesión en materia de --- comunicación (transportes), según las ideas del maestro Enrique -

Sayagues en su libro de Derecho Administrativo (10) establece -- los siguientes:

a).- DERECHOS A LA EXPLOTACION DEL SERVICIO.- El conce-- sionario invierte capitales y organiza el servicio teniendo en --- cuenta el lapso de tiempo durante el cual ejerza su explotación. - Es lógico reconocer como derecho básico, el de realizar y consecu-- entemente explotar el servicio de acuerdo a la concesión otorgada, durante todo el plazo estipulado.

b).- A LA ECUACION FINANCIERA DE LA CONCESION.- Sí el -- servicio funciona en la forma prevista en la concesión, el conce-- sionario por lógica debe obtener la ganancia prevista, que es lo - normal.

El resultado financiero, originado de la relación entre los gastos y el producido de la explotación según las previsiones de las partes, constituyen lo que se ha dado en llamar la ecuación financiera de la concesión y es el aspecto típicamente contractual de la misma. Por lo tanto, el concesionario tiene derechos indiscu-- tibles al mantenimiento de la ecuación, como contrapartida de las-- obligaciones que asume.

c).- EL PRECIO DEL SERVICIO.- La financiación del servi-- cio concedido puede hacerse de distintos modos, según sean las mo-- dalidades y circunstancias en cada caso; pero normalmente se costea mediante un precio que pagan las personas que lo utilizan. Dicho -

precio no deja de ser tal por el solo hecho de que la ley o la concesión le hubiere dado otra denominación, pero sabemos que dicho -- precio consta en la llamada " tarifa " que consiste en una lista de precios. Ya que respecto a las " tarifas " en materia de servicios -- públicos, cuadra agregar que ellas, una vez fijadas o establecidas -- en modo alguno son inmutables, pues esto contrariaría " la relati-- vidad de los fenómenos comprometidos en su determinación ".(11)-- Las tarifas representan " un elemento inestable, variable, sujeto a modificaciones de acuerdo a las condiciones en que los servicios -- son prestados ". De ahí resulta que la revisión periódica de las -- tarifas es no sólo legítima, en su aspecto jurídico, sino también -- económicamente necesaria en beneficio del concesionamiento y del -- usuario.

Es por eso que el precio tiene que ser razonable y justo, para que el concesionario obtenga una ganancia equitativa, y así -- ajustarse al principio de igualdad que rige en todo servicio públi-- co.

6.6.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, Son las siguientes:

6.6.1.- Ejercitar personalmente los derechos derivados -- de la concesión (aun cuando contrate personal, porque materialmen-- te no pueda llevarse a cabo todos los actos, pero aquel deberá --- estar bajo su supervisión).

(11) S. MARIENHOFF MIGUEL, Tratado de Derecho Administrativo, T.III B, Contratos Administrativos, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, -- 1970. Pág.619.

6.6.2.- No transferir, enajenar o gravar, los derechos --- derivados de la concesión, sin el previo consentimiento de la autoridad concedente.

6.6.3.- Contar con los elementos personales, materiales y financieros para prestar el servicio público o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas.

6.6.4.- No ceder, traspasar o gravar, el equipo o los --- bienes destinados a la concesión, sin el consentimiento de la ---- autoridad concedente.

6.6.5.- Realizar las obras necesarias para prestar el ser vicio público o explotar los bienes.

6.6.6.- Prestar el servicio público o explotar los bienes en los términos y condiciones que señalan las disposiciones legales.

6.7.- PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR LA CONCESION.

El procedimiento para el otorgamiento de la concesión que se solicita, es de la siguiente manera: primeramente se llena una - solicitud por el particular que otorga la autoridad administrativa, en que debe responder bien a los requisitos que se le exigen las - disposiciones legales, por lo general se llega a publicar un estrac to de la misma en el Diario Oficial de la Federación; hay casos en los cuales, los ya mencionados concesionarios o personas que tengan interés sobre dicha concesión, pueden oponerse a su otorgamiento. - Tenemos como ejemplo: En materia de transportes, aguas nacionales,-

radiodifusión, televisión y minería, con el procedimiento que llamamos de oposición, en donde las partes interesadas presentan sus escritos donde fijan sus controversias, ofreciendo y desahogando pruebas, alegatos y resoluciones que dicta la propia autoridad administrativa. Si se declara procedente la oposición, en ningún momento se otorga la concesión, si se rechaza la oposición se continúa con el procedimiento para el efecto de que si se cumple con los demás requisitos y si así lo estima conveniente la autoridad, se otorga la concesión. Se ha discutido la naturaleza de este procedimiento administrativo y se ha llegado a una conclusión que es un cuasi judicial, porque llega a resolver una controversia, declarando si es procedente o no la oposición, pues quedan a salvo los derechos de las partes para acudir a la autoridad judicial federal, para que esta se encargue de resolver el conflicto de fondo entre ellas.

La última fase del procedimiento para otorgar la concesión, es que si el solicitante cumplió con todos los requisitos que son solicitados por la autoridad administrativa, principalmente si tiene capacidad general, técnica y financiera y haya otorgado las garantías previstas y si así lo estiman conveniente al interés general, se otorgará la concesión mediante una decisión administrativa que se expresará mediante un acuerdo escrito, que generalmente se llega a publicar en el Diario Oficial de la Federación (en varios casos no se llega a publicar, solamente se notifica personalmente, como en las concesiones de educación, pesca y caza) Artículo 15 de la Ley General de Vías de Comunicación. (L.G.V.C.) Como-

ya lo establecimos, viene siendo un acto discrecional de parte de la autoridad y no se trata de un acto obligatorio, reglado o vinculado, puesto que las leyes antes citadas no obligan a la autoridad a otorgar forzosamente la concesión solicitada, sino al contrario, la facultad para tomar esa decisión discrecionalmente.

6.8.- EXTINCION DE LA CONCESION.

La extinción de la concesión la podemos contemplar de --- varios modos:

6.8.1.- EL CUMPLIMIENTO DEL PLAZO.- Es el más normal, ya que una vez al terminarse el período del tiempo que fue otorgada la concesión, termina ésta, salvo en aquellos casos en que puede pro--- rrogarse mediante un nuevo acto administrativo.

6.8.2.- FALTA DE OBJETO O MATERIA DE LA CONCESION.- Esto si se hace imposible la prestación del servicio.

6.8.3.- RESCISION.- Se llega a considerar la rescisión, - que es la facultad de una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra incurre en el incumplimiento de sus obligaciones.

6.8.4.- REVOCACION.- En la práctica administrativa en -- México, se ha orientado como causas de revocación de las concesio--- nes, la falta de cumplimiento del concesionario a las obligaciones que le impone el régimen jurídico de la misma, es así como en las - concesiones de aprovechamiento de aguas nacionales, mineras y de --

transporte, etc.,. Son causas de revocación la falta de cumplimiento por parte del concesionario a las obligaciones antes aludidas. ---- Consideramos que esta situación es más técnica que la de presuponer que se trata de rescisión, pues es un acto administrativo como la -- concesión. Esta revocación puede llevarla a cabo por la autoridad -- que la otorgo en los supuestos de incumplimiento que preveen las -- leyes, los reglamentos y el propio acto de la concesión.

6.8.5.- CADUCIDAD.- Opera ésta, cuando el concesionario -- esta obligado a cumplir con ciertos requisitos establecidos en la -- ley, reglamento o en el acto de la concesión dentro del plazo deter -- minado y no cumple con ellos, por ejemplo: Cuando no adquiere el -- equipo necesario para prestar el servicio público o no inicia la -- prestación de éste en el plazo previsto. A veces se da en las leyes -- administrativas, como causa de caducidad, causas que constituyen -- incumplimiento o bien de revocación.

6.8.6.- RENUNCIA.- En este modo de extinción de la conce -- sión, no se ha llegado a un estudio a fondo que exista la posibili -- dad de que la concesión se extinga respecto del concesionario por -- renuncia que éste haga de los derechos que tenga a su favor; sin -- embargo, seguimos creyendo que no puede existir una renuncia lisa -- ó llana, sino que dependerá de la importancia del servicio público -- o de las necesidades que el Estado tenga que explotar determinados -- bienes para que pueda aceptar la renuncia de la concesión.

6.9.- RESCATE.

Es un principio que se aplica a las concesiones de explotación de bienes del Estado: " El rescate es un acto administrativo, mediante el cual la autoridad administrativa, rescata los bienes que había concedido previamente por causas de utilidad pública ". (12) La doctrina generalmente se orienta a precisar que, en este caso, el Estado debe de indemnizar al concesionario por las inversiones que hubiere efectuado y por la privación que se le hace del plazo de explotación; en nuestra opinión, ese rescate constituye un caso típico de revocación administrativa. Se dice que es rescate porque los bienes nunca salieron de la esfera del dominio del Estado, sólo se permitió el uso temporal de ellos al concesionario.

Para mayor claridad de esta figura jurídica, la expropiación se viene a distinguir con la figura del rescate en que la primera, el bien pertenece a un particular y se le priva por causas de utilidad pública, en el segundo caso concurren las mismas circunstancias, pero el bien objeto del procedimiento viene a formar parte del dominio público o más bien la titularidad es el Estado, el servicio se ha otorgado uno u otro al concesionario las condiciones precisas de ley.

6.10.- DERECHO DE REVERSION.

Es una institución administrativa que opera en las concesiones y consiste en: " Que una vez transcurrido el plazo de la -

(12) A. ROMERO MIGUEL, ob. cit. P. 360.

concesión, los bienes que fueron afectados, ya sean para el servicio público o en la explotación de bienes del Estado, pasan a ser propiedad de éste sin necesidad de contraprestación alguna ".(13)

El derecho del Estado a la reversión administrativa esta implícitamente contenido en la naturaleza misma de la concesión. - Se estima como justa imposición correlativa o complementaria del - derecho de explotación de los bienes o servicios de que goza el. -- titular de la concesión, quién habiendo obtenido una utilidad --- razonable no tiene porque reclamar los bienes físicos afectos a -- la concesión, es decir, aquellos que se sirvieron para la explota- ción del bien público o del servicio concesionado.

La reversión a los bienes de una concesión tiene como -- razón la de asegurar la continuidad del servicio o la simple ex--- plotación de los bienes, ya sea a cargo de la propia administra--- ción (directa) o de un nuevo concesionario en su caso; es por -- eso que cualquier desintegración de la unidad económica que rige - la concesión se llega a estimar como perjuicio al interés público.

Podemos decir así también, que en no toda clase de con-- cesiones existe el derecho de reversión, se llegaba a dar en las - concesiones de energía eléctrica (cuando existían), así como --- también se encontraba con ciertas limitaciones en la concesión de transporte no revirtiendo al equipo, unicamente las instalaciones de las terminales. En materia de comunicaciones, el derecho de --- reversión se encuentra establecido en el artículo 89 de la Ley de

(13.) A. ROMERO MIGUEL, Ibídem, P.361.

Vías Generales de Comunicación, que a la letra dice: " Las vías --
generales que se construyan en virtud de concesión, con sus auxi--
liares, sus dependencias y demás accesorios, son propiedad del ---
concesionario durante el término señalado en la misma concesión. --
Al vencimiento de éste término las vías pasarán en buen estado, --
sin costo alguno y libres de todo gravamen al dominio de la Nación,
con los derechos de vías correspondientes, terrenos, estaciones, -
muelles, almacenes, talleres y demás bienes inmuebles ".

" Pasarán igualmente al dominio de la Nación, los ve---
hículos, útiles, muebles, enseres y demás muebles que son necesaa--
rios para continuar la explotación ". Si durante la décima parte -
del tiempo que precede a la fecha de reversión, el concesionario -
no mantiene las vías de comunicación en buen estado, el Gobierno -
Federal nombrará un interventor que vigile o se encargue de mante
ner las vías al corriente, para que sea proporcionado un servicio-
eficiente y no se menoscaben las vías y sus anexos.

Si bien lo anterior, la disposición se establece en un -
derecho general de reversión, en lo que respecta a los servicios -
públicos de autotransporte, existiendo una excepción, pues en este
tipo de concesiones la reversión es parcial, al tenor del artículo
155 de la L.V.G.C., que nos prescribe lo siguiente: " En las conce
siones para la explotación de servicios públicos de autotransporte,
no tendrá efectos de reversión ", establecida por el artículo 89 -
en lo que se refiere a los vehículos; pero será aplicable en lo que
respecta a estaciones, terminales y demás instalaciones auxiliares

para cuya explotación el término de la concesión sera de cincuenta años ". Asi es, como también se llega a apreciar que en ciertas -- clases de concesiones, como en las de aguas nacionales, en las de radiodifusión, no existiendo en las concesiones de educación, en las de pesca, ni tampoco en las de caza, en estas últimas el concesionario simplemente se apropia del bien del Estado de acuerdo con los términos de la propia concesión.

7.- NATURALEZA JURIDICA DEL ACTO QUE REALIZA EL CONCESIONARIO.

El acto jurídico que realiza el concesionario se deriva de un acto administrativo.

Por acto administrativo entendemos, el efectuado por la autoridad administrativa, expresando su voluntad, creando situaciones jurídicas individuales, a través de los cuales trata de --- satisfacer las necesidades de la colectividad o la comunidad.

La administración pública al encausar el ejercicio de -- su función administrativa en una forma unilateral o contractual, - manifiesta una intensa actividad que se traduce en numerosos actos de naturaleza diversa, creadores de derechos y obligaciones.

El maestro ANTONIO ROYO VILLANOVA (14), nos define el - acto administrativo de la siguiente manera...." Es un hecho jurídi- co que por su procedencia emana de un funcionario administrativo, - por su naturaleza, se concreta en una declaración especial y por -

(14.) ROYO VILLANOVA ANTONIO, Elementos de Derecho Administrativo, - autor citado por JORGE OLIVERA TORO, Manual de Derecho Admi- nistrativo, ob. cit. P.141.

su alcance afecta positiva o negativamente a los derechos de las personas individuales o colectivas que se relacionan con la administración pública ". Se ha llegado a considerar al acto administrativo desde el punto de vista subjetivo, en virtud de que es todo acto emanado de un órgano administrativo.

El acto administrativo de concesión, que por su contenido y los efectos jurídicos del mismo, se considera como un acto tendiente a aumentar, a ampliar las facultades, posibilidades o los poderes de los particulares, es por eso que la concesión " Es un acto que jurídicamente confiere a un particular un derecho subjetivo, una nueva condición jurídica o un nuevo derecho, por medio del cual el poder público le trasfiere derechos o facultades administrativos, mediante determinadas cláusulas compromisorias derivadas del interés público que significa el control de la administración pública ". (15) En nuestra legislación mexicana, se concede lo que pertenece originalmente a la Nación. Ya que se considera como una de las tesis fundamentales del derecho administrativo.

La figura técnica-jurídica de la concesión tiene como rasgo peculiar, que la administración confiere a los particulares (concesionarios) nuevos poderes o derechos, ampliando de esta forma su esfera jurídica. Así la " concesión " como una institución de derechos administrativos generalmente aplicada, viene siendo un acto jurídico que tiene un determinado contenido que es

(15) GARRIDO FALLA FERNANDO, Derecho Administrativo, autor citado por ANDRES SERRA ROJAS, Derecho Administrativo, 11a. edición-Tomo I, Ed. Porrúa S.A. México-1982.P.249.

el siguiente:...." Otorgar a un particular un poder jurídico sobre una manifestación de la administración pública ".(16) Su finalidad es la de otorgar el ejercicio de una determinada actividad --- dentro de las normas o su poder sobre algunas cosas públicas, por ejemplo: La explotación de caminos para el autotransporte, en este sentido el particular o concesionario llega adquirir un derecho o poder de obra derivado del Estado o de quién se lo llegue a conferir.

La legislación administrativa emplea el término " Concesión " de una manera tan general que llega ser tan imprescindible, en cada caso determinar si los actos administrativos a los -- que se les aplica esa denominación tienen caracteres comunes por los cuales se les pueda considerar de la misma naturaleza jurídica y de resultar divergentes se debe hacer su separación en categorías diferentes, como pueden existir varias formas de concesiones, para que así técnicamente se apliquen denominaciones distintas de dichas concesiones.

Ahora bien, la naturaleza jurídica del acto que realiza el concesionario, es de un acto de comercio en atención a su fin -- ó motivo, en donde son actos encaminados a la creación, realización, desarrollo ó liquidación de una empresa.

Del estudio del artículo 75 del Código de Comercio, llegamos a la conclusión de que las actividades de las empresas de -- autotransporte son consideradas como actos jurídicos, especifica--

(16) OLIVERA TORO JORGE, ob. cit. P.236.

mente actos de comercio. Su naturaleza esencial la podemos encontrar en la fracción VIII del citado artículo, en donde se puede -- distinguir, por un lado los ejecutados por las empresas de trans-- porte de personas y cosas, por tierra o por mar y por el otro lado las empresas consideradas de turismo. En realidad lo que el Código ha querido declarar actos de comercio, son los actos jurídicos --- cuya finalidad es producir bienes o servicios para el mercado, que en este caso es un servicio para el público, mediante la organiza-- ción de los factores económicos, que son: Capital y trabajo.

Considero que puede entenderse el concepto de empresa -- en el sentido tradicional de la economía, es decir, como una orga-- nización de los factores de la producción.

Las empresas que se relacionan con el transporte, mere-- cen el calificativo de comerciales, puesto que si analizamos el -- contrato que ellas celebren, veremos que dicho contrato de trans-- porte se encuentra reglamentado por la legislación comercial y por el Código Civil.

Otro elemento que nos permite establecer la naturaleza - jurídica del acto que realiza el concesionario en materia de ----- transporte, es que se reputan contratos mercantiles de acuerdo con el artículo 576 del Código de Comercio Mex. que nos dice: El con-- trato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualquiera --- efectos de comercio;

II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transporte ---

para el público.

El cual amplía de una forma extraordinaria el alcance de la fracción VIII que anteriormente comentamos. Al declarar que el transporte es mercantil: Primero cuando tenga por objeto mercancías o cualquiera que sea su objeto, siendo comerciante el porteador (empresa) o se dedique habitualmente a verificar transporte para el público. En efecto la fracción I del mencionado artículo, se rebasa el contenido de los supuestos del artículo 75 y casi deja sin materia al transporte Civil regulado por el artículo 2646 del Código Civil. En cuanto a la fracción II, creemos que cuando se habla de comerciante sólo se refiere a aquel que es el titular de una empresa (concesionario), la cual llega a realizar el transporte como finalidad principal o por el simple hecho de estar conectado con dicha finalidad, cuando esta no es de transporte, no creemos que pueda calificarse de mercantil un transporte cuyo objeto no se constituye por mercancías o efectos de comercio y el porteador, a pesar de ser comerciante, no llegará a ser titular de una empresa mercantil.

C A P I T U L O I I I

ANALISIS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

SUMARIO: 1.- Concepto. 2.- Naturaleza Jurídica. ---
3.- Calificación Mercantil. 4.- Diversos Contratos Afines. ----
5.- Clases de Transporte. 6.- El Régimen Jurídico de las empre-
sas. 7.- Condiciones Comunes a todos los Contratos de Transpor-
te sobre las Vías Generales de Comunicación.

C A P I T U L O I I I

ANALISIS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

1.- CONCEPTO.

El contrato de transporte lo reglamenta el Código Civil, bajo el nombre de portadores y alquiladores, que viene resultando un poco arcaico.

En cuanto al concepto que nos establece el maestro ----- Leopoldo Aguilar Carbajal en su libro de Derecho Civil, es el siguiente: " Una persona llamada porteador, se obliga a transportar-bajo su dirección o de otro, por agua, por tierra o por aire, personas, semovientes, mercancías o cualquier otra cosa, que le entregue el cargador para entregarlas a otra persona llamada consignatario mediante una remuneración ".(1)

Nos comenta el maestro Leopoldo Aguilar Carbajal, que en la actualidad el contrato de transporte civil, tiene una esfera --sumamente limitada, porque siempre la actividad del transporte se-

(1) AGUILAR CARBAJAL LEOPOLDO, Contratos Civiles, 2a. edición, - Ed. Porrúa S.A., México D.F.-1977, P.209.

lleva a cabo mediante empresas o Sociedades Mercantiles sujetas al Código de Comercio Mexicano y a la Ley de Vías Generales de Comunicación y a su reglamentación administrativa.

El concepto dado por el maestro Rafael de Pina Vara, -- en su libro de Derecho Mercantil Mexicanos, nos dice: " En virtud del contrato de transporte, una persona llamada porteador se ----- obliga mediante una retribución o precio a trasladar cosas o personas de un lugar a otro ".(2) Como podemos apreciar, el maestro De Pina Vara, hace mención de dos criterios que consisten en: ---- primero, menciona a la persona llamada porteadora y en segundo --- lugar, que se obliga mediante una retribución o precio convenido, lo que no se menciona en el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 2646.

En el concepto del catedrático de la Universidad de ---- Madrid, el legislador Felipe Clemente de Diego, citado en el libro del maestro Luis Muñoz de Derecho Mercantil, señala que: " Que es aquel por el cual una persona llamada porteadora, se obliga a ---- conducir a personas o cosas de un punto a otro, mediante cierto -- precio que debe satisfacer otra persona, denominada cargador ó --- viajero ".(3) El Jurista español, contempla a este contrato dentro de los contratos de arrendamiento o de servicios.

(2) DE PINA VARA RAFAEL, Derecho Mercantil Mexicano, 4a.edición- Ed. Porrúa S.A., México-1970, P.224.

(3) MUÑOZ LUIS, Derecho Mercantil, Cardenas editor y distribuidor, Primera Edición, Tomo IV, México D.F.-1974. P.65.

De acuerdo a nuestro Código Civil para el Distrito Federal, en su artículo 2646, el concepto lo establece de la siguiente manera: " El contrato de transporte por el cuál alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes por tierra, agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos si no constituyen un contrato mercantil ".(4)

Si examinamos éste concepto veremos, que si las personas o cosas que van hacer transportadas y se llegarán a constituir por un contrato mercantil, entonces se registrarán por el Código de Comercio en su título relativo al contrato mercantil de transporte terrestre, que en su artículo 576 establece que: " Solamente se reputarán mercantiles, cuando tengan por objeto mercaderías o cualquier efecto de comercio, y en segundo lugar, cuando siendo cualquiera su objeto sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar el transporte para el público ". Por ejemplo: las empresas de transporte de pasajeros que habitualmente se dedican a transportar a las personas.

Como se ha visto anteriormente como concibe al transporte nuestro Código Civil para el Distrito Federal, el Doctor Raúl Cervantes Ahumada, en su libro de Derecho Mercantil, nos hace una comparación con otras legislaciones para aclarar dichos conceptos por ejemplo:

(4) CRUZ PONCE LISANDRO y LEYVA GABRIEL, Código Civil para el Distrito Federal en materia común, actualizado, Ed. Porrúa - S.A., México D.F. P.406

El Código Civil Italiano nos dice: " Por el contrato de transporte, el porteador se obliga mediante la contraprestación -- correspondiente a transferir personas y cosas de un lugar a otro". En su artículo 1678.

Por su parte el nuevo Código de Comercio de Guatemala, - establece: " Por el contrato de transporte, el porteador se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro pasajeros o mer--- canías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario".

Como podemos apreciar en nuestro Código Civil para el - Distrito Federal, en su concepto no se hace mención de la retribu- ción o precio, ni al consignatario, mientras que el Código Italia- no tampoco hace mención de éste último elemento y el Código de --- Comercio de Guatemala usa la expresión de mercaderías por la de -- cosas.(5)

2.- NATURALEZA JURIDICA.

Sí jurídicamente el contrato de transporte, " es aquel - en virtud del cual una persona se obliga a trasladar algo de un -- lugar a otro mediante un precio cierto, favoreciendo así una opera- ción comercial ". Es evidente que existen en dicho contrato tres - requisitos esenciales que son: Primero que una persona se obliga - a trasladar algo o sea (cosas o personas) de un punto a otro, --

(5) CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Mercantil, Primer Curso, Editio- rial Herrero S.A., México D.F.-1980, P.556.

segundo que preste tal servicio por cierto precio, y tercero que favorezca de esta suerte una operación comercial o sea que se repute solamente mercantil.

Ya que los razgos fundamentales de éste contrato son dos: En primer lugar, que el porteador se obliga a ser posible un resultado, a saber la traslación de la persona o cosa convenida de un lugar a otro, para lo que deberá y además de custodiarlas y tratarlas adecuadamente, en segundo lugar que el beneficio del transporte deberá ser remunerado, de ahí que el contrato puede configurarse como una sub-especie de arrendamiento de obra y no de arrendamiento de servicio (como por error afirma la exposición de motivos de nuestro Código de Comercio). Lo que se pacta y espera no es la mera actividad (servicios) del porteador, sino mediante aquellas, que éste obtenga un buen resultado, el transporte.

Esta naturaleza jurídica puede también predicarse del transporte de personas, porque el hecho de que en el contrato, el porteador debe poner una plaza a disposición del viajero, no transforma al contrato en puro o mero arrendamiento de cosas. Su función del contrato es la misma, que se dé el transporte como resultado.

Para la perfección de este contrato de transporte se enlaza estrechamente, como es lógico con su naturaleza como contrato. Si se analiza como se ha entendido tradicionalmente, que el contrato de transporte es de naturaleza consensual o sea se perfecciona por el simple consentimiento de las partes contratantes -

si se juzga por el contrario, es de naturaleza real por el simple-perfeccionamiento de la entrega de la cosa al futuro porteador, -- sinalagmático perfecto; oneroso en virtud de que se estipulan pro-vechos y gravámenes para ambas partes; bilateral ya que las partes se obligan reciprocamente.

Entendemos, sin embargo, que dada la exigencia de la ---- carta de porte que establece el Código Civil y su citada consen--- sualidad no puede ser afirmada, porque el contrato que estamos --- analizando no se perfecciona hasta que dicho documento haya sido - entregado.

El maestro Garrigués... " Estima, desde el punto de ---- vista del derecho mercantil Español, que la carta de porte no es - un elemento formal del contrato, a su juicio es consensual porque- se perfecciona por el simple acuerdo de las partes ". (6)

Su naturaleza jurídica del contrato de transporte ha --- sido muy discutida. Parte de la doctrina habla de arrendamiento de servicio o de arrendamiento de obra, como anteriormente se había - dicho, pero para que se pueda calificar su esencia en el Código -- Civil para el Distrito Federal, lo califica como un contrato de --- prestación de servicios, en cuanto se encuentra regulado en el --- Capítulo Cuarto del Título Décimo, artículo 2646, como una modali- dad del referido contrato de prestación de servicios. En el Código

(6) GARRIGUEZ JOAQUIN, Instituciones de Derecho Mercantil, ob- cit. por DE PINA VÁRA RAFAEL, Elementos de Derecho Civil - Mexicano, Contratos en Particular, Ed. Porrúa S.A., Volu- men IV, México D.F.-1961, P. 187.

de Comercio Mexicano, está considerado como un contrato Sui-Generis, y en ello convienen la mayor parte de la Doctrina, como tal - lo consideramos nosotros. (7)

3.- CALIFICACION MERCANTIL.

La calificación más general que se ha formulado con ---- respecto al transporte, es la que se distingue del Derecho Civil - y del Mercantil.

En cuanto a resolver mejor el problema de su califica---- ción mercantil de dicho contrato, se atiende en el artículo 576 -- del Código de Comercio Mexicano, que en un principio contiene las- normas calificadoras; pero hay que interpretarlas éste precepto, - en relación con lo que dispone el artículo 75 del propio Código -- y el artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal.

El artículo 576 del Código de Comercio Mexicano, nos --- lleva a una conclusión de su calificación mercantil del contrato - de transporte, con arreglo de dos criterios, en efecto el referido artículo nos hace mención que: " El contrato de transporte se ---- reputará solamente mercantil: primero, cuando tenga por objeto --- mercaderías o cualquier efecto de comercio, y segundo, cuando sea- cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique -- habitualmente a verificar transportes para el público ". En caso -

(7) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, -- Tomo II, 4a. Edición, Ed. Porrúa S.A.-1960, P.240

contrario el transporte se reputará civil.

En este artículo que analizamos daremos dos criterios,-- uno objetivo y el otro subjetivo. En cuanto al primer criterio se refiere a que el contrato será mercantil, cuando tenga por objeto mercaderías o cualquier otro objeto del comercio, el segundo criterio, se referirá a la existencia de un comerciante como porteador o de persona que habitualmente se dedicará a verificar transporte para el público.

Analizaremos ambos criterios para llegar a una calificación mejor, ya que el criterio objetivo es totalmente inútil y el subjetivo evidentemente ilógico.

El criterio objetivo es inútil, porque al cotejarlo con el artículo 2646, nos encontramos con que éste califica como civiles los contratos de transporte, cuando los objetos transportados sean mercaderías; si no constituyen un contrato mercantil; pero -- de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil -- cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, se llega a la conclusión de que con arreglo a -- éste criterio no hay probabilidad de distinción alguna.

Según la idea del maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez,-- nos establece que es evidente que el Código de Comercio Mexicano,-- en su artículo citado, nos hace mención de dos criterios y no uno con dos requisitos, como se comprueba cuando se comienza a leer -- la fracción II, que nos dice que el contrato de transporte se ---- reputará mercantil: " Cuando siendo cualquier su objeto ". Luego-

no se puede ver una distinción entre un transporte civil y un ---- mercantil, por una razón que sería el objeto transportado. (8)

Afirmamos, además que el criterio subjetivo es ilógico - en efecto, no hay razón alguna de un orden sistemático que obli--- guen a calificar como mercantil el transporte que se realice por - un comerciante cuando sea patente otra su profesión.

Para resolver y tener una mejor calificación mercantil - de éste contrato, nos vamos a dirigir al artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio Mexicano, en el cuál nos hace mención sobre la ley, que reputa los actos de comercio como: " Las empresas de - transporte de personas y cosas, por tierra o por agua y las empre- sas de turismo ". En este artículo encontramos el dato fundamental en como se le puede dar una calificación mercantil, en cuanto a su consideración y su esencia, este dato no es otro que la simple --- presencia de una empresa y la consideración de los actos de trans- porte, como acto masivo. Lo que verdaderamente hace aparecer su -- carácter de mercantil del transporte, es de acuerdo con lo que se- había hecho mención con anterioridad sobre su esencia del acto de- comercio o sea la presencia de un sujeto económico típico que ---- viene siendo la empresa y la realización de actos de masa.

El transporte también lo podemos clasificar en: Unitario y Acumulativo.

(8) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Ibidem, P. 240.

El unitario, se refiere en que, es aquel realizado por una sola persona o empresa, siendo siempre esta la forma corriente en que se puede presentar la transportación.

El acumulativo, se presenta en aquellos casos en los que encomendándose el transporte a una sola persona o empresa, ésta lo lleva a cabo no sólo, sino mediante actividad propia, sino además con la cooperación de varios transportistas autónomos, en una forma sucesiva y con medios de transporte diferente. (9)

En cuanto a su problema de la calificación mercantil, se deduce que:

I.- La calificación del contrato de transporte como mercantil, no puede depender de la naturaleza de los objetos transportados.

II.- Los artículos 576 del Código de Comercio y el artículo 2646 del Código Civil, se califican contradictoriamente de mercantil o Civil, cuando un transporte recae sobre mercaderías.

III.- Que el artículo 576 esta sumamente en contradicción con el artículo 75 fracción VIII del Código de Comercio, en cuanto éste califica dentro de los actos de comercio los transportes, sin considerar al objeto y sí sólo en atención a la existencia de una empresa.

(9) DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Civil Mexicano, ob. cit. P. 187

IV.- Con arreglo al artículo 75 que es el criterio fundamental que estamos aceptando, en el cual nos manifiesta que los -- contratos se reputarán mercantiles, cuando sean realizados por una empresa de transporte; es decir cuando se dediquen habitualmente - a la realización de actos de transporte en masa.

V.- El Código Civil, hace suponer al contrato de trans-- porte en una actuación ocasional. Ya que el contrato de transporte se encuentra regulado en el Código de Comercio Mexicano y en la -- Ley de Vías Generales de Comunicación, dichas legislaciones lo --- consideran como un contrato profesional. Por eso decimos que éste es de prestación obligatoria y aquel no. (10)

La interpretación análogica que nos referimos nos remitirá muy facilmente comprender los transportes indicados, cuando - verdaderamente sean realizados por empresas, serán siempre de una- calificación mercantil.

También asi, conviene advertir que en nuestro país la -- mayoría de los transportes y desde luego los de mayor importancia- son los efectuados sobre los llamados " Vías Generales de Comuni-- cación " que define la Ley de Vías Generales de Comunicación. Que- en virtud el Código de Comercio, es una ley de aplicación supleto- ria, en cuanto al contrato de transporte que se verifique. En efec- to dispone el artículo 4o. de la Ley de Vías Generales de Comuni-- cación, que las controversias que se susciten sobre interpretación

y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

- a).- Por los términos de las concesiones o contratos.
- b).- Por la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos y demás leyes especiales.
- c).- A falta de disposiciones de esa legislación por preceptos del Código de Comercio Mexicano.
- d).- En efecto de una y otra, por los preceptos del Código Civil.
- e).- En efecto de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata. (11)

4.- DIVERSOS CONTRATOS AFINES.

Suelen distinguir los mercantilistas del contrato de transporte, otros contratos semejantes o afines, como son:

4.1.- CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE VEHICULO.- Es cuando una persona (aun siendo titular de una empresa de transporte) proporciona a otra un vehículo (camión, buque, etc.) para el

(11) DE PINA VARA RAFAEL, ob. cit. P.225

control de la segunda persona en que se realicen los transportes de personas o de cosas, es claro que no habrá contrato de transporte, sino de arrendamiento de vehículo. Así se ha resuelto una vieja disputa doctrinal de la ley de Navegación y Comercio Marítimo, artículos 150 al 156. (12)

4.2.- CONTRATOS DE CIRCULACION DE VEHICULOS SOBRE VIAS AJENAS.- Este contrato se dá en los casos de las antiguas compañías de coches cama y express, o en los carros particulares que suelen transitar por las vías del ferrocarril. Es claro que, en tales supuestos, no estamos frente a un contrato de transporte. (13) En la vía del ferrocarril Chihuahua al Pacífico circulaba un tren-turístico propiedad de un consorcio Chihuahuense-Sinaloense. Creemos que el contrato correspondiente es de una asociación en la que los participantes tienen mutuamente la calidad de asociaciones.

4.3.- CONTRATO DE MUDANZA.- La doctrina Francesa contral las decisiones de su Jurisprudencia. Considera al contrato de mudanza como una variedad del contrato de transporte, creemos que la posición doctrinal es correcta, ya que el empresario de mudanza traslada muebles de un lugar a otro a cambio del correspondiente precio del servicio.(14)

4.4.- CONTRATO DE TRASMISIONES DE MENSAJES.- Se ha discutido, si el contrato de transmisión de mensajes por medio de la

- (12) JEAN ESCARRAGA, Cours de Droit Commercial, Paris 1952, ob.- cit por CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Mercanti. Ibidem.P.556
(13) CONF.ESCARRAGA, ob. cit.por CERVANTES AHUMADA RAUL, Idem.P.557
(14) LA Nature Jurique du de Demenagemet, RENE DODIERE, ob. cit.- por CERVANTES AHUMADA RAUL, Idem, P.557.

energía eléctrica, como es el caso del telégrafo o de la radio, es o no asimilable al contrato de transporte, algún sector de la doctrina comparada lo niega. (15) Creemos que, dado que en nuestro ordenamiento se admite la noción de cosas incorpóreas, -- según hemos visto y la definición de nuestro Código Civil habla en general de cosas, no esta excluida de la noción de transporte la cosa incorpórea. En el fondo, habrá la obligación de trasladar la cosa de un lugar a otro, sea cuál fuere el medio. Naturalmente, no se aplicará a este contrato las disposiciones que por contenido sean atribuibles sólo a las cosas corporales; pero, en el fondo, se aplicarán las normas básicas del contrato de transporte.

4.5.- CONTRATO DE REMOLQUE.- Este se da cuando un ----- vehículo aplica a otro una fuerza extraña a éste, para movilizarlo de un lugar a otro. Para determinar si se trata de transporte, se habrá que atender a si el personal del remolcado conserva el control total del operador. En el primer caso, se tratará de un remolque simple, que se registrará por normas especiales y en el segundo, se tratará de un transporte.

5.- CLASES DE TRANSPORTE.

Ya indicamos que, según sea el medio en que se realicen los ordenamientos tradicionales, se han establecido tres clases de transporte, son los siguientes:

- a).- Transporte por tierra
- b).- Transporte por agua.

(15) FERRI Y SILVAIN WIRSHAM, Economie de Transporte, Paris-1960 ob. cit. por CERVANTES AHUMADA RAUL, Idem. P. 557

c).- Transporte por aire.

Técnicamente no hay razón para reglamentaciones separadas, por lo que deberían tener un tratamiento legislativo unitario. Dentro de la legislación mexicana, debe hacerse la advertencia que el transporte por vías fluviales esta asimilado al transporte por vías terrestres (tal como lo establece el artículo 576 del Código de Comercio Mexicano).

En consideración al instrumento utilizado, podrían distinguirse transportes por ferrocarril y autotransportes, etc.

Pero la clasificación que tiene más trascendencia, desde el punto de vista jurídico, es la que se hace en razón a la naturaleza de los objetos transportados, entonces distinguiremos transportes de personas y transportes de cosas, ya sean corporales e incorporales. Estos se encuentran regulados tanto en el Código de Comercio, el Código Civil y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

6.- EL REGIMEN JURIDICO DE LAS EMPRESAS.

Las empresas han sido provistas por el Legislador Mexicano de un estatuto especial, al cual vamos a referirnos:

En primer lugar, las empresas de transportes que quieran construir, establecer o explotar un servicio de vías generales de comunicación o cualquiera otra clase de esta naturaleza, será necesario el tener una concesión o permiso del Ejecutivo Federal, --

por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción -- a los preceptos que establezca la ley y sus reglamentos, en los -- términos que establece el capítulo tercero y quinto del libro primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación.(16)

En cuanto al capital reunido por las empresas cuyo objeto oficial, consiste en el establecimiento y explotación de las -- Vías Generales de Comunicación o los medios de transporte, ya que no pueden ser destinados a otros objetos distintos, artículo 91 -- de la Ley citada, así mismo se condiciona la ley restrictivamente a la posibilidad de acciones, obligaciones y bonos, a los aumentos de capital, artículo 90 de la ley citada, también las empresas -- están exentas del pago de ciertas contribuciones. Artículo 7 L.V.-- G.C.

Los títulos que representan al capital debe ser poseído por nacionales o si se llegare a tratar de personas extranjeras -- han de ser particulares, porque la adquisición de estas acciones, obligaciones o bonos, emitidos por estas empresas por un Gobierno o Estado extranjero, determina que tales títulos quedan sin efecto -- ni valor alguno desde el momento de su adquisición.

En cuanto a la constitución de los gravámenes reales --- que contienen los bienes que forman el sistema de estas empresas -- o sobre una parte de sus sistemas, están condicionadas a la comuni

(16) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, ob. cit. P.242.

cación de los mismos, a la Secretaria de Comunicaciones y a otros requisitos que la ley determina:

Que la hipoteca debe comprender, salvo pacto en contrario:

I.- La concesión.

II.- La Vía de Comunicación o su medio de transporte ---- con todas sus dependencias y accesorios.

III.- El material fijo y móvil empleado con la construcción y explotación, reparación, renovación y conservación de la vía de comunicación.

IV.- Los capitales enterados por las empresas para la --- explotación y administración de la vía de comunicación o medio de transporte, artículo 93 L.V.G.C.

En las escrituras de hipoteca y en las obligaciones hipotecarias, se hace constar que al cumplirse el plazo por el cual se hace la concesión, los bienes reversibles a la parte proporcional, en su caso, pasarán a formar parte o a ser propiedad de la Nación, artículo 94 L.V.G.C.

Los acreedores hipotecarios no tienen ningún derecho ---- para impedir o estorbar a la explotación de las Vías de Comunicación o medio de transporte, como así, también no pueden oponerse - a la modificación o alteraciones que hagan durante el tiempo de la hipoteca, respecto de los edificios, terrenos. Sin embargo, sí ----

pueden oponerse a la venta de la línea o del sistema, a la enajenación de parte del material de explotación y a la fusión con --- otras empresas en caso de que se origine un peligro para la seguridad de los créditos hipotecarios, artículo 95 L.V.G.C.

Estará obligada la empresa a poner en conocimiento a la Secretaría de Comunicaciones de todos aquellos actos que lleve a cabo y contratos que pretenda ejecutar en ejercicio de los derechos que le confieren en las escrituras hipotecarias y en las --- obligaciones hipotecarias.

Las empresas de transporte también están obligadas a --- llevar una contabilidad de los negocios relacionados con las concesiones o medios de transporte, inclusive también de sus operaciones que hagan en el extranjero, sin excepción ni restricción alguna, en el lugar de la República Mexicana en donde tenga su domicilio legal o su administración principal. La ley regula con todo detalle ésta obligación en su artículo 97 L.V.G.C.

La Secretaría de Comunicaciones, cuidará de que no se --- establezcan obligaciones de ninguna especie que coloquen a unas --- empresas de Vías Generales de Comunicación en condiciones privilegiadas respecto de otras, con esto quiere decir que la ley prohíbe en todo su aspecto, que se concedan privilegios a estas empresas --- que puedan implicarles un atentado a la libre competencia, artículo 85 L.V.G.C.

Existe un régimen que establece que en caso de quiebra -

de las empresas, está legalmente determinado en el artículo 39 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. También así, la Ley de Quiebras y Suspensión de pagos de 1943, que se ocupa de este problema.

7.- CONDICIONES COMUNES A TODOS LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE SOBRE LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

La ley ha establecido una serie de normas comunes a --- toda clase de contratos de transporte, pretendemos anunciarlas -- a través de la afirmación de algunos principios, que son los ---- siguientes:

7.1.- LA OBLIGATORIEDAD DE LA CONTRATACION.- Está con--- siste, que desde el momento en que una empresa de Vías Generales- de Comunicación o medio de transporte, haya tenido su autoriza--- ción para poner a funcionar sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación o funcionamiento, hayan sido aprobados sus hora--- rios y tarifas, no podrán rehusarse a prestar dicho servicio ---- cuando se satisfagan las condiciones de ésta ley y su reglamento, salvo cuando la Secretaría de Comunicaciones, disponga lo contra- rio en cumplimiento de alguna otra disposición legal o a petición fundada de la misma empresa, artículo 62 de la L.V.G.C.

7.2.- IGUALDAD DE TRATO PARA TODOS LOS USUARIOS.- Esta- igualdad consiste, en que las empresas de transporte estarán obli- gadas a aplicar las tarifas que son designadas por la Secretaría- de Comunicaciones y Transportes, sin que tenga alguna variación..

...Y en consecuencia quedan prohibidos:

I.- Todos los actos o contratos por los que se concedan directa o inmediatamente a una sola persona, ya sea en un precio menor que el autorizado en la tarifa.

II.- La devolución de todo o parte del precio cobrado, cuando tienda a reducir las cuotas de las tarifas.

III.- Los pases, pasajes libres de cargo o franquicia, excepto en los casos siguientes y con sujeción a los reglamentos respectivos:

a).- Los que den a funcionarios y empleados federales ó de los Estados, cuyas funciones se relacionen con el servicio de la empresa que los extienda.

b).- Los que se otorguen a empleados y a sus familiares, a las organizaciones Sindicales o Gremiales, ya sean de la empresa de transporte que expida el pase o pasaje libre o de otras --- empresas de transporte nacional o extranjera.

c).- Los que se concedan a las personas que deban ----- viajar cuidando animales o mercancías de muy fácil descomposición.

d).- Y por último los que se expidan a título de reciprocidad entre las empresas de Vías Generales de Comunicación, -- ésta reciprocidad la contempla, el artículo 57 L.V.G.C.

Asi mismo, la ley reconoce algunas excepciones basadas y que estan fundadas en razones de orden público o en intereses -

especiales dignos de protección, como las que mencionaremos a --
continuación:

I.- La de los contratos celebrados entre el Gobierno -
Federal y las empresas en interés de la sociedad o de un servi--
cio público.

II.- Las reducciones que hagan las empresas por razones
de beneficencia, a estudiantes en el período de vacaciones, a --
los maestros, repatriados, turistas, niños y compañías de espec--
táculos públicos, conjuntos deportivos, agentes y comisionistas --
viajeros, representantes de sindicatos o de cooperativas de traba
jo que viajen en el desempeño de sus funciones propias de su ----
cargo y en general a los trabajadores que perciban salarios redu-
cidos, pero éste último no se lleva a cabo en las empresas de ---
transporte y por último por decreto Presidencial, a todos los ---
ancianos que estén registrados en el Instituto Nacional de la ---
Senetud ó sean mayores de 60 años.

Las personas que pretendan hacer uso de ésta franquicia,
deberán acreditar con que carácter la solicitan en la forma y ---
términos que señalen los reglamentos respectivos o las mismas ---
tarifas especiales. Cualquier abuso en el goce de ésta franquicia
inhabilitará a la negociación o persona que resulte responsable -
de haberlo cometido, por el lapso de un año, para volver a gozar
de ella.

III.- Las tarifas transitorias de pasajeros de viajes de recreo.

IV.- Las tarifas reducidas cuando se trate de una extensión kilométrica que el pasajero podrá recorrer en cualquier dirección, en determinado período de tiempo o con el carácter de abonos.

V.- El transporte a cuotas reducidas, de efectos de primera necesidad a los lugares donde sean indispensables por causas de calamidad pública, por carestía proveniente de maniobras de especulación comercial o de otros motivos de interés general que lo ameriten, a juicio de la Secretaría de la Economía Nacional;

VI.- El transporte de mercancías y personas hacia regiones pobres o poco pobladas, pero susceptibles de convertirse en centros de producción y de trabajo a juicio del Ejecutivo Federal;

VII.- Las tarifas para servicios especiales, tales como carga y descarga, trasbordo, almacenaje, limpia, demoras, arrastre, alquileres de carros, trenes y coches especiales, coches salones, dormitorios y comedores, exceso de equipaje, transporte de artículos inflanables y explosivos y para aquellos efectos y objetos que no pudiendo sujetarse a peso o medida, debido a su naturaleza, tengan que pagar fletes distintos a los de la tarifa general, como transporte de cadáveres y otros, y;

VIII.- Las tarifas reducidas a base de por ciento de la general para el transporte de mercancías destinadas a la exportación, consumo fronterizo, cabotaje de entrada y salida o de compe-

tencia de mercados, exclusivamente en los casos excepcionales que autorice la Secretaría de Comunicaciones, así como también la Secretaría de Obras Publicas, de acuerdo con el estudio y opinión -- respectivos de la Secretaría de Economía Nacional.

Las tarifas especiales, sólo podrán cancelarse por disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o mediante la autorización de ésta, cuando así lo juzgue conveniente. Asi --- mismo, hacemos mención que la: " Expedición de las tarifas especiales o reducidas hasta un 50% de la cuota ordinaria solamente -- será obligatoria para las empresas porteadoras, y esto en los ---- casos de calamidad pública para fines de beneficencia, a estudiantes en período de Vacaciones y para repatriados ", artículo 59 --- de la L.V.G.C.

Con relación con el artículo 63 de la ley citada, que nos propone que los servicios públicos que presten las empresas de --- vfas generales de comunicación, se proporcionarán por el orden que sean solicitados, y sólo podrán alterarse ese orden en los casos - en que los autorice esta ley o sus propios reglamentos, cuando por razones de interés público sea necesario que así se haga, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para los efectos de este capítulo, las empresas de transporte llevarán un registro de los pedimentos, con el objeto de suministrar los vehículos vacíos por el orden en que reciban las solicitudes respectivas. Asi como también, hablaremos de los transportes de carga, en el cual se refiere el artículo 64 de la L.V. - G.C., en que nos hace mención: " Que las empresas de transporte --

están obligados a suministrar oportunamente y preferentemente, a mover con rapidez, a cargar y descargar con el cuidado dado debiendo, los vehículos que contengan animales y mercancías de muy fácil descomposición, como frutas, legumbres.etc. ".

7.3.- EL PRINCIPIO DE LA PROPORCIONALIDAD.- Puede deducirse su existencia de diversos preceptos legales. Así, se desprende del artículo 56 L.V.G.C., que obliga a las empresas: " Cuando para un servicio determinado fueren aplicables diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas". Del artículo 61 que preceptua que el precio de un servicio determinado, en las mismas condiciones, no podrá ser igual ni menos para una distancia más larga que para una más corta, excepto en los casos siguientes:

I.- Los expresamente señalados por la L.V.G.C., y sus reglamentos, en los términos y condiciones que los mismos determinen y, en su defecto, de acuerdo con lo que disponga la Secretaría de Comunicaciones; y

II.- El de transporte y otros servicios, a distancias menores de la mínima que autoricen las concesiones o la que, en su defecto, determine la Secretaría de Comunicaciones.

Para ello se tomarán como fijas las cuotas que correspondan a dichas distancias mínimas o bien el cobro mínimas o bien el cobro mínimo que autorice la Secretaría de Comunicaciones.

El artículo 67 de la L.V.G.C., nos hace mención que: --
" Si el solicitante de un servicio de transporte o comunicación --
no expresara la ruta o línea, ésta será fijada por la empresa; ---
pero el importe que se cobre será el más bajo que pueda obtenerse--
de acuerdo con las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta-
a línea que se siga, a menos que la ruta más corta o de más bajo -
costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en --
este caso se cobrará el servicio por la ruta o línea que se haya--
usado ". Y en el artículo 68 de la L.V.G.C., que establece una ---
norma semejante a la del artículo 56 L.V.G.C., que al principio --
de este inciso lo estudiamos y que hace mención de la combinación-
de tarifas que se referirá a la combinación de líneas nacionales -
y extranjeras.

Se exceptúan de esta disposición las tarifas de competen-
cia entre dos puntos determinados, cuya combinación con otras ta--
rifas será potestativa para las empresas, debiendo en estos casos-
expresarse en la propia tarifa de competencia, si es o no combina-
ble.

En todo caso, ya sea que las tarifas sigan rigiendose --
aisladamente o que se hubieren combinado conforme a lo dispuesto -
en éste artículo, se aplicarán aquellas tarifas o combinaciones de
tarifas que resultaren favorables para el público.

7.4.- PRINCIPIO DE LA RESPONSABILIDAD.- De una trascendencia enorme en cuanto constituye una de las obligaciones más fundamentales de las empresas de transporte. Ya que se considera como: " La obligación de reparar y satisfacer por sí o por cualquier pérdida o daño que hubiere causado a un tercero ".
(17)

A él se refieren los artículos 69, 71 al 94 de la L.V. G.C., que haremos su estudio brevemente. Nos referiremos a los principios aplicables, es el carácter que ostenta como servicio público, que se define: " Como toda actividad ejercida por una necesidad de interés general ", según la idea del maestro André de Laubadère.(18) Ya que revisten los transportes a la situación que siempre ha existido del monopolio con que las empresas de transporte ejercen su actividad, obligan al legislador a tratar con cierta severidad a las mismas, especialmente al fijar su responsabilidad: " Las empresas de vías generales de comunicación, son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transporten ", artículo 71 L.V.G.C. Este mismo principio lo encontramos formulado en el artículo 590 del C. Com. Mex., donde dispone que: " El porteador está obligado a tener el cuidado y conservar las mercancías que llevan bajo su estricta responsabilidad ".

(17) ESCRICHE JOAQUIN, Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia, Nueva Edición, París, GAJIER Hermanos -- librerías- Editores, P. 1509

(18) OLIVERA TORO JORGE, Ob. Cit. P. 68

Es curioso ver que el Código de Comercio Mexicano, en su artículo 590 en su fracción VIII, que con anterioridad acabamos de transcribir, nos haga una referencia a la excepción de responsabilidad por parte del porteador, si prueba que las pérdidas o averías sufridas por las cosas, no se deben a su culpa. El --- porteador tiene todo el derecho de probar que no le es imputable el incumplimiento de dicho contrato de transporte, de cualquier modo que éste se realice, habida cuenta de la obligación que --- tiene que efectuar el transporte íntegramente y en un tiempo establecido.

Excepciones a la responsabilidad del porteador, las -- empresas no responden cuando la avería, pérdida o retraso, han sido ocasionados por el vicio propio de las cosas, por causa --- fortuita ó por los hechos del cargador o destinatario, analizaremos por separado cada uno de estos supuestos:

1.- VICIO PROPIO.- Este existe aunque la pérdida o --- avería en lo transportado proceda de vicio propio de la cosa cargada, el porteador debe indemnizar si se prueba que la avería - ó pérdida proviene de su culpa o negligencia. Pero por motivos - inherentes a aquellas, entren en descomposición, sufrán merma ó pérdidas, el porteador no será responsable.

El artículo 71 fracción III de la L.V.G.C., nos establece que: " Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura-

oxidación , deterioro ulterior y merma. Para los efectos de esta fracción se observarán las siguientes reglas:

a).- En estos casos, las empresas de vías generales de comunicación deberán formar la tabla de las mercancías que deban considerarse sujetas a merma, y, tomando en cuenta su naturaleza la estación y demás circunstancias que puedan influir, fijarán la proporción de merma de la que no serán responsables;

b).- Las empresas pueden eximirse de la responsabilidad, aún cuando la merma exceda de la normal, si se trata de mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el consignatario;

c).- En caso de pérdida total, la empresa no tiene el derecho de reducir su responsabilidad por causa de merma".

En cuanto a los artículos que corresponde de su naturaleza peligrosa, como: explosivos y sustancias inflamables o corrosivas, determinan también la irresponsabilidad de las empresas porteadoras, artículo 71 fracción IV de la L.V.G.C.

2.- CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.- Son términos legalmente equiparados y equivalen a suceso exterior ocasionando sin culpa del deudor o de persona por quienes deban responder. La existencia del caso fortuito es un problema de hecho y por consiguiente de prueba. La definición que nos establece el maestro Rafael Rojina Villegas, en su libro de Derecho Civil Mexicano, es la siguiente: " Es el acontecimiento natural inevitable, previsible o imprevisible, que impide en forma absoluta el cumplimiento-

de la obligación ".(19) Se trata por consiguiente, de hechos - naturales inevitables que pueden ser previstos o no por el ----- deudor (porteador), pero a pesar de que los haya previsto, no los puede evitar y que impiden en forma absoluta el cumplimiento de la deuda (llevar a cabo el transporte), es decir, constituye una imposibilidad física insuperable.

En cuanto a la fuerza mayor, se entiende:..." El hecho del hombre, previsible o imprevisible, pero inevitable, que ---- impide también en forma absoluta el cumplimiento de la obliga--- ción ".(20)

3.- HECHOS DEL CARGADOR O DESTINATARIO.- Que excluye - la responsabilidad del porteador, son las siguientes:

3.1.- Cuando las mercancías se transporten a petición- escrita del remitente, en vehículos descubiertos, siempre que -- por naturaleza de aquellas debieran transportarse en vehículos - cerrados o cubiertos;

3.2.- Si las mercancías se despachan sin embalaje o -- con uno defectuoso, inadecuado a su naturaleza; falta de embala- je o por su defecto, se hará constar en la carta de porte que se expide;

(19) ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano, Tomo Quinto, Obligaciones, Vol.II, 4a. Edición, Ed. Porrúa S.A. México - 1981. P. 358.

(20) Ibidem, P.359

3.3.- Cuando se llegara a tratar de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén ----- expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro, ulterio o merma. -- Y para todos los efectos de esta fracción que acabamos de estudiar, se observan las siguientes reglas:

a).- Las empresas de vías generales de comunicación -- deberán formar la tabla de las mercancías que deben considerarse sujetas a merma, y, tomando en cuenta su naturaleza, la estación y demás circunstancias que puedan influir, fijarán la proporción de merma de la que no serán responsables;

b).- Las empresas pueden eximirse de la responsabilidad, aún cuando la merma exceda de la normal, si se trata de --- mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el con--- signatario;

c).- En caso de pérdida total, la empresa no tiene el derecho de reducir sus responsabilidades por causas de merma;

3.4.- En el caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza -- peligrosa.

3.5.- Si se trata de mercancías transportadas bajo el cuidado de persona puesta con ese objeto por el remitente, a --- menos que la avería sea imputable a la empresa y en lo absoluto-independientemente del cuidador;

3.6.- Cuando la carga y descarga de las mercancías --- sean hechas por el remitente o por el consignatario, siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haya podido dar lugar - a la pérdida o la avería.(21)

En este caso, tendrá el remitente los derechos siguientes:

I.- Sellar el vehículo, con su propio sello, o hacer - que en su presencia sean sellados con los propios sellos que --- utiliza la empresa para su aseguramiento;

II.- Hacer también que se rompan los sellos en presencia de una persona autorizada para recibir dicha carga y de un - empleado de la misma empresa. A falta de la primera persona se - hará ante la presencia de cualquier autoridad que tenga fé ----- pública. La empresa tendrá derecho de pedir antes de que se ---- rompan dichos sellos, una constancia escrita del estado en que - se encuentran los mismos;

III.- Para cumplir con las disposiciones fiscales debe de ser abierto el vehículo antes de llegar a su destino, el em-- pleado fiscal examinará los sellos antes de que deban ser rotos- y tomará razón de su estado y número; terminada la operación que

(21) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, ob. cit. P.256

motivo la apertura del carro, el mismo empleado expedirá un documento, haciendo constar el número y estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el nuevo número de los sellos.

En este supuesto, la empresa no estará obligada a responder por el número de bultos, ni por el peso de la mercancía que exprese la carta de porte.

7.4.1.)- LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.- Las limitaciones son las siguientes:

I.- LA LIMITACION LEGAL.- Es la que establece la ley en ciertos casos en que la responsabilidad del porteador queda limitada, es así, como ocurre en lo dispuesto en el artículo 72 de la L.V.G.C., que nos establece que: " La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

a).- Cuando el remitente declara una mercancía que --- cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada.- La responsabilidad será por la mercancía declarada, y;

b).- Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada. La responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga."

II.- LIMITACION CONVENCIONAL.- Esta limitación se ---- localiza en las empresas de transporte, que tienen una situación de monopolio que en su totalidad se localiza en dichas empresas- porteadoras, ya que obligan a que el Estado intervenga en una --

forma rígida para proteger a todos los usuarios de las pretensiones excesivas de la misma. Por eso, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 69, nos establece que: " Las empresas del transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta ley, con motivo del transporte, excepto en los siguientes casos:

a).- Aquellos en que una tarifa fije cuotas más bajas que las ordinarias, a cambio de que la empresa asuma la obligación de pagar por la mercancía, en caso de pérdida, no el valor real de ésta, sino uno menor señalado en la tarifa; y

b).- Aquel en que la tarifa sea reducida porque la empresa quede relevada de responsabilidad o limitada ésta, por --- retardo que le sea imputable en la entrega de la mercancía."

III.- EXTENSION DE LA RESPONSABILIDAD.- Esta se encuentra determinada en los artículos 71 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, respecto al artículo 80 de la ley antes citadas, nos comenta: " Salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión, en los casos de pérdida o avería, comprende la obligación de pagar el valor declarado de lo que valen las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte, y los daños conforme al Código de --- Comercio en sus fracciones VI y X del artículo 590.

IV.- EXTINCION DE LA RESPONSABILIDAD.- Este efecto de extinción de la responsabilidad de parte del porteador, se efectua al recibir las mercancías el consignatario, sin que éste haga reclamación alguna, por el trascurso de seis meses en la expedición que se refiera dentro de la República Mexicana, en el trascurso de un año en las que tenga lugar en el extranjero.

7.5.- CONTROL ADMINISTRATIVO.- Las empresas de transporte no pueden funcionar, si no tienen su respectivo permiso oportuno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está facultada para llevar a cabo la aprobación de sus horarios y tarifas, así como, la de formular todos los contratos. Al celebrarse los contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso, los que no surtieran efectos mientras no se llene el requisito de aprobación. (22)

Al tratarse del servicio normal que prestan las empresas de vías generales de comunicación al público, estas deben someterse a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con los contratos tipo, que, una vez aprobados se pondrán en vigencia en todos los casos, sin variedad alguna.

(22) Ibidem, P. 243.

En cuanto a la explotación de vías generales de comunicación, con el objeto de tener una concesión o un permiso, será hecha conforme a unos horarios, tarifas y reglamentos autorizados previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Por otra parte, el artículo 49 de la ley citada, se refiere a que la Secretaría de Comunicaciones, compete su estudio y aprobación, revisión y modificación, en su caso del itinerario, horarios y reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación y de los demás documentos que las empresas de vías generales de comunicación sometan a su estudio en cumplimiento de esta ley y de sus reglamentos. Sólo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando la misma lo solicite.

Para que se lleve a cabo la aprobación, revisión o modificación de las tarifas y se lleven a cabo por medio de una comisión consultiva de tarifas que esta integrada con cinco representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; tres de Economía Nacional; dos de la Agricultura y Fomento Industrial; uno de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y uno de la Secretaría de Marina; así como, un representante de las empresas y otro de los trabajadores de cada uno de los ramos de la comunicación a que se refiere la ley. Esta comisión dictaminará en cada caso, resolviendo por mayoría de votos y en una sesión formal, debiendo oír previamente a los interesados. El presidente de la comisión será el Secretario de Comunicaciones.

Todos los dictámenes que se llegaren a dictar por la comisión, se harán del conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que resolverá en definitiva en cada caso.

Todos los asuntos relacionados entre las autoridades y empresas con relación a los servicios de las vías generales de comunicación y medios de transporte, será tratado directamente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de lo que dispongan otras leyes.

En cuanto a las tarifas para su debido cobro de los servicios de las empresas porteadoras, comprenderán las cuotas, las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse y estar sujetas a las reglas siguientes:

I.- Las tarifas y los elementos de su aplicación, como tablas de distancias, clasificaciones de efecto, tablas de merma, etc., serán formadas por las empresas y sometidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quién tiene la facultad de aprobarlas, siempre y cuando se encuentren de acuerdo con los preceptos de ésta ley;

II.- Las tarifas se formularán y se aplicarán observando perfectamente la igualdad de tratamiento, excepto en los casos

en que esta ley autorice lo contrario;

III.- Tanto las tarifas como sus modificaciones, comen^zarán a regir despues de su aprobación por la S.C.T., pasados -- treinta días despues de su publicación, sí se alteran las cuotas o las condiciones en el sentido del alza y hasta quince días, si la alteración es en el sentido de la baja.

Cuando se trate de tarifas que se combinan con las --- demás líneas extranjeras que existen, la S.C.T., de acuerdo con las empresas modificarán los plazos señalados con anterioridad.

IV.- Las tarifas de competencia, se formularán siempre que no sean a base de pérdida directa por la explotación en el -- tramo de la competencia. La S.C.T., tendrá la facultad de determinar en cada caso, cuales son los puntos o zonas destinadas a -- la competencia.

V.- Las tarifas estarán en vigor durante todo el perio^do de que las mismas indiquen. Si no lo es expresado, seguirá --- rigiendose hasta la fecha que fije el documento, por el cuál han^de ser canceladas o modificadas.

Todas las tarifas, ya sea que señalen o no el tiempo -- de su vigencia, estarán sujetas a ser revisadas, modificadas o -- canceladas en los términos que ordene la Secretaría de Comunica--- ciones y Transportes de conformidad con la ley y reglamento.

VI.- Las clasificaciones de efectos, será uniforme ---
para cada uno de los sistemas de transporte en las zonas que ---
fije la Secretaría, se formularán de acuerdo con lo que determi-
ne el reglamento y su propia ley.

C A P I T U L O I V

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS Y COSAS POR VIA TERRESTRE.

SUMARIO: 1.- Concepto de Transporte de Cosas. 2.- Concepto de Transporte de Personas. 3.- Elementos del Contrato de Transporte. I.- Elementos Personales. II.- Elementos Reales. - III.- Elementos Formales. 4.- La Posición Jurídica del Porteador. 4.1.- Obligaciones del Porteador. 4.2.- Derechos del Porteador. 5.- La Posición Jurídica del Cargador. 5.1.- Obligaciones del Cargador. 5.2.- Derechos del Cargador. 6.- La Posición Jurídica del Consignatario. 6.1.- Obligaciones del Consignatario. 6.2.- Derechos del Consignatario. 7.- La Prescripción del Contrato de Transporte Terrestre.

C A P I T U L O I V .

PROBLEMATICA JURIDICA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS Y COSAS POR VIA TERRESTRE.

1.- CONCEPTO DE TRANSPORTE DE COSAS.

El contrato de transporte de cosas, al hacerse el estudio del contrato de transporte y de sus elementos, hemos distinguido dos clases de contrato: El de transporte de cosas y el de transporte de personas.

Y es así, como podemos dar un concepto de transporte de cosas, deduciéndolo del Código Civil para el Distrito Federal, en su artículo 2646 en donde nos establece que:... " El contrato de transporte por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, mercaderías o cualquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada ".

En cuanto al concepto que nos proporciona el maestro Joaquín Garriguez, en su libro de Derecho Mercantil, que el contrato de transporte de cosas, es un contrato consensual por:.. "El cual una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa

material de un lugar a otro, bajo su propia custodia ".(1)

El concepto que establece el maestro Rafael de Pina Vara, en su libro de Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, no los dá en una forma general, ya que por medio del contrato de transporte de cosas:..." El porteador se obliga a transportar las cosas que para tal efecto le entrega el cargador, y a entregarlas, a su vez, a la persona consignada en el contrato ".(2)

En cuanto a éste concepto, el maestro Rafael de Pina ---
Vara, nos hace mención que el porteador tiene la obligación de ---
llevar a cabo la prestación del servicio o sea la transportación -
de las cosas y entregarlas a la persona consignada en el contrato.

En cuanto a los elementos personales del contrato de ---
transporte de cosas, son los siguientes:

- a).- EL PORTEADOR.- (empresa) que es la persona que --
se obliga a efectuar el transporte -
de las cosas.
- b).- EL CARGADOR.- (o remitente), es la persona que -
entrega al porteador las cosas para -
su transporte.
- c).- EL CONSIGNATARIO.- (o destinatario) que es la --
persona a quién o cuya orden van --
dirigidas las cosas objeto del ----
transporte.(3)

(1) GARRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Ed. --
Porrua S.A. 6a. edición, México-1979, P.203.

(2) DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Mercantil, ob. cit.
P.224.

(3) Ibidem. P. 225.

2.- CONCEPTO DE TRANSPORTE DE PERSONAS.

Así encontramos, que del mismo modo como se dá el concepto del transporte de cosas, podemos dar el mismo con una deducción y los mismos elementos, es así como el concepto del contrato de transporte de personas:..." Es aquel en virtud del cual una empresa, se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución " (4)

El concepto que nos dá el maestro Luis Muñoz en su libro de Derecho Mercantil, nos dice:..." En virtud del contrato de transporte de personas, una empresa a cambio de una retribución, se obliga a transportar de un lugar a otro a una persona "

El maestro Joaquín Garrigues, nos comenta que el transporte de personas, no lo regula especialmente el Código de Comercio Mexicano, sino que solamente se limita a dictar disposiciones aisladas sobre la carta de porte o billete en los casos de transporte terrestre de viajeros. Así mismo el Código de Comercio, se limita a señalar las peculiaridades comunes a todo transporte de personas, si desearamos saber especialmente sobre el transporte de personas por una determinada vía, tendríamos que remitirnos a la legislación específica, por ejemplo: Cuando éste transporte debe ser realizado por ferrocarril su disciplina hay que encontrarla en la legislación ferroviaria.

(4) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, ob. cit. P.258.

Los datos esenciales que debemos poner de relieve, son - los siguientes:...En cuanto a los elementos personales encontramos que desaparecen como la figura del cargador o remitente y la del - destinatario o consignatario. El viajero contratante con el porteador, es el remitente y el consignatario de sí mismo. En cuanto a - la carta de porte que recibe aquí el nombre de billete, el artículo 352 del Código de Comercio Mexicano, nos señala su contenido -- mínimo; indicación del porteador (1) fecha de expedición (2) - punto de salida (3) y llegada del mismo (4) y precio (5), -- figura 1

| | | | |
|---|----------------|---------|--|
| R-83 | | 007371 | |
| SERVICIOS UNIDOS DE PRIMERA CLASE | | | |
| AUTOBUSES DE ORIENTE | | | |
| BUENAVISTA 9 - MEXICO, D. F. | | | |
| BOLETO DEL PASAJERO | | VALOR | |
| BUENO PARA UN VIAJE SENCILLO | | | |
| ORIZABA-MEXICO | | | |
| HORA DE SALIDA | FECHA DE VIAJE | ASIENTO | |
| | | | |
| VALIDO UNICAMENTE PARA LA FECHA Y HORA MARCADAS EN EL BOLETO INCLUIDO SEGURO DEL VIAJERO Y DERECHO DE ANDEA | | | |

figura 1

Si el viajero lleva consigo equipaje, hay que extender - una carta de porte especial para éste, siempre que el viajero no - lo conserve bajo su propia custodia. figuras 2 y 3

La responsabilidad del porteador, destaca aquí singularmente la diferencia con el transporte de cosas. A las peculaciones técnicas del transporte de personas, derivadas del hecho de transportar un ser viviente, que vigila y colabora continuamente en el transporte, se corresponden especiales formas de responsabilidad -

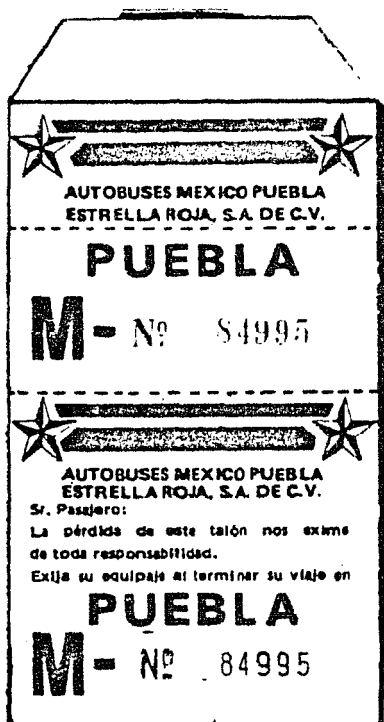


figura 2

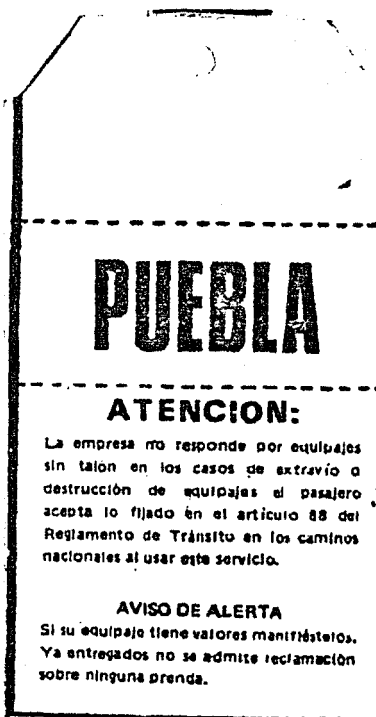


figura 3

por el incumplimiento del transporte.

La muerte o el daño que sufra el viajero no puede ser equiparadas a la pérdida o la avería de una mercancía. Y por lo tanto son inaplicables el contenido de los artículos 363, 368 y 371 del C. Com. Mex., y en su lugar se aplicarán los preceptos legales que vienen siendo los civiles sobre la responsabilidad contractual por culpa, tanto en el caso de muerte o por accidente como el de retraso. (5)

3.- LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

I.- ELEMENTOS PERSONALES.- De los conceptos y análisis anteriores, hemos deducido la existencia de una persona que hace la entrega de las cosas para que sean transportadas. La primera se llama cargador o remitente; la segunda porteador o transportista.

Según hemos visto, la entrega debe hacerse en el lugar convenido en el contrato, se puede hacer al propio cargador o a una tercera persona, de aquí se deduce la existencia de otro sujeto en las relaciones contractuales derivadas del contrato de transporte que es el que se le denomina consignatario o destinatario.

a).- EL PORTEADOR.- " Es la persona que asume una obligación y una responsabilidad propia para la realización de un trans-

porte ". Su nombre figura como segundo requisito en la carta de --
porte que se expide, (6)

Que el porteador de mercancías o efectos tiene la obli--
gación de extender al cargador una carta de porte de la que éste -
podrá pedir o quien la solicite una copia de dicha carta de porte.

En la carta de porte debe llevar claramente expresado, -
el nombre, apellido y domicilio del cargador. Art. 581 C.Com.Mex.

Lo esencial de la figura del porteador es, la asunción -
de una obligación y una responsabilidad propia del contrato de ---
transporte, pero importa poco que el transporte lo realice por si-
mismo o por sus dependientes, si sobre el mismo porteador van a --
repercutir económicamente y jurídicamente todos los riesgos por el
cumplimiento de la obligación de transportar.

Como apreciamos en el concepto que nos dá el Código ----
Civil para el Distrito Federal, se prevé la posibilidad de que: -
" Se lleve a cabo bajo la inmediata dirección del porteador o la -
de sus dependientes ".

En el artículo 577 del C.Com. Mex., tiene mucha más ----
trascendencia en cuanto, nos dice: " Que el porteador salvo pacto-
en contrario, puede estipular con otro, para llevar a cabo la con-
ducción de las mercancías ". En este caso se conservará tal carác-
ter respecto de las personas con quién haya hecho el contrato pri-
meramente y tomará el cargador con relación a la segunda.

6) PUENTE Y FLORES ARTURO y OCTAVIO CALVO MARROQUIN, Derecho Mer--
cantil, 4a. edición, México D.F., Ed. Banca y Comercio S.A. ---
P. 274.

Por otra parte hablaremos, por supuesto del cumplimiento de los transportes a grandes distancias en la que intervienen ---- varios porteadores. A ello alude el artículo 52 en su fracción II- que nos dice:..." Que deben ser explotadas las líneas en combina-- ción con otra u otras empresas, ya sean nacionales o extranjeras". Con esto se entiende que existe una combinación cuando de común -- acuerdo se establezcan horarios, itinerarios, tarifas unidas o --- combinadas, al tener esto deben expedirse documentos directos y -- solamente se intercambian los equipos de transporte o ejecuten -- otros actos análogos con ese fin, como por ejemplo:..Tenemos el -- ferrocarril de los Nacionales de México con destino a la ciudad de Mérida Yucatan, en el Estado de Tabasco cambian su equipo con los- ferrocarriles del Sureste, pero no de porte, porque éste ya fue -- liquidado directamente hasta su destino y del mismo modo sucede -- con los autotransportes que van con destino al norte y pasan la -- frontera y se enlazan con otras líneas extranjeras.

Como así, también haremos mención de las concesiones y - permisionarios de vías generales de comunicación y medios de ---- transporte que tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas - ó instalaciones con las de otras empresas y con las mismas del --- Gobierno Federal, así como las de llevar un enlace de sus servi--- cios con las de aquellas y con las de éste, cuando el interés pú-- blico lo exija siempre a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, reúna los requisitos técnicos que exige, siempre y cuando sean ne- cesarios para que el servicio sea eficiente.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la facultad para fijar en todo caso las bases para llevar a cabo ---- todos los enlaces de las vías, líneas o instalaciones para llevar el servicio combinado, oyendo previamente a los afectados. El artículo 54 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, nos dice: - " Que las empresas de vías generales de comunicación tienen el --- derecho de explotar sus servicios o parte de ellos, conjuntamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, no comprendidas en las disposiciones de esta ley, celebrando al efecto los arre---- glos o convenios necesarios que se someterán a la previa aproba--- ción de la Secretaria de Comunicaciones ". En cuanto a la explota--- ción de las líneas del transporte combinado con otras nacionales - o extranjeras, tienen la facultad de expedir tarifas unidas cuyas cuotas para las empresas nacionales, no serán mayores que la suma de las que cada una de las empresas cobrarían si hicieran el servi--- cio independiente, artículo 68 L.V.G.C.

Cuando existen varios porteadores, el cargador tendrá -- varias opciones, dependiendo de que si en la carta de porte que - se expide se hace mención de la intervención de otras empresas ó - no. Si no consta ésto, el artículo 577 del C.COM.MEX, será de ín--- tegra aplicación y frente al cargador, sólo aparecerá un titular - jurídico de los derechos y obligaciones que se lleguen a derivar - del contrato. En cambio, si en la carta de porte lleva expresamen--- te indicado que intervendrán otros porteadores, será aplicable en--- lo sucesivo lo que dispone el artículo 74 de la L.V.G.C., relati--- vamente a la responsabilidad que tendrá cada uno de ellos y la del

último de los porteadores frente al destinatario o consignatario - (todo esto sucede en el transporte combinado). Y en dicho artículo nos hace mención: " que cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija esta ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último porteador. Ya que la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento de que recibe la carga, y termina cuando la entrega".

Hablaremos brevemente del Comisionista, que tiene una semejanza con el porteador, el Comisionista también llamado expedicionario, se le denomina así porque su función es la de tener un mandato de hacer un contrato de transporte. Su obligación no es la de transportar, sino hacer transportar las cosas o mercancías. De eso se ocupa el artículo 296 del C. Com. Mex., del Comisionista y nos dice: " El Comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá de contratar el transporte, cumpliendo con dichas obligaciones que le imponga al cargador ".

Claro que se asemeja la figura del comisionista con la del porteador, pero nunca hay que confundirla, ya que el comisionista obra en nombre propio y asumirá, como lo acabamos de indicar en el artículo anterior las obligaciones del cargador, y si en nombre ajeno, su intervención es la propia de un representante. En definitivo el comisionista de ninguna manera puede ser conside-

rado como un transportista en cuanto al contenido de sus obligaciones del contrato de comisionista de transporte, es esencialmente muy distinto al del porteador, ya que este solamente se compromete unicamente a transportar o sea hacer el contrato de transporte y el otro sencillamente a efectuar el transporte. Su única obligación del comisionista de transporte, es la de efectuar un contrato de transporte y el porteador sólo cumple su única obligación que es la de transportar.

b).- EL CARGADOR.- " El cargador es la persona que entrega la cosa para su traslado a otro lugar ". (7)

Es la persona que siempre solicita el transporte a una empresa y que adquiere a la vez un derecho a exigir su realización. Por esto es que el artículo 296 del C. Com. Mex., nos dice: " El comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá contratar el transporte, cumpliendo con las obligaciones que le impone al cargador ".

A el se refiere la fracción I del artículo 581 del C. Com. Mex., en el cual hace constar que dicha carta de porte debe llevar expresado con claridad, el nombre, apellido y domicilio del cargador para que en caso de reclamación se pueda efectuar.

c).- DESTINATARIO O CONSIGNATARIO.- " El Destinatario ó Consignatario es la persona a quién van dirigidas las mercancías". (8)

(7.) PUENTE y FLORES ARTURO y OCTAVIO CALVO MARROQUIN, ob. cit. --- P. 275.

(8.) Ibídem. P. 276.

"En la carta de porte deberá contener los requisitos que exige la ley, como son: nombre, apellido y domicilio de la persona a quién o a cuya orden van dirigidas las mercancías transportadas o bien han de entregarse al portador de la misma carta" artículo - 581 fracción III del C.Com. Mex.

Al cumplirse el contrato, el destinatario tiene la obligación de devolver la carta de porte que le expidió el porteador, en virtud del canje de este título por el objeto porteado. Se tendrán por canceladas todas las obligaciones y acciones, salvo en -- contrario cuando en el mismo acto se hiciera constar por escrito - en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran re-- servarse, excepción hecha de lo que determina la fracción III del artículo 595 del C. Com. Mex., que nos dice: " Al devolver la ---- carta de porte o a otorgar en su defecto, el recibo a que se refie re el artículo 583.

O sea que quiere decir. que en caso de extravío u otra - causa no pueda hacer la devolución de la carta de porte, el con-- signatario en el acto de recibir los géneros, el porteador tiene - derecho de exigirle un recibo de los objetos que le fueron entre-- gados o que recibió, produciendo los mismos efectos de la devolu-- ción de dicha carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al porta-- dor, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el -- título respectivo", artículo 583 del C. Com. Mex.

El cargador puede variar la consignación y el lugar de - la entrega, aun estando en ruta la mercancía. Así el artículo 589- C. Com. Mex., establece que el cargador tiene derecho a:

I.- A variar la consignación de las mercancías mientras-
estuviere en camino, si dieren oportunidad la orden respectiva al-
porteador y se le entregare la carta de porte expedida a su favor-
del primer consignatario.

II.- A variar dentro de la ruta convenida, el lugar de -
la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden-
respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando-
la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar el portea--
dor el nuevo consignatario, si lo hubiere. Lo que ésta en prueba -
es que el titular jurídico del negocio es él (cargador). Claro -
que el consignatario tiene el derecho que se le entreguen las ----
cosas, en tanto que tenga en su poder la carta de porte y es evi--
dente que el cargador quiso primitivamente imponer al porteador --
la obligación de entregar la cosa, no a él, esto es, al cargador -
sino al consignatario, de estos datos hay que deducir :

a).- El contrato en lo que se refiere a la posición del-
cargador, no se adapta a la clásica figura de los contratos en ---
favor de tercero:

b).- El consignatario entra en la relación contractual -
desde el momento en que el contrato se celebra, si bien adquiere -
un derecho intangible desde el momento en que detenta la carta de-
porte:

c).- Su derecho es originario.

d).- El porteador puede oponerle todas las excepciones -
derivadas del contrato de transporte.

e).- La responsabilidad del porteador frente al consignatario, está limitada la cuantía efectiva de los daños sufridos, independientemente de la relación que pueda existir entre el cargador y el porteador.

El consignatario, como hemos dicho adquiere un derecho intangible y revocable, podríamos agregar que cuando es tenedor de la carta de porte, entonces su derecho se vuelve tangible e irrevocable, sólo tiene un derecho condicionado por el no ejercicio por parte del cargador de un derecho, es decir el de alterar el consignatario o el lugar de entrega.

II.- ELEMENTOS REALES.

a).- EL PRECIO.- " El precio del transporte es la cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios ".(9) El Código de Comercio Mexicano, le llama flete o porte.

Ya hemos visto como la Ley de Vías Generales de Comunicación, dispone tacitamente la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que apruebe las tarifas de las empresas concesionarias y otros relativos a los requisitos de aplicación de estas mismas tarifas.

En los transportes que se lleven a cabo mediante ferrocarril u otras empresas que se sujeten a tarifas o plazos reglados

(9.) Ibidem. P.277.

mentarios, bastará que las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, hagan referencia en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte a las tarifas y reglamentos cuya aplicación sea la vigente, en caso de que no estén determinadas las tarifas, el porteador deberá de aplicar el precio de las que resulten más baratas para el cargador, con las condiciones que a ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador. Artículo 587 del C. Com. Mex.

La aplicación de las tarifas más baratas en el caso indicado tiene su fundamento en el principio del derecho de que, en caso, de duda toda cláusula de un contrato debe interpretarse en sentido favorable al deudor, conceptuándose aquí como tal, al que tiene que pagar el precio del transporte.

b).- LAS COSAS

Que pueden ser objeto de transporte, recordamos que el Código de Comercio Mexicano, establece que el contrato de transporte es mercantil, cuando tenga por objeto mercaderías o cualquier efecto de comercio. Sin embargo, nos encontramos que hay contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, si no personas, de ahí que se clasifique en el transporte de cosas y transporte de personas.

Dicho transporte se puede llevar a cabo con todas las empresas que tengan la calidad de mercantiles. El Código de Comercio Mexicano, nos habla de mercaderías o mercancías en lo general,

en sus diversos artículos, pero esta es una afirmación totalmente errónea, creer que el transporte de cosas sólo se referirá al transporte de mercancías. Si recordamos el concepto de mercancías como cosa corporal, estas pueden ser cualquier cosa mueble, susceptible de tráfico jurídico. Sin embargo los títulos valores, el dinero y los buques, que no son mercancías entonces quedarían excluidos del transporte de cosas, lo cual no sucede.

Existen objetos fuera de tráfico jurídico que pueden transportarse, como puede ser un cadáver de aquí que, aunque el Código de Comercio Mexicano, muchas veces se refiere exclusivamente a mercancías, creo que esto es erróneo por lo que apuntamos con anterioridad

Cuando el Código de Comercio Mexicano, alude al transporte de " mercancías o cualquier efecto de Comercio ", amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción restringida de mercancías, determinando así correctamente el concepto de los objetos transportables, quedando incorrectamente restringido en sus artículos posteriores en los que el Código de Comercio sólo se refiere a mercancías que es lo que estipula el artículo 576 en su fracción I del C. Com. Mex.

III.- ELEMENTOS FORMALES.- Que son únicamente la carta de porte que extiende el porteador.

" La carta de porte, es un título de crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteada y que da derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía porteada en-

el lugar de destino ".(10)

La carta de porte siempre debe extenderse en libros --
talonarios y tener los requisitos que estan enunciados en el ar-
tículo 581 del Cod. de Com. Mex., al igual en el artículo 2656 -
del Código Civil para el Distrito Federal, que determina que la-
carta de porte, debe hacer mención de:

- 1.- El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- 2.- El nombre, apellido y domicilio del porteador.
- 3.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a --
quién o cuya orden vayan dirigidos los efectos, o-
si han de entregarse al portador de la misma carta.
- 4.- La designación de los efectos con expresión de su-
calidad genérica, de su peso y de las marcas o ---
signos exteriores de los bultos en que se conten--
gan;
- 5.- El precio del transporte.
- 6.- La fecha en que se hace la expedición.
- 7.- El lugar de la entrega al porteador.
- 8.- El lugar y el plazo en que habra de hacerse la ---
entrega al consignatario.
- 9.- La indemnización que haya de abonar el porteador-
en caso de retardo, si sobre éste punto mediare --
algún pacto.

Si llegará a faltar alguno de los requisitos anteriores, aplicando supletoriamente el Código Civil Federal, estaría viciada la carta de porte con nulidad relativa, sin embargo este hecho no puede destruir su fuerza probatoria, pudiéndose rendir pruebas --- sobre los requisitos que falten, artículo 585 C.Com. Mex.

Tanto el cargador, como cualquier interesado, tiene el - derecho de poder pedir una copia de la carta de porte, que debe -- expedirse por el porteador, expresando en ella su calidad de co--- pias. Art. 582 C.Com. Mex.

Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, son cartas de porte, porque en su contenido se deciden las cuestiones que lleguen a ocurrir sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material de su redacción. Al llegarse a cumplir el contrato, se debe de devolver al porteador la carta de porte que expidió, en virtud del canje de este título por el objeto porteado, en ese momento -- quedan por completo canceladas todas las obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieran constar por escrito, en el mismo título las reclamaciones que las partes quieran reservarse. Así mismo haré mención de una tésis Jurisprudencial, en la --- cual se habla sobre el cumplimiento del contrato de transporte: -- " La carta de porte, el contrato de transporte sólo se cumple con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario, a cambio de las cartas de porte originales, según se dispone expresamente - en el artículo 596 en su fracción I del Código de Comercio Mexica-

no, al decir que mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene el derecho a que se le --- entreguen las mercancías, cualquiera que sean las ordenes que en contrario diera el cargador con posterioridad.

Las cartas originales de porte, de conformidad con el - artículo 583 del C. Com. Mex., constituyen los títulos legales -- del contrato entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido deben de decidirse las cuestiones que concurren sobre su ejecu--- ción y cumplimiento".

Sexta época, cuarta parte: Vol. XLIX, pág. 202. A.D. 3790/60. ----

" Autotransporte Progreso S.A. de C.V. ".- Unanimidad 4 votos.(11)

En caso de que por extravío u otra causa imputable, no - pueda el consignatario, en el acto de recibir los generos devolver la carta de porte que él hubiera recibido suscrita por el portea-- dor, tiene la obligación el consignatario de expedirle un recibo - de los objetos que se le sean entregados, produciendo los mismos - efectos de la devolución de la carta de porte, artículo 583 del -- C. Com. Mex.

Quando se llegaran a extravíar las cartas de porte, las- cuestiones que surgen se decidirán por las pruebas que aporten los interesados, correspondiendole al cargador la prueba de la entrega de la carga. Art. 584 C.Com. Mex.

(11) Jurisprudencia Poder Judicial de la Federación, Tesis de Eje- cutorias, 1915-1975, apendice al Seminario Judicial de la Fe- deración, 4a. parte, Tercera Sala, México-1915, P.1216.

Las cartas de porte o billetes de asiento, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarril u otras empresas sujetas a tarifas, pueden ser diferentes unos para las personas y otro --- para los equipajes, pero todos deben contener la misma indicación del porteador, la fecha de expedición que viene siendo un punto -- muy importante dentro del boleto, los puntos de salida y llegada, el precio y en lo tocante a equipaje, el número y peso de los ---- bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarios para -- su fácil identificación, para que en caso de extravío se pueda --- reclamar.

En cuanto a las clases de carta de porte que conocemos -- o existen, como lo admite el artículo 582 del C. Com. Mex., que -- las cartas de porte pueden ser: nominativas, a la orden o al portador, siempre debiéndose extender en libros talonarios. El legítimo portador de la carta de porte se subroga por ese sólo hecho en las obligaciones y derechos del cargador.

4.- LA POSICION JURIDICA DEL PORTEADOR.

4.1.- OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.- Son las que se encuentran enu-- meradas en el artículo 590 del C. Com. Mex., y en el que se es---- tablece que el porteador esta obligado a:

I.- A recibir las mercancías en el tiempo y lugar conve-- nidos

II.- A emprender y concluir el viaje, dentro del plazo - estipulado, precisamente por el camino que señala el contrato.

III.- A verificar el viaje, desde luego, si hay término ajustado y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente.

IV.- A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las recibe hasta la entrega a satisfacción del consignatario.

V.- A entregar las mercancías al tenor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella.

VI.- A pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida o si no se ha estipulado, el perjuicio que se haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.

VII.- A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin lesión alguna en lo exterior.

VIII.- A probar en las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo en el viaje, que no ha tenido por causa de culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos.

A continuación veremos una de las tésis de la Jurisprudencia que nos habla sobre la responsabilidad en el contrato de transporte sobre las pruebas y nos dice: " Entre las obligaciones-

legales del porteador, se encuentran las de probar que las pérdidas o averías de las mercancías o retardo en el viaje, no ha tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener ---- responsabilidad en esos acontecimientos.

Además el artículo 123 del Reglamento de los artículos - 152 y 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estatuye -- que " Todos los daños que sufrieron los efectos desde que los --- reciba la empresa concesionaria hasta el momento de la entrega, -- serán imputables a ésta, salvo el caso de que prevenga de vicio -- propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de ---- cualquierá de estos hechos incumbirá a la empresa.

Si la empresa porteadora admite haber celebrado un con-- trato de transporte obligándose a transportar y a entregar cierta mercancía al consignatario; si también admite que esa entrega no - la afecto por haber sufrido su vehículo un accidente; si por últi-- mo acepta que el consignatario le formuló inmediata reclamación, - no basta con negar su responsabilidad en el siniestro, sino que - le corresponde justificar en el juicio que la pérdida se debió a - un caso fortuito o fuerza mayor ".

Quinta época, Tomo CXXII, pág. 287. A.D. 4415/56.- " Unión de ---- Seguros S.A.- 5 votos.(12)

IX.- A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo-- con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debería hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta -- porte.

X.- Y en general, a cubrir al cargador o consignatario - los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque - no se dé cumplimiento al contrato relativo.

También se debe considerar comprendidas las fracciones - II y III de dichas obligaciones del porteador, con la norma que -- establece la fracción III del artículo 600 del C.Com. Mex., que -- nos establece: " Que tiene la obligación el porteador de efectuar- y concluir el viaje en los días y horas que han sido señalados en- los términos y en los anuncios o tableros, aunque no esten tomados todos los asientos y falten efectos para complementar la cantidad- de carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en- el contrato"

La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extinguen en dos casos:

a).- Por el recibo de las mercancías sin reclamación;

b).- Por el trascurso de seis meses en la expedición --- efectuada dentro de la República y de un año en las que tenga ---- lugar para el extranjero. El tiempo de la prescripción comienza a- correr en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado - al haber terminado el viaje, en los de avería despues de las 24 -- horas de entrega de las mercancías.

El artículo 592 del C. Com. Mex., nos preveé estas dos - hipótesis de extinción de responsabilidad de parte del porteador,- por pérdidas, desfalco o averías.

" Los dos casos previstos son diversos; el primero supone el recibo de las mercancías y el segundo la pérdida y falta de recibo de las mismas. Por lo que si las mercancías si fueron recibidas, no tiene aplicación la norma contenida en la fracción II del artículo 592 ".

Quinta época, Tomo CXXVI, pág. 272.- A.D.- 184/55.- " Galletas y Pastas S.A.".- 5 votos.(13)

4.2.- DERECHOS DEL PORTEADOR.

El porteador tiene derecho a recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se efectúa el viaje; a recibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se efectúa el viaje, siempre que, en virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de efectuar el transporte de las mercancías descontandose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo; a rescindir el contrato si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor; a continuar el viaje removido el obstáculo mencionado en caso de que no se opte por la rescisión, siguiendo la ruta designada en el contrato o si no es posible, la que sea más conveniente y si ésta resultare más dispersiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención; a exigir al cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías, en el acto de la recep

ción y si el cargador, previo requerimiento rehusa u omite tal diligencia, el porteador queda libre de responsabilidad que no prevenga de fraude o de dolo; a que el consignatario le reciba de la carga averiada, las mercancías que esten ilesas, siempre que, separadas de las averías no sufran disminución de su valor; a retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte; a promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no se encuentra al consignatario o a quién lo represente o si hallándolo rehusa recibirlas, previo siempre el conocimiento de su estado por peritos. (Art. 591 C. Com. Mex.)

El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otro la conducción de las mercancías. En tal caso conserva su carácter de porteador respecto de la persona con quién haya contratado primero y toma el cargador con relación a la segunda. El último porteador tiene la obligación de entregar la carga al consignatario, artículo 577 del C. Com. Mex.

5.- LA POSICION JURIDICA DEL CARGADOR.

5.1.- OBLIGACIONES DEL CARGADOR.- El Código de Comercio Mexicano, enumera con precisión, los derechos y obligaciones del cargador -- su artículo 588 y nos establece que estará obligado a:

I.- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenido.

Como hemos dicho que el contrato de transporte no es un contrato real, pero con la simple entrega de las mercancías que deben ser objeto de transporte, es la premisa indispensable para el cumplimiento del contrato.

Así mismo, el cargador tiene la obligación de fijarse que las cosas que sean transportadas deben ir debidamente acondicionadas, es así, como lo establece el artículo 71 de la L.V.G.C. que dispone que si las mercancías se despachan sin embalaje o cosas defectuosas o inadecuadas a su naturaleza; la falta o el defecto del embalaje, se hará constar en la carta de porte, en este caso la empresa porteadora no será responsable de las pérdidas o averías que sufran las cosas porteadas.

Los objetos que sean entregados por el cargador para su transportación, deben ser debidamente especificados, pero como el porteador que responde de las mercancías recibidas, no está obligado a pasar por la declaración del cargador y tiene facultad a proceder al reconocimiento de la veracidad de la declaración hecha, mediante apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; si el cargador previo requerimiento, rehusara y omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no prevenga de fraude o de dolo, artículo 581 en su fracción IV del C. Com. Mex.

En relación con el artículo anterior vemos que el cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que com-

prenda la carga, si así lo exigiera el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas de tránsito al tiempo de recibir las - para su conducción, sin que ningún otro caso pueda compelersele - a esa renovación de lo que siempre estarán libres los pasajeros, - respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de ---- asiento les permita llevar, artículo 601 C.Com. Mex.

II.- A dar los documentos necesarios como fiscales, municipales, para el libre tránsito y pasaje de la carga;

III.- A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas;

IV.- A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de caso fortuito;

V.- A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento - del mismo y fuera de sus estipulaciones hubiese hecho en favor - del cargador;

VI.- A remitir con oportunidad la carta de porte al -- consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo -- de llegar la carga a su final destino.

De las obligaciones enumeradas anteriormente, una de -- ellas tiene especial importancia, la que se consigna en la -----

fracción V del referido artículo, que plantea el interesante problema de la responsabilidad del porteador.

Además, tiene la obligación el cargador a declarar el contenido de los bultos que contengan la mercancía, si así lo --- exigieran personas autorizadas por el porteador, en el momento de recibirlas.

Llama la atención que la ley no imponga al cargador la obligación de pagar el precio del transporte (el Código de Comercio Mexicano, le llama porte o flete), porque como más adelante lo estudiaremos, tal obligación la establece el Código a cargo -- del consignatario. Pero cabe advertir que el consignatario no --- tiene la obligación de pagar el precio mientras no acepte incorporar al contrato y por lo tanto, la obligación originaria de -- pagar portes o fletes, le corresponde al cargador.

5.2.- DERECHOS DEL CARGADOR.

A su vez, los principales derechos que tiene el cargador son: " Que puede rescindir el contrato de transporte a su --- plena voluntad, antes o después de comenzar el viaje, en el primer caso pagando la mitad del porte y en el segundo caso la totalidad del porte; variar la consignación de las mercancías mien--- tras estuviere en camino, si dá con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entreguen la carta de porte expedida a favor del primer consignatario; variar dentro de la ruta convenida, el-

lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere ". (Art. 589 " del C.Com. Mex.)

6.- LA POSICION JURIDICA DEL CONSIGNATARIO.

6.1.- OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO.- Como ya habiamos indicado desde el primer momento, el consignatario es una persona extraña al contrato de transporte; ya que es solamente la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido.- Para que se lleguen actualizar las obligaciones y los derechos a su cargo y a favor del consignatario, es necesario que éste ---- acepte el contrato de transporte y se convierta asi, en la tercera persona del mismo contrato.

Las obligaciones del consignatario, lo establece el --- artículo 595 del C. Com. Mex y nos dice:

I.- A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresamente señaladas en la carta de porte e incluso, cuando parte de los objetos que estuvieran averiados, deberá recibir los que esten ilesos, -- siempre que esten separados de los anteriores y no sufrieren disminución en su valor.

II.- Abrir y reconocer los bultos, si lo solicitara el porteador. Si el consignatario rehusare a cumplir con esta obligación, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de fraude o de dolo.

III.- A devolver la carta de porte o a otorgar en su defecto, un recibo si la hubiere extraviado, para la entrega de los objetos éste recibo, recibe los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si esta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

La devolución de la carta de porte cancela las obligaciones y acciones derivadas del contrato, salvo cuando en el mismo acto se haga constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo dispuesto en el artículo 595.

IV.- A pagar al porteador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere;

V.- A ejercer, dentro de las 24 horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que ésta cause;

VI.- A cumplir con las órdenes del cargador, dándole --

cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las -- mercancías porteadas;

6.2.- DERECHOS DEL CONSIGNATARIO.

El Código de Comercio Mexicano, atribuye al consignatario los siguientes derechos: " A exigir que se le entreguen las -- mercancías, mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, cualquiera que sean las ordenes que en contrario de -- el cargador con posterioridad; A no recibir las mercancías si hay razón legal para ello y, además, cuando su valor no alcance a --- cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del -- cargador; Obtener el reintegro de los anticipos que haya hecho -- con motivo de la entrega de la carga, sin esperar a que se cubran con su precio ". Art. 596 del C.Com. Mex.

7.- LA PRESCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

La prescripción en el contrato de transporte tiene, en su regularización, una serie de contradicciones aparentes.

En el artículo 592 C.Com. Mex., establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se ---- llegan a extinguir, por el trascurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República Mexicana y el de un año

en las que se llevan a cabo en el extranjero.

En el artículo 595 de la ley anteriormente citada, nos establece en su fracción V, que el consignatario estará obligado a ejercer dentro de las 24 horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador. Y el artículo 1043 en su fracción III, nos dice: " que prescribirá en un año todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre ".

La prescripción de seis meses, que establece el artículo 592, rigen según texto, para los casos de pérdida de las mercancías o de daños y averías que éstas hayan sufrido; la obligación del consignatario de reclamar al porteador es la de un término de 24 horas desde el momento de la recepción de las mercancías, no implica que, en caso de no reclamar, se extingan acciones, sino que surgiría una sola responsabilidad del consignatario frente al cargador, por lo daños que el retraso en reclamar hubiere ocasionado; a la prescripción de un año, establecida por el artículo 1043, se refiere a todas las distintas acciones que puedan surgir de las diversas relaciones que nacen del contrato de transporte; cargador-porteador, consignatario-cargador.

Así mismo, haremos mención de una de las tésis de la Jurisprudencia, en que nos hace mención sobre la formalidad de la reclamación del consignatario en el contrato de transporte.- " Es determinante la disposición del artículo 592 del C. Com. Mex., que -

establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extinguen por el recibo de las mercancías -- sin reclamación. Si consta en el mismo título del contrato entre cargador y porteador el recibo de las mercancías, la responsabilidad de la empresa porteadora debe tenerse por extinguida, aun --- cuando el consignatario sostenga, en determinado caso, que la reclamación a que se refiere el artículo citado si se formuló y --- pretenda demostrarlo mediante las actas levantadas por el C. Agente del Ministerio Público para dar fé del estado de las mercancías consignadas, la intervención de un notario público y de la Cámara de Comercio, porque no es la forma idónea de reclamar, ya que la reclamación no debe hacerse de cualquier manera, sino iniciándola con anotación escrita en la misma carta de porte por exigirlo así la ley en forma terminante ".

Quinta Época; Tomo CXXVI, pág. 273. A.D.- 134/55.- " Galletas y Pastas S.A. ".- 5 votos.

Si se tratare de pérdidas de las mercancías, la pres--- cripción comenzará a correr al día siguiente a la fecha en que -- debió terminar el viaje; y si se tratare de averías, despues de -- las 24 horas de recibidas las mercancías, (Art. 494, en todos -- los demás casos el plazo correrá, según la regla general, apartir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

C A P I T U L O V

OBSERVACIONES SOBRE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y COSAS.

SUMARIO: 1.- Servicios Públicos de Autotransporte de Pasajeros. 2.- Baja Eficiencia General de los Trabajadores de Carga: - a).- Gran Número de Camiones Vacíos. b).- Otros indicadores de Baja Eficiencia. 3.- La Flexibilidad de Adaptación del Transporte Carretero. 4.- Riesgo de Concentración de la Oferta. 5.- Inseguridad en las Carreteras. 6.- Factor Humano en la Profesionalización del Servicio. 7.- Sanciones.

C A P I T U L O V

OBSERVACIONES SOBRE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y COSAS.

1.- LOS SERVICIOS PUBLICOS DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

Al hacerse un estudio sobre la organización de las empresas del autotransporte de pasajeros, encontramos que en lo general operan en un buen nivel de servicio, sin tener mayores problemas financieros. Dentro de su evaluación, se puede decir que existe una gran concentración de la oferta en las empresas que son consideradas de una dimensión grande, que en un momento dado podría ser motivo de un alza injustificada de precios.

Sin embargo, en su decidida participación en los programas nacionales que han tenido las empresas, tales como; sus centrales de pasajeros y la aceptación del compromiso impuesto por las autoridades, en virtud de elevar el monto de la indemnización en caso de accidente, esto revela que se ha llegado a un buen entendimiento entre el Gobierno y las empresas dedicadas al transporte. Además, existen dos indicadores principales de su buena flexibilidad de adaptación, primeramente, en la actualidad ha tenido un crecimiento elevado el medio de transporte para pa--

sajeros; en segundo lugar una continúa modernización de su equipo rodante, todo esto se debe a que se quiere dar un mejor servicio al usuario y así evitar menos accidentes.

Así encontramos, que es cierto por lo general la competencia es muy débil, ya que de hecho existe una distribución casi planeada dentro del transporte de pasajeros en nuestro país, es por eso que en varias líneas existentes en los principales ejes carreteros dentro de nuestro país, partiendo de la capital, o ya sea en otras rutas largas o a cortas distancias, en donde muy pocas empresas de dimensiones regulares se levantarán en una competencia efectiva con las demás empresas.

En cuanto a la facultad de la Dirección General de Autotransporte del Servicio Público Federal de Pasajeros, ha desarrollado acciones específicas para llevar a cabo modalidades de servicios de acuerdo a la situación particular, a la altura de las necesidades de los usuarios, en esta forma continuó la instrumentación de las medidas tendientes a culminar con su organización, así como la de promocionar y construir obras complementarias que lleven a coadyuvar una prestación eficiente de éste medio de servicio de transporte.

Por otra parte, la acción emprendida en materia de servicios regulares, estuvo encaminada a solucionar viejos problemas que existían en las empresas, que al llegar a superarlos, permitieron extender el servicio a un sin número de poblaciones que carecían del mismo y así, elevar el índice de utilización de sus-

equipos para transportar a los usuarios. De esta manera fue posible transportar con las 24,615 unidades (1) que aproximadamente existen actualmente. La labor se llega a complementar con la promoción que se llegó a realizar en sus cuatro terminales de pasajeros existentes en la ciudad de México, que vienen siendo los centros de oferta común del transporte para pasajeros, cuya localización y factibilidad siempre han sido analizadas por entidades Federativas en forma conjunta por representantes del Gobierno del Estado de que se trate, de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, ya que siempre los transportistas se han agrupado en comités y representantes de ésta dirección.

Respecto a la coordinación que ha tenido la Dirección del Autotransporte Federal de Pasajeros y la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, han sido un éxito, en virtud de que se toman en consideración las necesidades de los usuarios, -- adopción de un sistema para la recepción y expedición de la carga, así como la llegada y salida de los pasajeros dentro del mismo modo de transportes, pero siempre ejercidos por diferentes transportes a empresas.(2)

(1) Autotransporte Público Federal y Equipo de Transporte, --- análisis y expectativas, septiembre de 1981, P.23.

(2) BARRIENTOS ESPARZA JAVIER A. Las Comunicaciones y los --- Transportes en México, Temas Nacionales, Archivo ISFES, --- Volumen I, año 1979, P.23.

En cuanto a los sectores públicos y privados, han tenido que realizar actividades en una forma coordinada para buscar - optimizar la utilización de la capacidad instalada, tales como: - La infraestructura, instalaciones y equipos de todos y cada uno - de los modos de transporte que integran la red nacional, activi- - dades que llegan a satisfacer las necesidades propias del creci- - miento natural de nuestro país.

El autotransporte de pasajeros, en este servicio se ha- - continuado con los planes permanentes para su mejoramiento, a --- través de la modernización de los equipos, establecimiento de --- talleres de mantenimiento, centro de diagnóstico, capacitación -- del personal, tanto administrativo como de operación y la implan- - tación de la medicina preventiva en el transporte para los opera- - dores, dicha medicina a sido un éxito contundente en las cuatro - terminales de la ciudad de México, el incremento de la oferta de- - servicios conexos en la red carretera y en los principales puntos de interés turístico industrial y comercial, así como también --- también agropecuario.(3)

Respecto al programa nacional de terminales centrales - de autotransporte de pasajeros en las principales ciudades de --- origen y destino, se ha dicho que son centros que centralizan la - oferta, por lo tanto concentran la atención a la demanda de los - servicios. Otra de las ventajas a que se refieren estas instala- -

ciones posibilitan la reducción de los niveles de contaminación al ubicarlas en las afueras de las poblaciones. Además, tienden a substituir a las terminales individuales de cada empresa, substitución cuya consecuencia coincide en la disminución de los costos de administración. Para las autoridades estas instalaciones vienen a representar una facilitación de controles de las propias empresas concurrentes y de los servicios complementarios, una de las mayores ventajas, consiste en que establecen la real posibilidad de conexión con los otros modos y servicios.

De hecho siempre las terminales se han constituido como Sociedad de Sociedades, en virtud de que dentro de una Sociedad -- llegan a existir varias Sociedades, como por ejemplo: En la terminal del Norte que existe en la ciudad de México, encontramos el -- Sistema Estrella Blanca, en donde dentro de esta empresa, se localizan las siguientes Sociedades o concesiones, tales como, Transporte del Norte, Transportes Chihuahuenses, Camiones de los Altos, Camiones de la Sierra de Hidalgo y Transporte Frontera, todas --- estas concesiones pertenecen a un sólo sistema, y así podemos encontrar en las tres restantes terminales de la ciudad de México, -- todo esto con una serie de beneficios intrínsecos que implica el acogerse a esa figura jurídica, en el primer trienio del régimen actual del Gobierno, se ha llegado a impulsar su construcción basando la promoción en las ventajas antes descritas.

Es por eso, que el sector privado ha invertido cerca de 1000 millones de pesos, para la iniciación de participación en el

llamado plan de construcción de paraderos y cobertizos, que son instalaciones consideradas menores, cuya finalidad es la de brindar protección a los usuarios que tienen la necesidad de abordar los autobuses de pasajeros en la red carretera que se encuentran expuestos a la interperie.

En las reuniones celebradas con funcionarios de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, se llegó a la conclusión de que los paraderos deben ser construidos por esa dependencia y los cobertizos en forma programada por los mismos concesionarios o permisionarios del servicio, siempre supervisados por las autoridades.

En cuanto a la actividad turística, siempre se ha requerido de una transportación específica, se ha tomado como una modalidad el servicio del autotransporte federal de pasajeros, se le confiere como exclusivo de turismo, cuya operación ha presentado diversos matices en el transcurso del tiempo. Su valor como coadyuvante a la actividad propia del turismo es destacada, por consecuencia, tiene que ver con el aspecto de la economía nacional en cuanto a la generación de divisas del extranjero; sin embargo, quizás por su incidencia más importante consistente en la movilización con el turismo nacional, lo que viene a entrañar repercusiones en la sociedad mexicana.

Se puede definir el servicio de turismo: " Como aquel que se efectúa hacia los centros de esparcimiento y de interés turis-

tico ".(4) Y se ha clasificado su frecuencia como regular o variable. A través del tiempo, diversos particulares o grupos, al margen de la ley pretendían desempeñarlo para fines parciales, -- por otra parte, originalmente se llegaron a otorgar autorizaciones por ruta a quienes cumplían con los requisitos señalados en las modificaciones de 1974 a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esa forma de concesionamiento, limitaba la operación de las empresas exclusivamente hacia los puntos que estuvieran incluidos en sus rutas. Estas condiciones fueron superadas al crearse en el año de 1966, la empresa viajes Mexicorama Sociedad Anónima, que llega actuar también como una sociedad de sociedades, al conjuntar las aportaciones en goce de cada uno de los beneficiarios, los que a su vez pudieron operar el servicio en las rutas -- que los demás aportaron. Esto se formalizó con la celebración de un convenio en el que además, se permitía la entrada aún a quienes en aquel tiempo explotaban el servicio sin ninguna autorización.

Entre los años de 1977 a 1980, las más relevantes acciones en este servicio, fueron las del diseño entre la autoridad y Mexicorama S.A., consistente en un programa de acción que abordó el análisis jurídico, su actualización de la estructura operativa de la empresa, el establecimiento de sucursales y agencias en el interior de nuestro país.

(4) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance, Evaluación y Reprogramación, 1977-1982, Dirección General de Autotransporte Federal, S.C.F., P. 31.

Este servicio exclusivo de turismo, se ha destacado por las diversas tareas realizadas en una forma conjunta con la empresa Mexicorama S.A., concesionaria autorizada para prestar este servicio. Ya que cuenta con 3,614 unidades que estan afiliadas a diversas empresas de transporte, transporta anualmente un promedio de 7 millones de personas, lo que viene representando un incremento del 20% con respecto a años anteriores, la infraestructura de este servicio se debe a la constitución de las sucursales de dicha empresa en los diversos Estados de la República, asi como, también la creación de agencias en diversos centros turísticos de mayor importancia en nuestro país. Su instalación obedeció a un plan elaborado conjuntamente con la Secretaria de Turismo, en el cual se dio cumplimiento a las instalaciones de dichas agencias, tales como en las ciudades de mayor turismo como: Acapulco-Gro; La Paz B.C.S.; Guadalajara Jal.; Can Cun Q, Roo y Merida Yucatan. (5) Actualmente se discute sobre la posibilidad de que otros transportistas lleven a cabo dicho servicio.

2.- BAJA EFICIENCIA GENERAL DE LOS TRANSPORTES DE CARGA.

El autotransporte de carga se ha presentado como un subsector de carácter dual, donde coexisten empresas de grandes dimensiones conjuntamente con un gran número de transportistas individuales, que solamente son propietarios de sus camiones y

(5) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, ob. cit. P. 33.

generalmente aportan goce a una sociedad. Bajo este sistema tales permisionarios frecuentemente se ven obligados a trabajar en ---- malas condiciones y con unos horarios agobiantes al límite de -- su propia resistencia física, así como también la de su camión, -- por lo tanto, las consecuencias directas de dualidad entre las -- grandes empresas y permisionarios son igualmente dobles; condu--- ciendo a una baja eficiencia general, provocando una degradación -- de los índices de seguridad en las carreteras.

Los tres principales indicadores, que permiten apreciar las deficiencias existentes, son las siguientes:

I.- El gran porcentaje de camiones vacíos, debido esencialmente a la falta de organización y coordinación para la bus-- queda de flete.

II.- Una mala adaptación del parque a las distancias -- recorridas, un número importante de camiones realizan recorridos-- considerablemente más largos de los que les son rentables, según-- la tarificación.

III.- El tiempo de manejo de los operadores es excesiva-- mente largo.

a).- GRAN NÚMERO DE CAMIONES VACIOS.

Los camiones que son comprados para el transporte de -- mercancías, de los cuales existe una numerosa cantidad que no son utilizados para ese fin, sino que circulan en los alrededores de--

las ciudades vacíos. La encuesta que se llevó a cabo en la periferia de la ciudad de México, demostró que un promedio de 33% de camiones se encuentran vacíos, éste análisis se efectuó por tamaño del vehículo y transporte a más de 100 kilómetros, se demostró que ese porcentaje es más o menos el mismo para toda clase de --- vehículos.

Por punto de encuesta y por sentido de tránsito, se --- constató un desequilibrio en la carga, el cuál consistió a fina--- les del año de 1978 en la insuficiencia de producción agrícola -- nacional, principalmente de granos, así como los requerimientos - de materias primas, maquinaria para los sectores industriales y - energéticos, aunados al crecimiento de la demanda de transporta--- ción de la producción nacional, a la insuficiencia de almacenes - y a la demora en la descarga de equipos, se presionó sobre la --- capacidad de los transportes determinando un incremento en las -- necesidades de traslado a los puntos de distribución y consumo, - creandose una situación conyuntural que requirió de la coordina--- ción de los programas de autotransporte. (6) Existe una zona --- libre de circulación alrededor de las principales ciudades del -- país, que no permite que la tasa global de camiones vacíos descienda abajo de un 15% a 20% o sea de un 5% al 10% en el sentido de mayor carga y el orden del 30% en el sentido donde el regreso de camiones vacíos es casi inevitable.

(6) Ibidem, P.69

Por otra parte, los camiones comprados recientemente --
tienden a ser más grandes y pesados que antes, el tonelaje prome--
dio de camiones vendidos pasa a ser de 5.7 toneladas en el año --
de 1965 a 6.1 toneladas en 1970; de 6.6 toneladas en 1974 a 7.1 --
en 1978; debido al efecto del incremento de " Trailers " que ----
aparecía en el mercado de vehículos de 15 toneladas y de la impor--
tancia tomada por los vehículos de 10 toneladas.

Sin embargo, si sólo se consideran los vehículos de 7 -
toneladas y más vendidos actualmente, se puede apreciar que su --
capacidad promedio ha aumentado relativamente más aprisa que el -
número de unidades, habiendose parado alrededor de 8 toneladas --
en 1970, a 9.2 toneladas promedio en 1974. Con esto se puede ex--
plicar la sobre capacidad detectada actualmente, pero las razones
parecen ser que los camioneros, en particular aquellos que fueron
regularizados, decidieron adquirir vehículos más pesados para ---
hacer un mejor frente a sus requerimientos, conduciendo a una ---
demanda de caminos de 1973 a 1979, ya que en el año de 1980 fue -
mayor la oferta, en 1981 se encuentra una cifra estimada en su --
evolución, con su correspondiente espera de seis meses, hay sin -
embargo, muchas razones para pensar que este fenómeno será tran--
sitorio.

b).- OTROS INDICADORES DE BAJA EFICIENCIA.

La comparación entre costos y tarifas actuales por tipo
de camión, permite comprobar que la tarificación actual, favorece
de hecho a una especialización de los " rabones " a corta distan-

cia (menos de 300 kilómetros), los " Torthons " a media distancia (menos de 900 kilómetros) y " Tractors " camiones o " Trailers " a larga distancia. Se considerarán en esta comparación los - cargos fijos por concepto de carga y descarga, ya que están ----- incluidos en la tarifa.

Tomando como base la tarificación, se comprueba efectivamente que los " rabones " son rentables, en condiciones de ---- operación normal hasta 150 kilómetros, los " torthons " hasta 900 kilómetros y los " trailers " a cualquier distancia, especialmente a la larga distancia.

Se sabe especialmente a través de las encuestas reali-- zadas alrededor del Distrito Federal, que muchos de los " rabones" ó " torthons " hacen recorridos más allá de su costeabilidad, --- esto quiere decir, que un buen número de permisionarios de ésta - clase de vehículos, que no poseen los medios para comprar el ---- vehículo que les conviene, se ven obligados a recorrer distancias demasiado grandes condicionándolos a realizar economía de toda - especie, en particular sobre su propia remuneración. Eso significa que si cumplen con la tarifa, sobrecargan sus vehículos o los operan con las normas técnicas o financieras deficientes (depre-- sión insuficiente, llantas usadas, mantenimiento ligero, seguro - inexistente).

El diagnóstico anterior corresponde a actuaciones, pro-- medio calculadas con base a los recorridos anuales, promedios --- escogidos para cada tipo de vehículos, es decir 60,000 kilómetros

para un " rabón "; 80,000 kilómetros para un " torthons " y ----
120,000 kilómetros para un " trailers ". Ciertamente que con recorri--
dos más importantes la situación varía.

La tarifa permite en general lograr utilidades más im--
portantes con los " trailers " que con los rabones o con los ----
" torthons ", el resultado es lógico, ya que la tarifa fue calcu--
lada con un recorrido anual uniforme de 72,000 kilómetros. Además,
se tomó como promedio camiones de carga útil de 18 toneladas, sin
diferencia por estrados de distancia.

En conclusión, si las tarifas tienen en promedio una --
buena relación con los costos, deberían sin embargo, modularse --
para tomar en cuenta las particularidades de los productos trans--
portados o de los recorridos.

3.- LA FLEXIBILIDAD DE ADAPTACION DEL TRANSPORTE CARRETERO.

El crecimiento del tráfico del autotransporte público -
federal, ha ocupado una posición sobresaliente entre los diver--
sos modos de transporte que existen. En los últimos años el auto--
transporte ha movilizado un promedio del 96% de los pasajeros ---
transportados, por los servicios públicos en el territorio nacio--
nal y un promedio del 80% de la carga que se traslada por la vía--
terrestre. El predominio del Autotransporte Público Federal ha -
tenido su origen en sus características de accesibilidad a los --
espacios geográficos, flexibilidad, facilidad operativa y menores
requerimientos de inversión en relación con los otros modos de --

de transporte. (7)

Con este desarrollo, se tuvo que efectuar en el año de 1971, el margen de una reglamentación oficial que había florecido de una situación anárquica, en donde algunos de los escasos transportistas autorizados hacían las veces de documentados e intermedarios, subcontratando a transportistas aislados a quienes podían imponer sus mismas condiciones, a cambio de una cierta protección legal. Sin embargo, las fuertes tasas de crecimiento sostenidas al orden del 10% anual, una organización activa, aún en ciertos casos al límite de la legalidad, manifestaron la flexibilidad de adaptación de este subsector para responder la demanda.

En el servicio de carga por carretera, los programas -- específicos nacionales de mejoramiento, se refieren entre otros -- aspectos al llevar a cabo la regularización de los autotranspor-- tistas, en virtud de que operaban por las carreteras federales -- sin contar con el permiso o concesión correspondiente, con la --- finalidad de legalizar su actividad y conocer en forma clara, y - a la vez numérica la situación en la que se encontraba éste ----- subsector, así mismo, se establecen las normas de mecanismo de -- control y desarrollo adecuado.

Es por eso que en el año de 1972, el Gobierno Federal - decidió proceder a la regularización jurídica del autotransporte- federal de carga, se realizó previamente un inventario a nivel --

(7) Preparatoria de Consulta Popular del Transporte y Comunica- ciones y su Infraestructura, 3a. Reunión del Transporte --- Carretero, Marzo-1982, Puebla Pue., P.27

nacional con el fin de conocer mejor la situación y así permitir la incorporación al marco legal de aproximadamente 70,000 auto---transportistas. De éste análisis se han derivado acciones con---secuentes que han conducido al registro oficial a la autorización a más de 300 unidades, para circular por las principales carreteras federales.(8)

En este sentido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a otorgado a particulares, empresas y sociedades mercantiles, autorizaciones para realizar cuatro diferentes clases de ---servicio, que son las siguientes:

- 1.- El Servicio Público Federal de Carga General en ---ruta fija.
- 2.- El Servicio Público Federal, exclusivo de productos del campo no elaborados y animales.
- 3.- El Servicio Público especializado de carga.
- 4.- El Servicio Público de carga particular.

Existen diversos servicios especializados, los cuales ---tienen como base características fundamentales como: Oportunidad en su distribución y su flexibilidad, lo anterior se puede observar en la actualidad.

El número de transportistas autorizados para la pres---tación del servicio regular, ha aumentado considerablemente en el

(8) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance,-
Evaluación, Reprogramación-1977-1982, Dirección General del
Autotransporte Federal, S.C.F. P.97

año de 1981, en donde la flota vehicular fue de 50,324 unidades motrices que representan el 43% del total de las unidades; para servicios de productos del campo no elaborados y animales, para el cuál no existían permisos anteriormente, se han autorizado 66, 766 unidades motrices que representan el 57% de las cargas especializadas. Ahora se cuenta con la suficiente libertad para comunicarse con las regiones agropecuarias, con los centros de consumo del comercio exterior, así como trabajar en cualquier región, en consecuencia, se puede atender cuando sean temporadas de cosecha en congruencia con el desarrollo agrícola.

Para otros servicios de transporte especializado, ha llegado a aumentar sus permisos en un promedio de 3,000 a 17,000 esto quiere decir, que ha tenido últimamente gran demanda; en lo referente a la carga particular tuvo un aumento de 4,000 a 17,000, así como la circulación libre. Existen 197,000 vehículos de carga particular que son inferiores a tres toneladas de capacidad, además de aquellas unidades que realizan servicios sub-urbanos, a excepción del servicio exclusivo de productos del campo, cuya operación se realiza de preferencia en el área rural.(9)

Últimamente las autorizaciones han sido otorgadas preferentemente a las sociedades mercantiles o empresas constituidas por agrupaciones de transportistas, con el fin de lograr una

(9) A. BARRIENTOS ESPARZA JAVIER, Los Transportes en México, Temas Nacionales, IEPES, Vol. I, 1979, P. 15.

mayor garantía de eficiencia y seguridad laboral, así como la ---
economía del gremio transportista. Se puede imaginar como es ----
deseable que así ocurra, en la regularización no reduciría la ---
capacidad de adaptación de los transportes carreteros de carga, -
aunque estos pudieran constatar, que sólo una ruta o en sus re---
ducidas rutas son autorizadas para cada empresa.

Afortunadamente la principal flexibilidad que existe en
la reglamentación actual del autotransporte, proviene del hecho -
de que las autorizaciones no se llegan a otorgar por camión espe-
cífico, sino que siempre se efectúa globalmente a la empresa, así
como al parque, de esta manera no sólo se encuentra en posibili--
dad de realizar convenios con otras empresas. También las peque--
ñas empresas pueden asociarse directamente con otras y al mismo -
tiempo adquirir los derechos de operación de ambos conjuntos ----
por las rutas autorizadas, sino que les permitan asignar en fun--
ción de las necesidades, el número conveniente de unidades dentro
de las rutas.

De hecho existe una marcada tendencia de los transpor--
tistas, alentados y promovidos por las autoridades de reagruparse
en un menor número de empresas de mayores dimensiones, a fin de -
aprovechar las mayores condiciones económicas que brinde la oportu-
nidad de operar en una vasta región del territorio. A fin de --
racionalizar mejor la utilización del equipo y aumentar la flexi-
bilidad del servicio regular de carga, la Secretaría de Comunica-
ciones y Transportes, autorizó la celebración de convenios de ---

enlace y coordinación de servicios entre las empresas, existiendo a la fecha alrededor de 300 de éstos instrumentos.

4.- RIESGOS DE LA CONCENTRACION DE LA OFERTA.

El transporte público federal de mercancías ha llegado a presentar una fuerte concentración de la oferta, entre las pocas y poderosas empresas que existen, particularmente sobre las principales rutas. Para llevar a cabo su racionalización que se define como: " El conjunto de acciones tendientes hacer coincidir los requerimientos englobados en la demanda de servicios con la oferta de unidades oportuna y eficaz ".(10) En el servicio de autotransporte de carga, se han sistematizado los estudios que permitan dictaminar las solicitudes, para establecer los nuevos servicios ó incrementar los existentes en una forma más completa que se pueda conducir a la satisfacción de las demandas bajo condición de que esto, se haga en forma programada y consecuentemente con una situación jurídica existente, dentro de las ocho rutas que existen en nuestra República y que son consideradas como principales para la carga regular y en contexto de las modalidades de carga especializada.

En la estadística de los permisos otorgados, se llega a establecer éste con precisión, en el período de enero de 1977 a

(10) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance-Evaluación, Reprogramación, 1980-1981, Dirección General del Autotransporte Federal, S.C.T., P.75

marzo de 1980, se expidieron un total de 13,689 permisos, de los cuales 5,634 corresponden al servicio de carga regular y 8,055 al servicio de carga especializada, para alcanzar con los 103,422 ya expedidos a fines de 1976, un promedio total acumulado de 117,111, de éstos 49,278 corresponden a vehículos de carga regular y 67,833 a carga especializada, dentro de estos últimos 43,741 están destinados al transporte de productos del campo no elaborados y animales, 24,092 a otras especialidades, entre las que se destaca el transporte de productos de vehículos de tipo tanque con un promedio de 3,490 unidades. (11)

Los estudios realizados, permitieron establecer el gran ritmo de crecimiento previsto, tanto para la carga regular como para la carga especializada, con ello, ha permitido la posibilidad de dictaminar las autorizaciones para ajustar la capacidad de los servicios ofrecidos a las diferentes variaciones previstas de demanda, lo que significa actuar conforme a la planeación en el otorgamiento de permisos.

Lo realmente previsto y las metas que se alcanzaron en el año de 1980, fue la de lograr con cierta antelación y permitir reprogramar las acciones, lo que además a determinado en el lapso que comprende éste programa, afrontando nuevos objetivos.

(11) Idem, P.75

Cabe señalar que las toneladas transportadas por la flota vehicular, se ha cumplido con las metas provistas en las que se considera un crecimiento que pasaría del 7.3% anual, que se llegó a efectuar en el período de 1971 a 1977 al 8.2% anual. En el año de 1977 se movilizaron 139 millones de toneladas, en tanto que en 1978 fueron 201 millones, lo que significó un incremento del 6.3%, en el año de 1979 se transportaron 227 millones que vino a representar un 11.4% de incremento en relación con los años anteriores.

Se puede imaginar entonces, que en medio de tales características el transporte de carga, ha tenido un crecimiento elevado, ya que la mayoría de las empresas tienden a conservar su participación en el mercado, sin preocuparse mayormente de realizar esfuerzos en un ajuste de precios, o en su defecto mejorar la calidad de sus servicios, con el objeto de incrementar solamente su participación, ha sabiendas de que el público hace uso del transporte, considerando que es el único medio que llega a utilizarse para viajar o para el movimiento de sus mercancías, por no disponer de otro medio de transporte eficiente.

Fue así, como las acciones programadas en los años de 1980 y 1981, la de opinar y dictaminar las solicitudes sobre la ampliación de los servicios o modificaciones de los existentes, en sus cuatro rutas nacionales, además de revisar la operación de los servicios. El avance obtenido, fue el de lograr los objetivos del subprograma de racionalización, se continuó la coordi-

nación de acciones de la Dirección General del Autotransporte del Servicio Público con los usuarios, entre los que destacan, la -- atención a la Compañía Nacional de Subsistencias Populares y sus filiales, Petróleos Mexicanos, FERTILMEX, Comisión Federal de --- Electricidad, a las que se les brinda oportuna movilización de - sus insumos y productos.

5.- LA INSEGURIDAD EN LAS CARRETERAS.

Actualmente, el crecimiento económico de nuestro país, ha aumentado considerablemente, como consecuencia a traído mayor demanda en la transportación de bienes y personas, entre lo que llamamos centros productores de consumo, habitacionales y centros recreativos.

El desarrollo tecnológico en cuanto a sus zonas industriales, han generado un incremento en el transporte de carga, - con una capacidad de volumen de peso y dimensiones cada vez ---- mayor de los autorizados para impedir el transporte de esas ---- cargas, de no hacerse así, se afecta el desarrollo económico del país, de permitirse sin ninguna reglamentación, se llega a oca-- sionar el rápido deterioro de la infraestructura vial que no --- está diseñada para soportar el peso de tales cargas, llegando a propiciar por las dimensiones excesivas accidentes en las carreteras.

Se puede hablar de tres elementos para afirmar la inseguridad en las carreteras, son los siguientes:

1.- La ausencia de Educación Vial.

a).- Alcoholismo y Narcóticos.

b).- Circular en exceso de velocidad.

c).- Conducir cuando se tenga cansancio físico con
tendencia al sueño o con preocupaciones -----
graves.

2.- El problema de la carga por eje y de la sobrecarga
de los vehículos.

3.- La falta de vigilancia.

1.- LA AUSENCIA DE EDUCACION VIAL.- Ante el problema -
que representa la carencia de educación vial de los conductores-
en activo, y así mismo la población carece de ella, se han in---
tensificado las campañas de seguridad, se ha obtenido una cons--
tante expresión en los medios masivos, se ha continuado la apli-
cación de procedimientos prácticos para disminuir la tasa de ---
crecimiento de accidentes, como por ejemplo: La instauración del
llamado tacógrafo en las unidades del servicio público federal -
y el incremento de instalación de la relación corona-piñon para
limitar la velocidad.

a).- ALCOHOLISMO Y NARCOTICOS.- En cuanto a la rela--
ción directa que guarda el abuso del alcohol y los accidentes de
tránsito es sumamente alarmante, ya que es un problema social --
que atañe a la comunidad.

Se puede decir, que la asociación del alcohol con el manejo de vehículos, constituye un grave peligro para la salud pública, la cual podrá ser resuelto cuando el Gobierno le dé la prioridad que merece. En base a esto se implementan programas educativos que concienticen a la población sobre los daños ocasionados por el alcohol y se brinde la ayuda necesaria a las personas afectadas por este problema.

En cuanto a los efectos de narcóticos y estimulantes, los cuales recurren con frecuencia los operadores para seguir trabajando y no sentirse fatigados por el cansancio que les produce las jornadas largas de trabajo, sin considerar que al ingerir ciertos medicamentos, sus reflejos tienden a disminuir, por ejemplo: Al rebasar, frenar, virar, todo esto constituye un factor importante que da como resultado un índice elevado de accidentes.

b).- CIRCULAR EN EXCESO DE VELOCIDAD.- En nuestro país, existe un gran índice de accidentes debido al exceso de velocidad, los cuales son ocasionados por falta de precaución por parte de los conductores, al no acatar las disposiciones del reglamento de tránsito, ni obedecer las señales del mismo existentes en diversos tramos de las carreteras y autopistas federales.

Para reducir los accidentes por exceso de velocidad, es necesario considerar los aspectos siguientes: manejar a la

velocidad autorizada (95 kilómetros por hora), conservar la -- distancia adecuada, rebasar con precaución y únicamente en los - tramos permitidos, así como, conceder el cambio de luces. El --- conductor que obedece las señales de tránsito y el reglamento -- vial, es el que conduce con gran responsabilidad y cortesía, en consecuencia brindará seguridad y tranquilidad en su viaje.

c).- CONducir cuando se tenga cansancio físico con TEN DENCIA AL SUEÑO O CON PREOCUPACIONES GRAVES.- El cansancio ----- físico y el sueño, se deben a los tiempos de manejo demasiado -- largos que tienen los conductores, al no disfrutar de un descanso adecuado y a sus horas, así como también, una apropiada ali-- mentación con acorde a sus necesidades físicas.

Es por eso, que el horario de trabajo excesivo o dis-- tribuido en turnos malsanos, determina una fatiga psicofísica, - además de ser una de las causas de múltiples enfermedades y ---- traumatismos que sufren los operadores. Esto provoca con frecuen-- cia accidentes graves al reducir los reflejos del conductor, --- pérdidas de la visibilidad nocturna, no obstante lo bueno que -- sea la vista del conductor en condiciones diurnas. Así mismo, -- cuando a estos factores se le añaden los faros delanteros sucios o desalineados, parabrisas empañados, además de la falta de --- atención y el cansancio del operador aumenta notablemente la ---

posibilidad de accidentes durante la noche.(12)

De hecho, no sólo hay más muertes por accidentes -----
automovilísticos nocturnos, sino la relación entre las muertes -
y los kilómetros recorridos en la obscuridad, es casi tres veces
mayor que durante el día, es por eso que se les debería brindar
a los conductores un tiempo razonable para su debido descanso --
y así recuperarse del viaje que realizó anteriormente.

2.- EL PROBLEMA DE LA CARGA POR EJE Y DE LA SOBRECARGA
DE LOS VEHICULOS.- Los altos porcentajes de sobrecarga que han --
sido comprobados, se deben principalmente a las condiciones que
frecuentemente se acumulan: Primero, sabemos que los conductores,
conciben y fabrican sus camiones para soportar cargas por eje --
muy superiores a las cargas autorizadas; segundo, los usuarios -
por su parte, cuentan con la posibilidad de sobrecarga inicial -
que les llegue a brindar la capacidad teórica de su camión, para
un vehículo de 7 toneladas nominales, por ejemplo: Tenemos que -
la capacidad de un vehículo de hecho es de 10 toneladas a la ---
fabricación, la cuál se le agrega una sobrecarga adicional de --
operación que puede llegar al 50%, así la sobrecarga con rela---
ción a las normas iniciales, puede alcanzar fácilmente el 100% -
de 13 a 14 toneladas para un vehículo de 7 toneladas; tercero, -

(12) Revista Transport, Editorial Langrane S.A., Año 3, No. 32
Mayo-1981, P.18

comunmente practicado que no llegue a incrementar más la carga - sobre los ejes, pero que introduce un grave desequilibrio entre- los dispositivos esenciales del camión y su carga a transportar. Consistente en la transformación de un camión tipo " rabón " que- esta provisto de un sólo eje trasero motriz en un " Torthon " -- recortado con dos ejes traseros, mediante la instalación de un- segundo eje diferencial llamado patín, como apoyo adicional, de- los 65,000 camiones tipo " Torthon " registrados, solamente ---- 15,000 son originales y los 50,000 restantes son " rabones modi- ficados ", debido a estas modificaciones es como se presentan -- diariamente los accidentes por el exceso de peso que lleva un -- camión que no esta adecuado al tonelaje correspondiente. Es ---- decir, que estas modificaciones son realmente habituales y plan- tean un serio problema de seguridad en las carreteras.

Los resultados de las encuestas que se llevaron a cabo- en la ciudad de México, demostraron que el 18% de los vehículos - tránsitar sobrecargados y algunos de ellos en forma impresionante, llegando alcanzar la carga en ciertos casos hasta 15 toneladas -- por eje sencillo y 20 toneladas por eje doble, lo que representa- un grave peligro cuando transitan por las carreteras, ya que por- su sobrecarga pueden ocasionar graves accidentes debido al rompi- miento del eje que no esta adaptado para soportar tanto tonelaje.

(13)

(13) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Plan Nacional- del Autotransporte, libro 4, El Transporte por Carretera,- Versión final, Marzo-1979, P.186.

Es por eso, que se requerirá tiempo para que se regularice y tomen conciencia los autotransportistas sobre la situación que prevalece diariamente y desde varios años, aún más a los constructores que invariablemente refuerzan sus vehículos, así como el usuario que sobrecarga a veces imprudentemente, tanto los camiones de carga, como los de pasajeros.

Esta sobrecarga representa economía para el usuario transportista, ya que así hace bajar los costos de operación, sin llegar a reducir la vida del vehículo. Esto representa un peligro para la colectividad, ya que se sabe que un camión sobrecargado no dispone de órganos de seguridad correctamente adaptados, principalmente en los frenos, caja de velocidades o la dirección, a tal grado que pueden romperse, perdiendo el control el vehículo.

Además, las cargas máximas por eje que llegan a ser dos veces más elevadas que las autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, explica en particular el rápido deterioro de los pavimentos por el excesivo peso de los camiones, ya que las dimensiones máximas de la carga transportada no debe exceder de 20 centímetros en el ancho, ni de 100 centímetros de la parte posterior del vehículo, la altura total, tanto para los de carga como para los de pasajeros, debe ser no mayor de 4.15 metros, esto se observa diariamente en las autopistas, por desgracia estas medidas no son respetadas por los autotranspor--

tistas y en consecuencia llegan a ocasionar accidentes por la --
sobrecarga.

Estas medidas fueron decretadas por la Secretaría de -
Comunicaciones y Transportes, por las concentraciones de carga -
por eje de los vehículos, que deben estar limitadas por la esta-
bilidad de los puentes que se encuentran a lo largo de las carre-
teras, así como, la construcción y conservación económica de los
caminos. Las autorizaciones de las concentraciones máximas de --
carga por eje, el peso bruto de los vehículos no deben rebasar -
lo indicado en el reglamento.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a -----
tráves de la Dirección General del Autotransporte Federal, tiene
la facultad de vigilar la distribución de la carga de los vehícu-
los, sus llantas, el sistema de frenos, la capacidad de los ----
ejes, la relación de peso-potencia y demás características que -
sean las adecuadas para llevar a cabo un transporte seguro y ---
eficiente y así, autorizar a cada unidad en particular.

Cuando por razones de interés general o económico, se-
tenga que transportar ocasionalmente maquinaria pesada u otros -
objetos individuales en vehículos cuyas dimensiones excedan de -
las indicadas, se debe de recurrir a la Dirección General del --
Autotransporte Federal, con el fin de solicitar una autorización
especial con vigencia limitada del viaje de que se trate, al ---
momento de solicitar dicho permiso especial, se deberá especifi-

car el tipo de carga a transportar y la ruta a seguir, siempre -
apegandose a las disposiciones contenidas en el apéndice que al-
efecto se expide:

| TIPO DE EJE | TIPO DE CAMION | A KG. | B KG. | C KG. |
|-------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------|--------------|
| Un eje sencillo. | Con dos llantas. | 5,500 | 5,500 | 1,000 |
| Un eje sencillo. | Con cuatro llantas. | 10,000 | 9,000 | 8,000 |
| Dos ejes sencillos en Tadem. | Con dos llantas en cada eje. | 4,500 eje. | 3,700 eje. | 3,500 eje |
| Dos ejes sencillos en Tadem. | Con cuatro llantas en cada eje. | 9,000 eje. | 7,500 eje. | 7,000 eje. |
| Tres ejes sencillos en Tadem. | Con cuatro llantas en cada eje. | 7,500 eje | No permitido. | No permitido |

NOTA: Se autoriza el tránsito de autobuses en los caminos tipo -
B y C con las concentraciones de carga por eje, estipulado
para camiones tipo "A".(14)

Las autorizaciones especiales se especificarán confor-
me el tipo de carga a transportar y la ruta a seguir, apegandose
a las disposiciones contenidas en el apéndice que señalan las --

(14) Diario Oficial de la Federación, Organó del Gobierno Cons-
titucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo CCCLII,-
No. 19, 28 de Mayo de 1980, P.19

cuotas por exceso de peso por eje, son las siguientes:

- De 0.1% hasta 20.0% de exceso de peso \$ 0.50 Ton-Km.
- De 20.1% hasta 30.0% de exceso de peso \$ 2.75 Ton-Km.
- De 30.1% hasta 40.0% de exceso de peso \$ 4.20 Ton-Km.

Los porcentos de exceso de peso por eje indicado, --- sólo se autorizarán por interés general y previo estudio en conjunto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

La Dirección General de Autotransporte Federal, tiene la facultad de controlar y vigilar, el peso y dimensiones de los vehículos que transiten en los caminos de jurisdicción federal, de acuerdo con el certificado respectivo o la autorización especial. Con el objeto de determinar con los procedimientos necesarios para una correcta aplicación de la nueva disposición ---- sobre el peso y dimensiones, se han llegado a realizar una serie de reuniones especiales en la ciudad de Veracruz, en donde se -- definieron los procedimientos para la expedición, de constancias o certificados de condiciones mecánicas y de seguridad de los -- vehículos de pasaje; certificado de capacidad y de dimensiones - para vehículos de pasajeros; de peso y dimensiones para vehicu-- los de carga; permisos para el movimiento de objetos voluminosos o de gran peso en vehículos especiales y normales, permisos para fabricar unidades con dimensiones y capacidad de carga superio-- res a las autorizadas, así como, el procedimiento para el -----

control y vigilancia para los vehículos que circulen con el peso y dimensiones autorizadas.

En el seno de las reuniones, se estudió la forma de -- impedir de que las autoridades del Servicio Público Federal, que transporten cargas con exceso de peso y dimensiones, maquinaria pesada u otros objetos indivisibles, desarrollen velocidades --- mayores a las permitidas reglamentariamente, ya que, todo vehículo detectado en un camino de jurisdicción federal, con peso y -- dimensiones mayores a las autorizadas en el certificado respectivo o en la autorización especial, será detenido y se obligará -- a su conductor a reducir la carga o a transportarla en una ----- unidad vehicular que determine la Dirección General del Auto---- transporte Federal.

En fin, todo lo anterior nos permite observar, que los transportistas han actuado simplemente como empresarios en un -- contexto que les ha favorecido, sin llegarles a importar la vida de los operadores, ya que ellos son los únicos responsables del vehículo, tanto de pasajeros, así como de carga, lo único que -- les interesa a los empresarios, es que les brinda buenas utilidades sus unidades, al mismo tiempo ofreciendo un servicio sin -- mayores incentivos comerciales internos.

Conviene tomar conciencia de la situación en la que se vive en el autotransporte, en adoptar las medidas apropiadas, -- conduciendo a un mejor servicio, así como, también mejorar la --

tazas de utilidades del equipo, como también las del operador, - reduciendo en muchos casos el tiempo de manejo de los operadores, facilitar una mayor adecuación del equipo, cuando las distancias recorridas sean demasiadas largas y evitar los inconvenientes para la colectividad de un mercado dominado por pocas empresas.

3.- LA VIGILANCIA.- Esta debe ser llevada por parte -- de la policía federal de caminos, que ésta adscrita a la Direc-- ción General de Autotransporte Federal, ya que es la responsable de vigilar los caminos nacionales, para mantener esas vías en -- orden, así como la seguridad, cuidando que la circulación de los vehículos, la transportación de pasajeros y carga se realicen -- cumpliendo las disposiciones contenidas en las leyes y reglamen-- to. De lo contrario la falta de vigilancia por parte de la poli-- cía federal de caminos, nos daría como resultado un gran índice-- elevado de accidentes por parte de operadores de los vehículos,-- al abusar el exceso de velocidad y no obedecer las señales mar-- cadas en las carreteras.

Por sus características de corporación militarizada y-- reserva del ejército mexicano, presenta rasgos distintos, tanto-- en su unidad central como en las nuevas regiones y sus 55 desta-- camentos que la conforman.

Un análisis de su desarrollo, arroja como resultado -- situaciones fluctuantes: en ocasiones impulso, orden y discipli--

na. En otras, cierto desaliento y distorción. Pero algo que ha sido constante, lo constituye la falta de recursos materiales y el escaso número de elementos en relación con las necesidades -- para cumplir con decoro su función, en los destacamentos la ---- situación era constante, en unos disciplina y empeño en labor, - en otros cierto relajamiento.

No obstante, el desarrollo de la Institución ha sido -- constante, aunque en ocasiones mesurado, a éste respecto su ----- su escuela de capacitación creada en 1953, fue con el fin de atender primeramente las necesidades de una actualización de los ---- oficiales integrantes y actuales, en segundo lugar, para impartir los cursos de formación a los aspirantes. Este factor fue decisivo para que la policía federal de caminos, sea de los cuerpos --- policiacos más profesionales y preparados del país.

6.- FACTOR HUMANO EN LA PROFESIONALIZACION DEL SERVICIO. .

En cuanto al factor humano, se puede observar que para toda actividad, es importante el elemento humano, pero en el ---- autotransporte esto resulta como en pocas actividades trascen----- dente. Ello tiene que ver con el hecho de que, particularmente -- los operadores desempeñan su labor responsabilizándose, en el --- tiempo que dura el viaje del equipo y el servicio propiamente --- dicho. La relación que guarda esto con los accidentes, es evidente, ya que cada conductor de hecho tiene a su cargo al cumpli-----

miento de su función, al conducir las vidas de muchos ciudadanos, así como también en el transporte de carga sobre las mercancías, el hecho de que lleguen oportunamente a su destino, viene siendo su responsabilidad.

De esta manera, se ha fijado como objetivo fundamental la creación de Centros Comunes de Capacitación de Conductores, -- con la participación tripartita de autoridades, trabajadores y -- empresarios, en virtud de que dichas autoridades se dieron cuenta, que el operador solamente tiene amplia experiencia como resultado de la práctica diaria sobre el manejo, más no tiene un sistema de capacitación que les permita completar o actualizar sus conocimientos. Se definió su organización administrativa y su coordina--- ción nacional. Paralelamente, se organizaron reuniones y semina-- rios, con el fin de definir los programas de estudio y métodos de enseñanza; así como, también se elaboro un libro de texto y audio visuales complementarios, se establecieron las bases de operación para el desarrollo de los ocho centros, que inicialmente se im--- plantaron. (15)

Con los resultados obtenidos de los centros, se pre--- sentaron ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a --- través de la Unidad Coordinadora del Empleo Capacitación y Adies- tramiento, (UCECA), actualmente Dirección General de Capacita--

(15) Programa de Desarrollo del Autotransporte, ob. cit, P.234.

ción y Productividad, a efecto de que sus actividades se efectuaran de acuerdo a la ley de la materia y así, seguir impulsando el funcionamiento de los Centros de Capacitación y Adiestramiento para el autotransporte. (16)

Hasta la fecha se encuentran registrados ante la Dirección General de Capacitación y Productividad, los centros de capacitación de las ciudades de Chihuahua Chihuahua, Cd. Juárez Chihuahua, Mérida Yucatan, Monterrey Nvo. León, Pachuca Hgo. y Torreón Coahuila; se calcula que han egresado de ellos cerca de 4,300 conductores con una capacitación eficiente.

Además, se modificó el reglamento de los centros de capacitación y adiestramiento para el autotransporte, con el objeto de actualizarlo y hacerlo extensivo a todos los trabajadores de la industria, además de los conductores.

Uno de los principales problemas que existían, es la carencia de la educación primaria de los conductores activos, para resolverlos se inició la implantación de tal instrucción de acuerdo con la Secretaría de Educación Pública, a través de los Centros de Capacitación y de las Comisiones Mixtas de las diferentes empresas. Dicho plan consiste, en auxiliar a los aspirantes mediante la supervisión de estudios, dándoseles facilidades para no dejar de trabajar.

Además, el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP), ha implantado una carrera de nivel medio -- especializada en autotransporte. A la fecha se tienen los estudios de demanda, los perfiles y los programas de estudio de ---- " Técnico Profesional Medio en Administración y Operación de --- Autotransporte " y " Técnico Profesional Medio en Diagnóstico -- y Mantenimiento ".(17)

7.- SANCIONES.

Los concesionarios, permisionarios y propietarios de los vehículos, son responsables por las infracciones o sanciones que cometan en los caminos de jurisdicción federal, serán sancionados en los términos del artículo 243 del nuevo reglamento, --- apéndice del capítulo XI, respecto del capítulo de Explotación -- de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cuál haremos mención de las principales sanciones que establece el -- reglamento, son las siguientes:

- 1.- Por falta de certificado de peso y dimensiones..... \$ 1,000.00
- 2.- Por falta de constancia de ins-- pección mecánica..... \$ 1,000.00

| | |
|---|-------------|
| 3.- Por extravío comprobado del certificado de peso y dimensiones..... | \$ 1,000.00 |
| 4.- Por olvido del certificado de peso y -- dimensiones..... | \$ 150.00 |
| 5.- Por alteración del certificado de peso- y dimensiones..... | \$ 5,000.00 |
| 6.- Por modificar las características de -- vehículo especificadas en el certifica- do de peso y dimensiones..... | \$ 5,000.00 |
| 7.- Por falta de certificado de capacidad - y dimensiones..... | \$ 1,000.00 |
| 8.- Por extravío comprobado del certificado de capacidad y dimensiones..... | \$ 500.00 |
| 9.- Por olvido del certificado de capacidad y dimensiones..... | \$ 150.00 |
| 10.- Por alteraciones del certificado de ca- pacidad y dimensiones..... | \$ 5,000.00 |
| 11.- Por modificar las características del- vehículo, especificadas en el certifi- cado de capacidad y dimensiones..... | \$ 5,000.00 |
| 12.- Por falta de resello del certificado de peso y dimensiones o del certificado de capacidad y dimensiones..... | \$ 1,000.00 |
| 13.- Por transitar sin autorización con exce- so de dimensiones a las autorizadas..... | |

A L T U R A .

| | |
|--|-------------|
| De 1 cm. a 9 cm..... | \$ 1,000.00 |
| De 10 cm. a 15 cm..... | \$ 2,000.00 |
| De 15 cm. por cada 5 cm. o fracción..... | \$ 5,000.00 |

A N C H O

| | |
|---------------------|-----------|
| Hasta en 10 cm..... | \$ 200.00 |
|---------------------|-----------|

| | |
|---|--------------|
| De 11 cm. a 20 cm..... | \$ 1,000.00 |
| De 21 cm. a 30 cm..... | \$ 5,000.00 |
| De más de 30 cm. por cada 5 cm. o fracción..... | \$ 10,000.00 |

L O N G I T U D.

| | |
|---|-------------|
| Hasta 50 cm..... | \$ 200.00 |
| De 51 cm. a 100 cm..... | \$ 1,000.00 |
| más de 1 metro por cada 50 cm o fracción..... | \$ 3,000.00 |

- a).- Estas sanciones se refieren a cargas sobresalientes.
- b).- Los vehículos no deberán transitar - con dimensiones intrínsecas excedidas de los autorizados.
- c).- Las mediciones se haran tomando ---- unidad el centimetro.

14.- Por transitar con el peso superior de lo autorizado.

Tabulador de multas por exceso de peso:

| | |
|------------------------------------|--------------|
| hasta 500 Kgs..... | \$ 175.00 |
| De 501 Kgs. hasta 1,000..... | \$ 1,050.00 |
| De 1,001 Kgs. hasta 1,500 Kgs..... | \$ 2,400.00 |
| De 1,501 Kgs. hasta 2,000 Kgs..... | \$ 4,125.00 |
| De 2,001 Kgs. hasta 2,500 Kgs..... | \$ 6,300.00 |
| De 2,501 Kgs. hasta 3,000 Kgs..... | \$ 8,725.00 |
| De 3,001 Kgs. hasta 3,500 Kgs..... | \$ 11,450.00 |
| De 3,501 Kgs, hasta 4,000 kgs..... | \$ 14,430.00 |
| De 4,501 Kgs. hasta 5,000 Kgs..... | \$ 21,250.00 |
| Más de 5,000 Kgs..... | \$ 25,000.00 |

- 15.- Por transitar sin autorización especial de peso y dimensiones.....\$ 5,000.00
- 16.- Por transitar en horas y días no autorizados..... \$ 5,000.00
- 17.- Por transitar con certificado de peso y dimensiones o de capacidad y dimensiones vencidas, la multa es de..... \$ 500,00
- 18.- Por fabricar o modificar los vehículos - a que se hace referencia en el artículo- 246 del presente Reglamento, sin permiso de la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes y el correspondiente de la - Secretaría del Patrimonio y Fomento In-- dustrial..... \$ 50,000.00 por unidad
- 19.- Por no cumplir con lo estipulado en las- autorizaciones de fabricación otorgada- por la Secretaría de Patrimonio y Fomen- to Industrial..... \$ 50,000.00

Las sanciones previstas en éste reglamento, no eximen - al infractor del pago de los daños y perjuicios, que ocasione a - las vías generales de comunicación ó a otros bienes de la Nación. (17)

Las sanciones establecidas en este reglamento, se ---- deberán determinar oyendo previamente al infractor, quién conta- rá con un término de diez días hábiles para que ofrezca pruebas en su defensa; declaradas procedentes, el interesado podrá in--- conformarse, concediéndole para ello un plazo de quince días --- hábiles, contados a partir del día siguiente a su notificación.

(17) Tabulador de Sanciones de la Dirección General de Auto-- transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transpor- tes, P.39

Las sanciones no impugnadas, no podrán ser reducidas ó condonadas, se aplicarán todas y cada una de ellas, según corresponda la infracción cometida, sin perjuicio de las demás que --- conforme a la ley y reglamento en vigor deban imponerse.

El infractor deberá cubrir el importe de la sanción ó sanciones declaradas procedentes en su contra, en los siguientes treinta días hábiles, si no lo hace, dicha infracción se remitirá a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para su cobro y ejecución.

C A P I T U L O VI

POSIBLES SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

SUMARIO: 1.- Campañas Públicas de Seguridad en las carreteras. 2.- Centros de Verificación Técnico de Vehículos. 3.- Capacitación y Adiestramiento como Soporte del Desarrollo del Transporte Carretero. 4.- Centrales de Carga. 5.- Reglamentos más -- Adaptados a las Condiciones Reales. a).- Simplificación de las -- modalidades. b).- Adecuación de las Rutas Autorizadas. c).- Ase-- gurar una mejor Coherencia de la Acción Pública.

C A P I T U L O VI

POSIBLES SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

1.- CAMPAÑAS PUBLICAS DE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS.

El autotransporte federal, es el medio que se utiliza con mayor frecuencia, tanto para el traslado de pasajeros, como para el de mercancías, ya que se transportan mayor número de pasajeros y toneladas de mercancías a menor costo. Por esto la seguridad en su operación es un propósito fundamental.

El incremento de viajes en los caminos de jurisdicción federal, generado por el desarrollo económico, aumentó la probabilidad de los accidentes de tránsito. Así con respecto a cada 10,000 vehículos, los accidentes pasaron del 70% en 1977 al 93% en 1980, el número de decesos que era de 11 bajo a 10 y el número de heridos del 48% al 52%, respectivamente en esos años. (1)

Es necesario incrementar las actuales campañas de seguridad sobre las carreteras, mediante una educación vial, ya que

(1) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance 1980-1981, ob.cit. P.126

la mayoría de la población carece de ella. Los programas que se darían estarían estructurados a diferentes niveles.

Las acciones programadas a partir del año de 1977, fue la limitación de la velocidad, la máxima sería de 100 kilómetros por hora, durante el período 1977-1980, se efectuaron acciones tendientes a limitar la velocidad máxima de operación de los vehículos y a intensificar las campañas de educación y seguridad vial.

El avance obtenido en nuestros días, a sido favorable, ya que una de las principales causas de accidentes que frecuentemente se suscitan, eran atribuidas al factor humano, por ejemplo: el exceso de velocidad, viendo que éste era el problema se promovió el cambio de la relación corona-piñon en los autobuses y camiones de carga, a fin de limitarles la velocidad a 95 y 80 kilómetros por hora respectivamente. Además, se instalaron e iniciaron la operación de seis centros comunes de capacitación, con tecnología educativa apropiada al conductor activo, con esto se orienta a que mediante el aprendizaje derivado de la instrucción-sistematizada, se llegue a lograr una formación de hábitos que se traduzca en actividades sociales positivas.

Con fecha 28 de mayo de 1981, se dicta un acuerdo Presidencial, que establece: " La incorporación al sistema de seguridad de registro gráfico de velocidad en los vehículos propulsados por motor a diesel, destinados para el servicio público del auto-transporte de personas y bienes ". Dicho acuerdo se publicó el --

día 18 de junio de 1981, en el Diario Oficial de la Federación, -
entrando en vigor al día siguiente de su publicación.(2)

El acuerdo presidencial, manifiesta que la Ley de Vías-
Generales de Comunicación, debe: " Limitar a los autotransportis-
tas a 95 kilómetros por hora, la cuál debe ser la velocidad -----
máxima a que pueden circular por las carreteras nacionales los --
vehículos, tanto de carga como de pasajeros ". Sin embargo el ---
objetivo de esta disposición, obviamente ha sido y seguirá por --
desgracia siendo violada por la inmensa mayoría de los conducto--
res, ya que siempre son solapados por los mismos concesionarios -
autotransportistas del servicio público federal de pasajeros, lo-
anterior lo podemos comprobar cuando se sale de viaje, apesar de-
tener éste medio de seguridad, se encuentra en las carreteras a -
los autobuses corriendo a 120 kilómetros por hora o más, tal pa--
rece que no hay autoridad capaz de meterlos al orden, es como ---
llegan a suceder los accidentes con pérdidas de vidas, así como -
pérdidas materiales.

En el artículo tercero del mencionado acuerdo, nos esta-
blece que el sistema de seguridad debe cumplirse con las siguien-
tes disposiciones:

a).- Los tacógrafos deben registrar en su disco las --

(2) Impacto Revista, Publicaciones Llergo S.A., Edición 1741, --
14 de Julio de 1983, México D.F., P. 19

distancias del recorrido de cada unidad, los cambios de conductores y lapsos manejados por cada uno de ellos en su caso, las velocidades alcanzadas en cada tramo y los tiempos que el vehículo permanezca estacionado.

b).- El dispositivo en el tacógrafo, consiste en que -- al rebasar las velocidades autorizadas a los servicios de pasajeros y carga respectivamente, opere una alarma visual y auditiva -- en el interior de la unidad.

Con éste medio de seguridad, el cuál consiste en la --- limitación de la velocidad por medio de tacógrafo, las autoridades quieren que se reduzca al máximo los accidentes, por lo que -- ofrecen beneficios a los permisionarios y accionistas de todas -- las líneas del país.

En cuanto a la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, verificará el cumplimiento del acuerdo Presidencial en lo que toca a la fabricación, expedirá a las empresas de la industria terminal para que cumpla con lo establecido, un certificado de conformidad de velocidad para cada tipo de vehículo.

Los vehículos en operación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene la obligación de verificar que los -- piñones-corona tengan las relaciones específicas en el acuerdo -- mencionado, el cuál debe de colocarse una calcomanía en el parabrisas de la unidad y sellará el gobernado del motor a las revoluciones por minuto especificadas por el fabricante.

Es importante exponer que la aplicación de ese sistema--
permitirá que los conductores obtengan diversas ventajas, como --
son las del aviso al rebasar las velocidades autorizadas, el re--
conocimiento de sus tiempos efectivos que han laborado y desde --
luego el incremento de seguridad en el desempeño de sus labores.

En cuanto a las campañas de seguridad vial, se han di--
fundido a través de la radio y la televisión con la participación
coordinada de diversas Instituciones Estatales, Paraestatales y -
Privadas, basicamente se orienta a conductores particulares.

La temática de los mensajes, a sido enfocada a situa---
ciones en los períodos que propician accidentes, tales como: la -
bebida, la prisa, semana mayor, puentes, niebla, fin de año, ----
entre otros. A estos se le añadieron tres mensajes formativos ---
para combatir la causal denominada impericia; con ello se atri---
buye al conductor para que rebase adecuadamente utilizando una --
regla para evitar el choque de frente o por alcances e instalar -
en caso de detenciones en la cinta asfáltica, abanderamiento ----
efectivo, se introdujeron dos mensajes donde se muestran los ----
saldos trágicos que producen los accidentes.

Actualmente, se siguen difundiendo las campañas perma--
nentes de seguridad vial, con mensajes que se emiten en los cana--
les de televisión con cobertura nacional, en los canales 4 y 11--
de la capital de la República y por la otra con 18 exclusivos ---
para radio que se transmiten en 150 radiodifusoras del país, di--
chas campañas alcanzan mayor auditorio día con día. Se calcula --

haber transmitido aproximadamente 3 mil mensajes por televisión - y 15 mil por radio en los últimos años.

Así mismo, para los niños la educación vial se imparte fuera y dentro del recinto escolar, se han desarrollado actividades en las escuelas primarias, que se refieren al " Periódico --- Mural ", en el que se expresan en forma gráfica semanalmente, las normas generales de la educación vial.

Se han seguido coordinando los trabajos con la Secretaría de Educación Pública, a fin de incluir en los libros de ---- texto gratuito, la unidad de enseñanza sobre educación vial y se estima que en el próximo ciclo lectivo, este considerada.

Las acciones educativas y preventivas que se mencionaron anteriormente, tiene su cumplimiento en las promociones locales, tales como las que establecen: Los delegados del autotrans--- porte federal y los comandantes de destacamento de la policía --- federal de caminos. El regionalizar las campañas, permite destacar en temporada de gran tráfico, condiciones climatológicas, --- zona de mayor peligro y costumbres propias de la zona, esto es un denominador común para que los mensajes sean oportunos y se expresen en forma clara.

La participación de los funcionarios antes descritos, - es la de incrementar en los períodos de vacaciones y en los llamados " puentes " en que miles de conductores acuden y retornan - en corto lapso de los lugares de recreo, aumentando los riesgos -

de accidentes.

Se ha llegado a estimar, de una forma necesaria la creación de comisiones estatales de prevención de accidentes. Sus finalidades y funciones, así como, el modo de alcanzar sus objetivos, se obtuvieron de las numerosas experiencias que aportaron -- distinguidos elementos de la policía federal de caminos las que -- plasmadas en un instructivo, se han distribuido en los destacamentos y delegaciones del sureste del país, con el fin de servir con el plan piloto para eventualmente hacerlo extensivo a toda la --- República.

Por lo tanto, los objetivos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son, proporcionar seguridad a los transportistas en las vías de jurisdicción federal, así como vigilar ---- constantemente que se cumplan las disposiciones de tránsito en -- éstas, se ha continuado con las tareas de vigilancia por parte de la policía federal de caminos, en sus denominadas " Operación 29" que ha venido realizando en coordinación con la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte, con el fin de supervisar el estado físico y mental de los conductores en los caminos federales, así como la " Operación Alerta ", cuyo objetivo es el de -- reducir la velocidad en las principales carreteras, como: La México-Queretaro, México-Puebla, México- Cuernavaca, con un dispositivo de recorrido continuo de patrullas en los tramos de entron-- que de mayor peligrosidad con el Distrito Federal.

2.- CENTROS DE VERIFICACION TECNICA DE VEHICULOS.

Con el objeto de determinar la dimensión de los índices de accidentes atribuibles al servicio público federal e incrementar la seguridad sobre las carreteras, se analizó la instalación de centros de diagnóstico en lugares estratégicos a lo largo de las rutas nacionales, que realizarían la verificación del mantenimiento preventivo periódico de las unidades y examinarían los niveles de emanación de humos, gases y resistencia de los órganos esenciales del vehículo para una buena seguridad en las carreteras.

La implantación de dicho centro, es una condición previa y necesaria a una reglamentación de peso y dimensiones, así como, también una mejoría de la seguridad en las carreteras, ya que como el autobús de pasajeros, elemento de gran importancia en el movimiento masivo de personas, el camión de carga como medio de transporte de bienes más importante, requiere para su cumplimiento de una función respectiva, como es, cubrir los aspectos de seguridad, eficiencia, higiene y comodidad, que compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilar y hacer cumplir dichas disposiciones.

En este aspecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ha preocupado por contar con el personal necesario para que verifiquen los vehículos periódicamente. Sin embargo, no obstante los esfuerzos realizados en este sentido, se ha llegado a la conclusión de que el sistema de verificación existente --

actualmente no es todo lo adecuado que podría desearse. En tal --
situación, es necesario que a la brevedad posible, se llegue a --
implantar un sistema que garantice las condiciones en que se en--
cuentran las unidades del sector público federal, sean las adecua
das para prestar seguridad al servicio correspondiente.

El sistema debería ser tal, que en su funcionamiento --
intervenga en lo más mínimo el elemento humano, es decir: debería
ser tipo electrónico con un control automático, que registre los-
resultados en una forma precisa en consolas de medición. Todo ---
esto se debe lograr, mediante la instalación de modernos laborato
rios de verificación vehicular. Así como también, mediante la ---
instalación de modernos laboratorios de verificación del manteni-
miento preventivo, como es el moderno dinamómetro de chasis que -
pone al vehículo a trabajar exactamente como funciona en el cami-
no, así permite detectar las condiciones reales del servicio en -
que se presta. Así como también, los modernos analizadores de ---
frenos, medidores de capacidad etc., sistema que viene a represen
tar sin duda alguna la solución al problema de verificación ----
vehicular.

El estudio de la carta de mantenimiento y las caracte--
rísticas de las unidades, dadas por el fabricante, permite esta--
blecer un programa de inspección que puede llevarse a cabo en uno
o más laboratorios de diagnóstico, según la cantidad de unidades-
a verificar, las cuales vendrían a integrarse en lo que llamamos-
centros de diagnóstico para vehículos de concesión federal.

Es necesario llegar a un buen entendimiento sobre la --
constitución del centro de diagnóstico, el cuál es un hecho -----
inaplazable para una correcta verificación de los vehículos, ya -
que tendrían los costos de instalación y operación del mismo, asi
como el tiempo de revisión del vehículo, no representaría ningún-
problema, aun cuando se han considerado las tolerancias adecuadas
para la inspección.

La creación de centros de diagnóstico, para llevar a --
cabo la verificación del mantenimiento preventivo y condiciones -
generales de las unidades, suprimirá las prácticas inadecuadas --
de mantenimiento o la falta de él; se obligará a una mejor condi-
ción del equipo y asi se permitirá que éste opere con las mínimas
probalidades de ocurrir accidentes, constatando las condiciones -
de seguridad de los vehículos por medio del examen que en deter--
minado tiempo se les hará.

En cuanto al avance para seguir obteniendo resultados -
satisfactorios sobre la creación de los centros de diagnósticos,-
se ha continuado con las reuniones entre autotransportistas, ----
fabricantes y distribuidores de unidades, con el fin de proseguir
con los trabajos referentes al programa de construcción de di---
chos centros. A la fecha se han discutido las alternativas de ---
concesionamiento de los mencionados centros.

Ultimamente con el objeto de conocer experiencias en --
otros países, un representante de la Secretaría de Comunicaciones
y Transportes, visitó a la República Federal de Alemania, en ----

donde se obtuvo contacto con el organismo llamado Technischer ---
Uberwachunas-Vereine V (" TUV "), que es un instituto relaciona
do con la administración y operación de centros de diagnósticos,-
que tiene a su cargo la concesión por parte de su Gobierno para -
la operación de los centros de diagnóstico de unidades motrices,-
destacandose el servicio que presta el autotransporte. En recipro
cidad a esta visita, un representante de aquel instituto, estuvo-
de visita en nuestro país, asistiendo a las reuniones de trabajo-
del grupo que se encarga del estudio del peso y dimensiones y ---
otras características de los vehículos, en donde el representante
expuso el funcionamiento de TUV y de los centros de diagnóstico -
de autotransporte, haciendo una comparación de su operación con -
las alternativas técnicas para la construcción y realización de -
los centros.(3)

La ayuda técnica para la construcción y operación de --
los centros de diagnóstico que ofreció la representación Alemana,
consistente en la capacitación del personal en su país o en la --
ciudad de México. Durante esta sesiones, también se analizaron --
cuestiones administrativas, sistema de inspección y aspectos del-
equipo de diagnóstico.

Una de las mejores alternativas para la implantación de
los centros de diagnóstico, sería su concesionamiento a los -----

(3) Programa de Desarrollo del Auotransporte, Avance 1980-1981-
ob. cit. P.120

autotransportistas organizados. Así como también sobre el particular, se invitó a la Cámara Nacional del Autotransporte y Comunicaciones, la que vino a designar una representación que ha estado enfocado a las acciones tendientes a la implantación de las instalaciones mencionadas en coordinación con el sector público, se estableció un preconvenio de asistencia técnica entre los concesionarios y TUV.

Los beneficios intrínsecos que se obtendrían con la operación de los centros de diagnóstico, sería revisar semestralmente todos los vehículos del autotransporte de lo que se derivaría la expedición de una constancia de condiciones mecánicas y de seguridad. Así mismo, se efectuaría el control de bitácoras de la unidad, todo esto se reflejaría en la oferta de un servicio de autotransporte cómodo, higiénico y seguro y se coadyuvaría en el mejoramiento ambiental. De esa forma se llegarían a realizar los trabajos relativos para determinar el procedimiento que incluiría formatos y requisitos para la expedición de la señalada constancia en tales centros.

3.- CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO COMO SOPORTE DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE CARRETERO.

Durante los inicios del pasado régimen, se manifestó como necesidad prioritaria el logro de mejores índices de productividad, en éste entonces, el sector obrero organizado luchaba denodadamente por obtener un mejor nivel de vida para los trabaja

dores; ante esto era indispensable plantear el establecimiento de un sistema nacional de adiestramiento que tuviera características adecuadas para satisfacer dicho requerimiento.

Considerando la problemática expuesta anteriormente, el Gobierno Mexicano, elevó a rango Constitucional el derecho obrero a la capacitación y adiestramiento. Mediante la reforma al artículo 123 Constitucional apartado " A " fracción XIII, se consagró-- el derecho de los trabajadores a recibir de sus patrones capacitación y adiestramiento, ésta reforma fue decretada el 27 de diciembre de 1977.

Con ésta modificación se adiciona a la Ley Federal del Trabajo, con el capítulo III bis del título IV, que comprende los artículos 153 A al 153 X, con los artículos 512 A al 512 F y ---- 539 A al 539 F. Las modificaciones realizadas a la Ley Federal -- del Trabajo, fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 28 de abril de 1978, entrando en vigor el día Primero de mayo del mismo año.

Tomando en cuenta estas disposiciones, se desarrolló el programa de autotransporte federal que rige actualmente, el cuál-- contempla apartados referentes a capacitación y adiestramiento de los trabajadores, vinculados muy estrechamente a los de educación vial, prevención de accidentes y otorgamiento de licencias para -

operadores de vehículos concesionados para la prestación del ---
servicio público federal. Es indispensable elevar el nivel de --
los prestadores de servicio en determinadas ocupaciones que im--
pliquen riesgos para el trabajador y muy especialmente para ----
terceros, en virtud de la naturaleza de los equipos empleados y-
la velocidad que desarrollan. Por eso es necesario impulsar la -
capacitación y organización social para el trabajo como uno de -
los medios más viables para aumentar los niveles de vida de los-
trabajadores.

El estado actual de las cosas, han implicado una abso-
luta coordinación entre la Secretaría de Comunicaciones y Trans-
portes, así como la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, -
en atención a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de -
Comunicación, Ley Federal del Trabajo y Ley de Sociedades Coope-
rativas, de acuerdo con las cuales, aquella entidad de la admi--
nistración pública centralizada, tiene la facultad de otorgar --
licencias de ejercicio a quienes operen las unidades destinadas-
a la explotación de las vías generales de comunicación, está ---
última debe de promover la capacitación y el adiestramiento de -
los trabajadores.

El mecanismo de coordinación creado al efecto, aglutina,
además de las autoridades citadas, a las organizaciones obreras -
y patronales del sector. Se pretende definir de este modo instru-

mentos administrativos y financieros que lleven capacitación y -
adiestramiento a todos los trabajadores que absorbe el transpor-
te carretero en la actualidad. Lo anterior, sin descuidar la for-
mación de los mandos gerenciales de las empresas del sector.(4)

A fin de lograr lo anterior, se estima conveniente: --
La inscripción, cumpliendo y aprobando los cursos correspondien-
tes que imparten los centros comunes de capacitación y adiestra-
miento y que están en proceso de expansión.

Que se busque la sistematización de la enseñanza y ---
desarrollo de cursos y materiales didácticos para los diferentes
puestos ocupacionales de las empresas de transporte, atendiendo-
las áreas operativas de mantenimiento, de administración y de --
despacho de carga y pasaje. Sobre este particular, es indispensa-
ble la inclusión de contenidos temáticos que correspondan al --
perfil ocupacional deseable y al nivel educativo de sus destina-
tarios, el proceso de enseñanza-aprendizaje debe aspirar como --
fin último, a la promoción social del trabajador y a la correc--
ción de distorsiones culturales que derivan del régimen de vida-
a que muchos de estos trabajadores están sujetos.

(4) BEYER ESPARZA JORGE E., Ponente de la Reunion Preparatoria
de Consulta Popular, Transporte Carretero y su Infraestruc-
tura, IEPES, ponencias, Marzo-1982, P. 1-9, 3/4.

Que se inicie la actualización de las pruebas ocupacionales para certificar a trabajadores con experiencia en el ramo, incluyendo los puntos de vista de las Direcciones Generales del Autotransporte Federal y de Medicina Preventiva en el Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Capacitación y Adiestramiento de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, así como aquellos que estimen pertinentes presentar --- las autoridades locales, las agrupaciones sindicales de mayor -- representatividad y la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Así como también el establecimiento de un estímulo --- fiscal proporcional al apoyo financiero que los patrones brindan a los Centros Comunes de Capacitación y Adiestramiento.

La creación de un fondo de becas para capacitación --- previa al trabajador, sobre bases de adhesión voluntaria de las empresas y mecanismos de administración tripartita y utilizando la posibilidad que brindan los artículos 153 "G" y 391 fracción-VII de la Ley Federal del Trabajo; establecimiento de instrumentos de revisión ocupacional para aquellos trabajadores que, en su función de su edad o de deficiencias psicósomáticas, deben -- abandonar puestos típicos de la industria.

Un transporte suficiente, seguro, puntual y responsable, sólo se alcanzará en la medida en que los trabajadores de base -- y de confianza, los accionistas y los cooperativistas estén convencidos de que, la capacitación es promotora del cambio y principal canal de movilidad social.

4.- CENTRALES DE CARGA.

A raíz de la regularización del autotransporte federal-carga, que fué en el año de 1973, las centrales de servicios de carga, fueron concebidas como instrumentos idóneos para la concentración regional de la oferta del servicio de autotransporte, --- para el desarrollo de nuevas formas, sistemas de trabajo que den al usuario los servicios regulares seguridad, oportunidad y ----- economía en la movilización de sus mercancías , y al empresario - autotransportista tener una mejoría en la operación y explotación que tiendan al desarrollo horizontal y vertical de este servicio-público y al mismo tiempo se constituya en un elemento para facilitar la solución del problema de crecimiento urbano, todo ello - en el margen de una política que preserve la característica de -- una actividad preservada a nacionales, que lleve a coadyuvar el - fortalecimiento de los sistemas de distribución del vehículo para la integración del transporte.(5)

(5) Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, Avance-1980-1981, ob. cit. P.86

Estas instalaciones fueron proyectadas considerando las grandes ventajas que derivan al usuario, quién tiene la facultad de contratar la movilización de sus mercancías en forma oportuna y la garantía de la responsabilidad solidaria de la central con la empresa transportista; a las ciudades les proporciona la factibilidad de abatir los índices de contaminación ambiental y del deterioro de sus vías, el autotransportista elimina la competencia desleal, que le permite optimizar sus sistemas operativos, abatir costos y capitalizar su actividad, así mismo la autoridad le facilita la vigilancia de aplicación de los servicios autorizados.

Para su debida integración, se determinó que debían participar todos aquellos transportistas que prestaran sus servicios a las poblaciones donde se han promovido las centrales, quienes al constituirse en sociedades mercantiles, reciben acuerdo de concesión que les autoriza a construir y administrar las instalaciones que determinen necesarias. De esa manera se prevén terminales centrales, terminales rurales y oficinas coordinadoras en cada Estado.

Las primeras autorizaciones provisionales que se otorgaron para prestar el servicio como centrales de carga, fueron las sociedades que se formaron en la ciudad de Veracruz y en la ciudad de Nuevo León Tamaulipas, por ser lugares de mayor movimiento de sus productos de importación, posteriormente surgieron las de Monterrey Nvo. León y Guadalajara Jalisco, por el movimiento de sus productos industriales, todas con un procedimiento --

señalado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, procurando siempre el conocimiento de la oferta del autotransporte - de dichas poblaciones, del volúmen y características de las cargas transportadas de los destinos más frecuentes, así como de los vehículos utilizados para su transportación. A ésta actividad se le denominó " Control de Cargas " y pretendían, además del conocimiento de los datos aludidos, estimular la concentración física - de las empresas en un centro de oferta. (6)

Las centrales de servicios de carga, pueden considerarse como una respuesta adecuada para obtener mayores tazas de ---- utilidad. Las sociedades constituidas por la mayoría o por la --- totalidad de los concesionarios y permisionarios de las rutas que tocan la ciudad, de preferencia por aquellas cuya sede social sea la misma ciudad, realizarán una búsqueda y recolección organizada del flete en su región para otorgárselo a las empresas bajo unas reglas definidas, mismas que serán para todas y en estrecha relación de comunicación con las centrales de otras poblaciones.

Las centrales de servicio de carga, deberán corregir - en gran medida, las deficiencias actuales, así como proporcionar más flete regular tanto de ida como de regreso, un incremento --- sobre la tasa de utilización del equipo, reducir los tiempos de - espera por flete; organizar la recolección y reparto de las mercancías, facilitar el almacenaje y maniobras de carga y descarga-

de los camiones; además, las centrales podrían poseer instalaciones para el mantenimiento y reparación menor de los vehículos, -- como también para el descanso de los operadores, así mismo, las -- centrales de carga, constituyen un mejor punto de intercambio --- entre los transportes carreteros y ferroviarios.

Entonces, cada carga será controlada por su correspon-- diente carta de porte, emitida por la central oficialmente regis-- trada, siendo dicho documento unificado a lo largo del país, ---- además de su utilidad para la gestión de las centrales y de los - transportistas.

La fuente estadística más valiosa del transporte carretero y cuya recopilación a partir de las centrales de carga, facilitaría notablemente las acciones mencionadas anteriormente.

Posteriormente, se autorizó en una forma provisional la operación de once centrales más, desarrollándose dentro de la --- actividad de cada una de ellas el control de las cargas. Apartir-- del año de 1977, las acciones programadas para las centrales de - servicios de carga consistentes, en el fortalecimiento, desarro-- llo y adecuación al programa actual de las centrales existentes, - así como también, el análisis y elaboración de los programas de las centrales rurales de servicios de carga, en el período de los años 1978-1980, se llegaron a constituir seis centrales por año.

En cuanto a su avance y en una forma similar al proce-- dimiento seguido con las terminales centrales de pasajeros, ésta-

dependencia se encarga de inventariar y regular las terminales -- individuales de servicios de carga, promoviendo al efecto las --- modificaciones necesarias y la integración de una sociedad que -- pueda operar a nivel estatal.

5.- REGLAMENTOS MAS ADAPTADOS A LAS CONDICIONES REALES.

El desarrollo de la economía del país, ha implicado que las necesidades del transporte colectivo de personas y mercancías a través de las carreteras de jurisdicción federal, se vean constantemente incrementadas.

Esta evolución se ha visto detenida por la problemática que representa la falta de unificación de las leyes y reglamentos federales, con las existentes en los Estados y Municipios en ---- cuanto al tránsito y transporte se refiere. Este problema se ha -- estado analizando determinando que la falta de homogeneidad en -- estos ordenamientos, originan desconciertos a conductores y usuarios del autotransporte, además se tienen problemas por parte de las autoridades en la central de actividad, es necesario una re-- glamentación estricta.

Para la reglamentación se proponen, por lo general tres metas a seguir:

- 1.- Lograr un mejor conocimiento del gremio y su evolución para poder proporcionar las medidas públicas que se requie-- ran, con amplio conocimiento de causa.

2.- El control de la capacidad y competencia técnica -- de su personal y en caso necesario su eventual capacitación.

3.- Buscar el ajuste de la oferta a la demanda sobre las grandes rutas.

Con las autorizaciones que se expiden en la actualidad, se tratan de lograr los puntos anteriores; sin embargo, sólo mejorando los mecanismos de captación y análisis de toda información relevante, se podrá cumplir con estos objetivos esenciales para las carreteras.

a).- SIMPLIFICACION DE LAS MODALIDADES.

El proceso que ha seguido para obtener las concesiones por parte de los permisionarios del servicio de autotransporte en México, arranca de las disposiciones surgidas con motivo de la construcción de las primeras carreteras federales. Los procedimientos para obtener tales autorizaciones, también han seguido una trayectoria condicionada por el desenvolvimiento de la misma actividad. Es por eso que, se tiene que mantener la base de las autorizaciones, aligerando y sobre todo simplificando las modalidades de asignación de rutas y tipo de servicio, tratando de impedir que progresivamente se formen grupos de transportistas operando en condiciones irregulares por falta de claridad en la definición de las autorizaciones.

Una primera simplificación de modalidad, consistiría en adecuar de una forma más realista, las autorizaciones de presta--

ción de servicio a la función de transporte en sí, distinguiendo sólo tres tipos:

1.- El transporte público de carga general para toda clase de vehículos y tipo de carga en ruta fija.

2.- El transporte público con vehículo especializado en todos los caminos federales.

3.- El transporte particular, incluyendo el transporte de productos agrícolas por los comerciantes.

Efectivamente y con antecedente de carácter jurídico, así como la necesidad de reglamentar la importante función de comunicar las regiones agrícolas con los centros de consumo, se llegó a motivar la creación de una cuarta categoría de autorización, la llamada transporte especializado de productos del campo no elaborados y animales. Sin embargo, por razón de sus bajas tarifas que le fueron asociadas con el objeto de no gravar demasiado los productos agrícolas con gasto de transporte, los ahora poseedores de dicha autorización, se han convertido gradualmente en comerciantes, revendiendo sus productos transportados.

Por otra parte, se le ha llamado especializado sin serlo, pues comunmente no utilizan ningún tipo de vehículo que este especialmente acondicionado, ya que causa cierta confusión y se presta para interpretaciones equívocas de tarificación, finalmente, el hecho combinado de no tener ruta fija y de permitirles además, la transportación de ciertos insumos para el medio

rural, pueden llegar a provocar conflictos con las autorizaciones de carga general.

Por las razones antes expuestas, sería conveniente ---- analizar la posibilidad de suprimir ésta categoría y transformar - tal autorización según su caso, en particular o público de carga general. Se podría así mismo, tal como se procedió en el caso de los transportes sub-urbanos, en definir regiones de libre circulación en consideración a las áreas rurales que puedan servir, a -- las diferentes zonas agrícolas del país. De todas suertes deberá- precisarse un marco legal de clara y fácil aplicación.

b).- ADECUACION DE LAS RUTAS AUTORIZADAS.

Las rutas deben responder por una parte, a los equipos- y material con que cuente la empresa, por otra parte al equili--- brio de la oferta y la demanda.

Hace falta, llevar a cabo sistemáticamente estudios --- actualizados sobre la demanda del transporte por grandes rutas,-- esto ha sido ya iniciado con los trabajos del Plan de Desarrollo del Autotransporte. (7)

Además, sería conveniente especializar las autorizacio-- nes por distancia, en vez de estrictamente por ruta:

- Pequeña distancia, hasta 200 kilómetros, transporte - que se realiza con " rabones ".
- Distancia media, de 200 a 600 kilómetros, transporte-

justificable a vehículos " torthons ".

- Gran distancia, más allá de 600 kilómetros, sistemáticamente con " trailers ".

Si el transporte a gran distancia debe, por el momento continuar siendo organizado en rutas fijas, esto se plantea para distancia media; en el caso de la corta distancia, no es necesario y sólo sería una extensión a la zona libre alrededor de las principales ciudades.

Así mismo, será necesario conocer el número y la capacidad de los camiones de cada compañía autorizada que circula sobre cada ruta, además verificar la utilización de la autorización --- concedida, para en su caso modificarla, ajustandola a la práctica.

Se deberá procurar, facilitar los procedimientos de --- autorización para reducir el riesgo de volver a alentar la creación de nuevos grupos de transportistas " piratas " sin autorización, los cuales surgen espontáneamente respondiendo a la oferta y la demanda.

Por último, para llevar al desarrollo armónico de los transportes carreteros y asegurar un buen servicio, particularmente en zonas aisladas o marginadas, la administración pública, no deberá limitarse a esperar las solicitudes de permiso, sino --- que tendrá que asignar esa ruta, donde la oferta de transporte --- es manifiestamente insuficiente. Y esto será factible a través de las centrales y con apoyo en una información estadística veras ---

y actualizada sobre el transporte.

Si en el pasado, la flexibilidad de la reglamentación se logró mediante su aplicación parcial, en el futuro, ésta resultará de una aplicación estricta, pero conjuntada con las iniciativas dinámicas del propio Gobierno para ajustar y acondicionar la oferta y la demanda.

c).- ASEGURAR UNA MEJOR COHERENCIA DE LA ACCION PUBLICA.

La acción del poder público debe también coordinarse; esta inquietud general, presenta aquí algunos aspectos particulares.

De conformidad con las metas programadas en el año de 1977, se informó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sobre los accidentes imputables al camino, se hicieron sugerencias para tomar medidas que procedieran, en puntos que rompían con la uniformidad de los caminos, se dió opinión sobre el " Sub-sistema de información vial para uso turístico ".

La coordinación mantenida entre la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, y con el organismo descentralizado denominado Caminos y Puentes Federales de Ingreso y Servicios Conexos, se incluyeron en la nueva reglamentación sobre el peso y dimensiones de vehículos, así como, las disposiciones necesarias para dar mayor coherencia al diseño de pavimentos y puentes con la operación y vigilancia de servicios y la fabricación de vehículos.

Basándose en los informes de accidentes ocurridos en las carreteras federales que formula la policía federal de caminos, se continúa seleccionando los que fueron ocasionados por causas imputables al camino, para remitir esta información tanto a la Dirección General de Conservación de Obras Públicas dependiente de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, como al organismo descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, a fin de que se tome en cuenta en la elaboración de los programas de reconstrucción y mantenimiento de la red de carretera federal. Debido a que las condiciones de los caminos han provocado que la red presente desequilibrios importantes en sus índices de servicio en los diferentes tramos, lo que en ocasiones obliga al usuario a recorrer mayores distancias, al tener que seleccionar rutas alternas que ofrezcan mejores condiciones de seguridad sobre todo al tránsito de vehículos, es evidente que esto viene a distorcionar el funcionamiento de la red y en consecuencia encarece los costos del transporte.

Finalmente las carreteras de cuota deben ser también objeto de una simplificación, suprimiendo aquellas que tienen un bajo rendimiento con relación a los costos de operación y cobranzas.

El sistema de cuota está integrado por carreteras de altas especificaciones, cuya construcción ha permitido solucionar los problemas de congestionamiento que presentaban las llamadas -

carreteras libres, que existen como rutas alternas, aliviando -- además por medio de la vía cuota.

La importancia de las obras de cuota dentro del sistema vial en México, pone de manifiesto al llegarse a considerar - que en los pocos más de 1000 kilómetros que integran éste sistema, se presentan los más altos volúmenes de tránsito, que sirven a las zonas de más alto y acelerado desarrollo. Las carreteras - que integran nuestra red, han llegado a su máxima capacidad, la mayoría de ellas se encuentran ya en la etapa de saturación.(8)

En nuestro país, salvo muy contadas y antiguas concesiones otorgadas para la construcción de puentes, por medio del organismo descentralizado Puentes Federales de Ingresos y Servicios-Connexos, el único que ha manejado hasta nuestros días, este tipo de servicio dentro de la infraestructura para el transporte que - en lo social y económico, ha brindado algunas ventajas, tales --- como: A los usuarios de las regiones en donde se han construido - carreteras de cuota, la opción de elegir el transitar por una vía de mejores especificaciones viales, que le proporcionan mayor --- seguridad y comodidad en el recorrido, así como un menor tiempo - de recorrido entre los puntos de origen y destino, y por ende --- menores costos de operación y desgaste de los vehículos, pagando una determinada cuota.

Actualmente, las cuotas en tales carreteras y obras, - han sido establecidas con el fin de participar al reembolso de -

(8) Reunión Preparatoria para la Planeación del Autotransporte-
ob. cit. P. 2-8 (1/4)

los prestamos utilizados para su construcción y reparación, la inversión que se realizó puede quedar asegurada en un plazo razonable mediante una adecuada actualización de las tarifas o cuotas correspondiente.

Dicha actualización debe estudiarse en forma consiente tomando en cuenta el beneficio que reciben, el usuario, por confort, seguridad, acortamiento de recorrido, en comparación con las carreteras libres de las que sean alternas, así como también, incluir y tomar en cuenta, las cargas correspondientes por el mayor o menor deterioro que se cause a la carretera por el peso y tipo de vehículo que transite.

C O N C L U S I O N E S .

1.- La gran cantidad de recursos económicos y humanos - utilizados en el autotransporte público federal, hacen necesario la adecuación de la legislación de la materia, a las necesidades- que afronta éste tipo de servicios en la realidad.

2.- La concesión, acto mediante el cual el Estado permi- te a los particulares llevar a cabo la prestación del servicio de transporte, es un tanto compleja considerando la multiplicidad de requisitos, por lo que se sugiere su simplificación.

3.- Los concesionarios del servicio público del auto--- transporte al llevar a cabo su actividad, realizan actos de co--- mercio, por lo que consideramos que el contrato de transporte es- de naturaleza mercantil y consideramos al concesionario como co--- merciante.

4.- Al analizar el contrato de transporte, concluimos - que es un contrato de naturaleza mercantil, consensual, sinalagmá- tico perfecto, oneroso, bilateral y de naturaleza jurídica Sui--- Generis.

Aún cuando existen diversos contratos afines o semejan- tes al de transporte como: el contrato de arrendamiento de vehícu- los, contrato de circulación de vehículos en vías ajenas, contra- to de mudanza, contrato de transmisión de mensajes y contrato de- remolque. Por sus características y elementos propios, el contra-

to de transporte es de carácter Sui-Generis.

5.- Las condiciones comunes al contrato de transporte, son las siguientes: Obligatoriedad de la contratación, Igualdad de trato para todos los usuarios, La proporcionalidad, La responsabilidad, Extensión y Extinción de la misma y por último el control administrativo.

6.- Los elementos personales del contrato de transporte son: El porteador, el cargador y el consignatario, así como los elementos reales que son: el precio y la cosa transportada.

7.- Las obligaciones del porteador son las siguientes: -
I.- Recibir las Mercancías en el tiempo y lugar convenido; II.- -
Emprender y concluir el viaje dentro del plazo convenido; III.- -
Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad; IV.- A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte; V.- A pagar, en caso de retardo que le sea imputable la indemnización convenida; VI.- A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así se encuentran consideradas en la carta de porte; VII.- A probar que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo del viaje, no ha tenido por causas su culpa o negligencia; VIII.- A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a criterio de perito tuvieren -- las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega; IX.- Y en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato relativo.

8.- Los derechos del porteador son los siguientes: I.- A recibir la mitad del porte convenido, si por culpa o negligencia del cargador no se llegare a verificar el viaje; II.- A percibir la totalidad del porte, si por negligencia o culpa del cargador no se verifica el viaje, siempre que, a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo; III.- A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor; IV.- A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de la recepción; V.- A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas; VI.- A retener las mercancías, cuando el porte no ha sido pagado; VII.- A promover el depósito ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario o a quién lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.

9.- Las obligaciones del cargador son las siguientes: I.- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenido; II.- A entregar los documentos necesarios, para el libre tránsito y pasaje de carga; III.- A sufrir los comisos, multas y demás penas que se impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se

causen por la violación de las mismas; IV.- A sufrir la pérdidas o averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de caso fortuito; V.- A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que se le ocasionen por falta de cumplimiento del contrato; VI.- A remitir con oportunidad la carta de porte - al consignatario a modo que pueda hacer uso de ella en el momento de llegar la carga a su destino final.

10.- El cargador tienen derecho: I.- A variar la consignación de las mercancías mientras estuviere en camino, si diere oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario; II.- A variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva.

11.- Las obligaciones del consignatario son las siguientes: I.- A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado que tenga las condiciones expresadas en la carta de porte; II.- A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando así lo solicite el porteador; III.- A devolver la carta de porte o en su defecto otorgar un recibo de entrega de las mercancías; IV.- A pagar al porteador, si el porte no ha sido cubierto, como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere; V.- A ejercer dentro de las veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, -

debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que -- ésta cause; VI.- A cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las -- mercancías porteadas.

12.- El consignatario tiene derecho: I.- A que mientras sea el tenedor de la carta de porte, le sean entregadas las mer-- cancías; II.- A no recibir las mercancías en los casos expresa-- dos en este título, y, además, cuando su valor no alcance a cu--- brir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción,-- conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del - del cargador; III.- A que los anticipos que haya hecho con moti-- vo de la entrega de la carga, se le reintegren desde luego sin -- esperar a que se cubran con su precio; IV.- A todo lo demás que - está prevenido en la prescripción de este capítulo.

13.- Los principales problemas en los que se encuentra-- actualmente el autotransporte son los siguientes: La baja eficien-- cia general de los transportes de carga; La inseguridad en las -- carreteras producida principalmente por la ausencia de una educa-- ción vial, otro de los problemas que ha prevalecido en nuestros - días, es el de la carga por eje, el cual se estipulan tonelajes - y sin embargo se sobrecargan los vehículos sin corresponder a las especificaciones, lo mismo sucede con los de pasajeros, aunado a esto, a la falta de vigilancia en las carreteras por parte de la policía federal de caminos, así como la carencia de profesiona-- lización del servicio del autotransporte.

14.- Proponemos como, soluciones a los problemas del - autotransporte, incrementar las actuales campañas de seguridad - sobre las carreteras, mediante una educación vial, ya que la --- mayoría de la población carece de ella, así como la creación de los centros de verificación técnico de vehículos para la revi--- sión y verificación de vehículos, obligando con esto a un mante--- nimiento periódico de las unidades, así como también capacita--- ción y adiestramiento como soporte del desarrollo del autotrans--- porte carretero, tanto para el personal operativo como el admi--- nistrativo.

15.- Considero que debe existir un reglamento más adap--- tado a las condiciones reales del autotransporte, en virtud de --- que en nuestro país ultimamente a tenido un gran desarrollo en --- este rubro, ésta evolución se a visto detenida por la problemáti--- ca que representa la falta de unificación de criterios de las --- diversas leyes y reglamentos federales, lo que provoca que cons--- tantemente sean violadas, originando desconcierto a los conducto--- res y usuarios, tan es así, que se tiene problemas por parte de - las autoridades en el control de está actividad, es por eso que es necesario una estricta reglamentación proponiendo tres metas a --- seguir:

Primera.- El de lograr un mejor conocimiento del gremio--- y su evolución para poder proporcionar las medidas públicas que - se requerán.

Segunda.- El control de la capacidad y competencia ---- técnica del personal y de su eventual capacitación.

Tercera.- El de buscar un ajuste entre la oferta y la demanda sobre las grandes rutas.

16.- En cuanto a las autorizaciones de rutas es necesario simplificar las modalidades de asignación de cada una de las rutas y tipo de servicios que se otorgan, todo esto con el efecto de impedir que progresivamente se formen grupos de transportistas operando en condiciones irregulares por la falta de claridad en la definición de cada una de las rutas, considerando que deben -- de asignarse invariablemente a cualquier punto de la República -- para propiciar un desarrollo armónico de los transportes carreteros y asegurar un buen servicio, principalmente a las zonas marginadas o aisladas.

B I B L I O G R A F I A .

E N C I C L O P E D I A S .

- 1.- Biblioteca Salvat de Grandes Temas, Los Transportes, Salvat-Editores S.A., Barcelona-España,1973.
- 2.- Enciclopedia Ilustrada Cumbre, Editorial Cumbre, S.A., -----Tomo 13, México-1971.
- 3.- Enciclopedia de México, Tomo XII, Editorial Mexicana S.A. de C.V., Ciudad de México-1977.
- 4.- Gran Enciclopedia Larousse, Tomo X, Editorial Planeta S.A., -Barcelona-Bogota-Buenos Aires-Puerto Rico-México-1967.
- 5.- Gran Enciclopedia Ilustrada del Selecciones del Reagers ----Digest, Tomo VIII, Marca Registrada, Madrid-México-Santiago de Chile-Bogota-Nueva York.
- 6.- Nueva Enciclopedia Temática, Editorial Richards, Tomo 6, --1965, Panama.

DOCTRINA

- 7.- ACOSTA ROMERO MIGUEL, Derecho Administrativo, 3a. edición,--Editorial Porrúa S.A., México D.F., 1979.
- 8.- AGUILAR CARBAJAL LEOPOLDO, Contratos Civiles, 2a. edición, -Editorial Porrúa S.A. México D.F., 1977.
- 9.- BURGOA H. IGNACIO, Derecho Constitucional, 4a. Edición, Editorial Porrúa S.A., México D.F., 1982.
- 10.- CERVANTES AHUMADA RAUL, Derecho Mercantil, Primer Curso, ---Editorial Herreros S.A., Amazonas 44, México-1982.
- 11.- DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, 6a. Edición, Editorial Porrúa S.A., México D.F.,1973.
- 12.- DE PINA VARA RAFAEL, Elementos de Derecho Civil Mexicano, --Contratos en Particular, Editorial Porrúa S.A., Volumen IV,-México-1961.

- 13.- GARCIA MAYNES EDUARDO, Introducción al Estudio del Derecho,- Editorial Porrúa S.A., México-1980.
- 14.- GARRIGUES JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, Tomo II, Editorial Porrúa S.A., México D.F., 1979.
- 15.- MUÑOZ LUIS, Derecho Mercantil, Tomo IV, Primera Edición, --- Cardenas Editor y Distribuidor, México D.F., 1974.
- 16.- OLIVERA TORO JORGE, Manual de Derecho Administrativo, 3a. -- Edición, Editorial Porrúa S.A., México-1972.
- 17.- PUENTE Y FLORES ARTURO y CALVO MARROQUI OCTAVIO, Derecho --- Mercantil, 4a. Edición, Editorial Banca y Comercio S.A., --- México D.F.
- 18.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN, Curso de Derecho Mercantil, --- Tomo II, 4a. Edición, Editorial Porrúa S.A., 1960.
- 19.- ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano, Tomo Quinto, Obligaciones, Volumen II, 4a. Edición, Editorial Porrúa S.A. México-1981.
- 20.- ROJINA VILLEGAS RAFAEL, Derecho Civil Mexicano, Tomo Tercero, Bienes y Derechos Reales, Volumen I, 4a. Edición, México-1969.
- 21.- SERRA ROJAS ANDRES, Derecho Administrativo, 11a. Edición, -- Tomo I, Editorial Porrúa S.A., México-1982.
- 22.- SAYAGUES LASO ENRIQUE, Tratado de Derecho Administrativo, --- Tomo II, Montevideo-1959.
- 23.- S. MARIENHOFF MIGUEL, Tratado de Derecho Administrativo, --- Tomo III-B, Contratos Administrativos, Abeledo, Buenos Aires, 1970.
- 24.- TENA RAMIREZ FELIPE, Derecho Constitucional, 18a. Edición, - Revisada y Aumentada, Editorial Porrúa S.A., México-1981.

DOCUMENTOS OFICIALES.

- 25.- Autotransporte Público Federal y Equipos de Transporte, ---- Análisis y Expectativas por la S.S.P. - S.C.T. - S.P.F.I.
- 26.- BARRIENTOS ESPARZA JAVIER, Las Comunicaciones y los Transportes en México, Volumen I, Temas Nacionales, archivo del IEPES del Partido Revolucionario Mexicano.

- 27.- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1977-1982 Avance Abril 1980/marzo 1981, Evaluación, Reprogramación --- 1981/1982, Dirección General de Autotransporte Federal, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 28.- MADRID HURTIADO MIGUEL, Plan Básico 1982-1988 y Plataforma -- Electoral, IEPES, P.R.I.
- 29.- Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Plan Nacional -- del Autotransporte, Libro 4, El Transporte por Carretera, -- versión final, Marzo-1979.
- 30.- Diario Oficial de la Federación, Organo del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Tomo CCCLII, No.19 28 de Mayo de 1980.
- 31.- Reunión Preparatoria de Consulta Popular, Transporte Carretero y su Infraestructura, IEPES, P.R.I., 1982-1988, 12 de --- Marzo de 1982, Puebla Puebla.

JURISPRUDENCIA.

- 32.- Ley de Vías Generales de Comunicación, Decimo tercera edición Editorial Porrúa S.A., México-1984.
- 33.- CRUZ PONCE LISANDRO y LEYVA GABRIEL, Código Civil para el -- Distrito Federal en Materia Común, actualizado, Editorial -- Porrúa S.A., México-1982.
- 34.- Código de Comercio Mexicano, Leyes Complementarias, Trigesima Edición, Editorial Porrúa S.A., México-1981.
- 35.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Colección Porrúa S.A., México-1978.
- 36.- Jurisprudencia Poder Judicial de la Federación, Tesis de --- Ejecutorias, 1915-1975, apéndice al Seminario Judicial de la Federación, 4a. parte, 3a. Sala, México.
- 37.- Tabulador de Sanciones de la Dirección General de Autotransporte de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

DICCIONARIOS.

- 38.- Gran Diccionario Enciclopedico Ilustrado, Tomo III, del Se-- lecciones Readers Digest, Marca Registrada, México D.F.
- 39.- ESCRICHE JOAQUIN, Diccionario Razonado de Legislación y Ju-- risprudencia, Nueva Edición, Paris, Garnier Hermanos, librer-- os- Editores.

REVISTAS.

- 40.- Revista Transport, Editorial Langrane, S.A., Año 3, No. 32,-
Mayo de 1981.
- 41.- Impacto Revista, Publicaciones Llergo S.A., Edición 1741, --
14 de Julio de 1983, México D.F.