

14/138



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA DE DERECHO

**EL REGIMEN JURIDICO EN EL CONTRATO
DE TRANSPORTE.**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
EDMUNDO GARCIA BRUNO

MEXICO, D. F.

1982



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 esta 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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

INDICE GENERAL

Pág.

CAPITULO I

EL REGIMEN JURIDICO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

ANTECEDENTES HISTORICOS

A).- NOCIONES GENERALES.....	1
B).- CONCEPTOS Y FORMAS.....	4
C).- CLASES DE TRANSPORTE.....	7

CAPITULO II

DE LOS CONTRATOS

A).- CLASES DE CONTRATOS.....	12
B).- OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PORTEADOR.....	17
C).- OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO.....	19
D).- LA DISTINCION DE LOS CONTRATOS AFINES.....	25

CAPITULO III

EL TRANSPORTE DE PERSONAS

A).- NOCIONES GENERALES.....	29
B).- DERECHOS DE LAS PERSONAS.....	30
C).- PRESCRIPCION EN EL TRANSPORTE.....	31

CAPITULO IV

EL TRANSPORTE MULTIMODAL

A).- BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL	35
B).- DIVERSAS CLASES DE TRANSPORTE.....	35

Pg.

C).- CONCEPTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y CONTENEDOR.....	91
D).- REQUISITOS PARA CONSTITUIRSE EN OPERADOR DEL TRANS- PORTE MULTIMODAL.....	97
CONCLUSIONES.....	98
BIBLIOGRAFIA.....	103

C A P I T U L O I

EL REGIMEN JURIDICO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

ANTECEDENTES HISTORICOS

- a).- NOCIONES GENERALES**
- b).- CONCEPTOS Y FORMAS**
- c).- CLASES DE TRANSPORTE.**

CAPITULO I

EL RÉGIMEN JURIDICO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

A) NOCIONES GENERALES.

Sin la actividad transportadora no podríamos imaginarnos el desenvolvimiento de las comunidades humanas, ya que sin él no sería imaginable la circulación de las mercancías.

En la vida moderna la actividad del transporte se ha convertido en un servicio público, que se presta entre nosotros previo permiso o concesión del estado, por empresas sometidas al control administrativo, conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación. (1)

Nuestro Código de Comercio, se refiere sólo a los transportes terrestres o fluviales (el transporte marítimo está reglamentado en la Ley de Vías Generales de Comunicación) y establece el mismo Código de Comercio que serán mercantiles los transportes referidos, cuando tengan "por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio" y cuando "siendo cualquiera sujeto sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público" (artículo 576 de Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y leyes complementarias).

Ahora bien estamos completamente convencidos de que efectivamente dicho Código de Comercio dice la verdad ya que el citado ar --

(1).- Cervantes Ahumada Raul.- Derecho Mercantil, Primera Edición, - Editorial Herrera, S. A. México 1975. Pág. 487.

titulo es momento en contrato mercantil de transporte terrestre.

Los contratos de transporte aislados son de menor preparación y de menor importancia en la práctica comercial.

Para la prestación del servicio se requiere generalmente, un vehículo, buque, avión, autobús, tran, avión, o una línea conductora de gasoducto, alacante, líneas transportadoras de energía eléctrica ó un mecanismo transmisor, emisoras de radio y televisión, ya que en la antigua práctica comercial lo esencial era el vehículo;-- pero en la complicación de la vida moderna se requirieron de una base infraestructural, como, vías férreas, caminos, oficinas, talleres, - pero en la actualidad, la mayor parte de los contratos de transporte se prestan por empresas establecidas, sujetas a concesión estatal, - que operan bajo tarifas y condiciones impuestas por el estado. (2)

El transporte fué primeramente un hecho y luego un contrato, - fue un hecho, sin consecuencias jurídicas, cuando el propio productor o el comerciante llevaba sus productos utilizando sus propias fuerzas, o la de los animales domésticos de su pertenencia. Y fué un contrato cuando, no bastándole sus propios medios para el transporte, hubo de confiar a un tercero el cuidado de su persona y cosas para el traslado en un lugar a otro. (3)

El transporte terrestre fue por muchos siglos muy deficiente, utilizando siempre las vías de comunicación naturales, no acustionadas y no sólo por la falta de caminos, sino por el mal estado de éstos,-

(2).- Cervantes Zamora Ruiz.- Ob. Cit. Pág. 488.

(3).- Benito Lorenz.- Manual de Derecho Mercantil (Derecho Mercantil Español) Tomo II. Parte Especial. Tercera Edición, Madrid, Victoriano Suárez, Preciados 48, 1924. Pág. 756.

que no conocían otro medio de arreo que el transporte a lomo de los animales de carga y por esta razón, en su aspecto jurídico, y - por espacio de muchos siglos, el transporte no pasó de ser un arrendamiento de comovientes, con escasísima importancia en la legislación. (4)

En cambio, otros transportes por ejemplo el de lagos tanto - fluviales como marítimos, hubo de sus comienzos de ser regulado contractualmente, porque, tanto el productor como el comerciante, tuvieron que utilizar los medios de arreo artificiales que discurrieron los industriales habitantes de los mares, lagos y ríos para trasladarse de un punto a otro, confiéndoles aquéllos a estos, por poco tiempo, sus personas y sus bienes, para que con su arte y periciales condujeran sanos y salvos al lugar de su destino. (5)

El transporte de la navegación marítima si pudo ser en sus comienzos obra de uno solo y pronto tuvo que ser de muchos y al poco tiempo el manejo de las naves.

Dice Benito Lorenzo que existió la confianza a hombres expertos, encomendando a uno la dirección y a los demás la cooperación y ayuda necesaria, para que, con las fuerzas de todos se consiguiere los peligros que el mar tiene y todo ello terminó desde tiempos remotos, por que no se puede precisar ni su origen ni su formación ya - que se ofrece una particularidad muy digna de notarse, que desde la aparición de los Reyes Rodias hasta los Reales de Olerón se regulan cuestiones relacionadas con el contrato de transporte, sin que éste resulte regulado hasta la aparición del consulado de mar de Barcelona, en el que se tratan ya fundamentalmente todos los problemas jurídicos.

(4).- Benito Lorenzo.- Ob. Cit. Pág. 755.

(5).- Benito Lorenzo.- Ob. Cit. Pág. 762.

dices que nacen del mismo.

Hace mención Benito Lorenz que a partir de la Revolución Francesa se presenta el cambio de condiciones de la vida económica de los pueblos civilizados lo que vino a producir en el problema de los transportes una revolución tan radicalísima, que obligó a los legisladores a preocuparse del contrato de transporte terrestre, en los modernos Códigos de Comercio, al cual se constituye obligado de los mismos desde el Código de Napoleón de 1807, que ha terminado, con la aplicación del vapor a los transportes terrestres, siendo toda una legislación especialísima que constituye el transporte por ferrocarril, legislación que hoy sigue sin incorporarse a los modernos Códigos de Comercio en la mayor parte de las legislaciones.

Y aunque la civilización Romana dió prueba elocuente de su poderío incontrastable construyendo las grandes vías de comunicación del Imperio, cuyos restos todavía causan la admiración de las gentes, sus construcciones no tuvieron por objeto el desarrollo de los transportes, sino la satisfacción de necesidades guerreras y políticas.

Por eso el desmoramiento del Imperio hizo que, faltando las cuidados necesarias para la conservación de esas grandes vías, que ya no interesaban a los pueblos, se utilizasen lo mas rápidamente y Europa, Asia y Africa, poco despues de la caída del Imperio, volvieron el antiguo estado de cosas en lo referente a las comunicaciones interiores terrestres. (6)

b).- CONCEPTO.- El Dr. Cervantes Ahumada Raul, (7) dice que -

(6).- Benito Lorenz.- Ob. Cit. Pág. 761.

(7).- Cervantes Ahumada Raul.- Ob. Cit. Pág. 489.

el transporte es el contrato en virtud del cual el porteador se obliga mediante un precio, a transportar personas o cosas de un lugar a otro y entregar las cosas transportadas al consignatario.

Ahora bien, también dice, Cervantes Ahumada Raul, que el Código Civil Italiano menciona, que el transporte es el contrato mediante el cual el porteador se obliga mediante la contra-prestación correspondiente, a transferir personas o cosas de un lugar a otro, artículo 1678 del citado Código.

El Código de Comercio de Guatemala establece: Según Cervantes Ahumada Raul, que el transporte es el contrato mediante el cual el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercancías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.

Podemos decir que el concepto del transporte, es variable en diferentes legislaciones de países extranjeros y se le matiza con diversas denominaciones, como se podrá apreciar en nuestro Código Civil, faltan el precio y el consignatario; el Código Italiano le falta el consignatario y el Código Guatemalteco usa la expresión de mercaderías por cosas.

Concepto de transporte en nuestro Código Civil, es el contrato por el cual uno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua, o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos. Artículo 2646, Leyes y Códigos de México, Código Civil, para el Distrito Federal, ahora bien al respecto al concepto anterior sobre el transporte pues en lo personal no existe nada en contrario ya que proviene de una de nuestras legislaciones vigentes y estoy de acuerdo con dicho concepto.

6

Por otra parte, Cervantes Ahumada Raul, (8) manifiesta que teniendo en cuenta las diferencias fundamentales que entre las distintas clases de transportes existen para formular un concepto general - que abarque las modalidades del contrato de transporte, tendremos - que prescindir de las citadas diferencias del transporte, y así podremos decir que el contrato de transporte es aquel por el cual una persona se obliga con otra a trasladar de un punto a otro personas, cosas o noticias en cierto tiempo y por un precio determinado.

LA FORMA.- Ahora bien, Cervantes Ahumada Raul, (9) establece - que la forma es el transporte en el cual los portadores tienen la - obligación de entregar a los pasajeros un billete o boleto, en el - que conste las condiciones del contrato, y a los cargadores, en el - transporte de cosas, una carta de porte, conocimiento de embarque o - constancia de celebración del contrato, con las notas de telégrafos.

En cuanto a la carta de porte nuestro Código de Comercio expresa: El nombre, apellido, y domicilio del cargador y el nombre y domicilio del portador, el nombre, apellido y domicilio de la persona a quien vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta, la designación de los efectos, con la - expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan, el precio del transporte, la fecha en que se hace la expedición, el lugar de la entrega al portador, el lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario, la indemnización que haya de abonar al portador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto - Artículo 581, Leyes y Códigos de México, Código de Comercio, y Le -

(8).- Cervantes Ahumada Raul.- Ob. Cit. Pág. 490.

vos complementarias. Al respecto el artículo anterior en la particular estoy de acuerdo con dicho precepto referido ya que es indispensable lo requerido en el llamado artículo, porque esimismo se facilita el trabajo de la persona.

Por otra parte Fuente y Flores Arturo y Calvo Marroquín Octavio, (10) establecen que además la forma, es indispensable para la existencia del contrato y recibe el nombre de solemnidad, en virtud que en las convenciones mercantiles, cada uno se obliga en la manera y términos que aparece que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados (artículo 78 de nuestro Código de Comercio, por lo que se exceptúan de esta regla los contratos que, con arreglo a las leyes mercantiles, deben de hacerse constar en escritura pública, o sea el contrato de sociedad mercantil que debe de otorgarse ante notario público y los contratos que se celebran en país extranjero y que la Ley exija escrituras, formas o solemnidades determinadas para su validez, aunque no sean exigidas por la Ley Mexicana, y si estos casos, los contratos que no llenan las solemnidades requeridas, no producirán ninguna obligación, ni acción en juicio (artículo 79, Leyes y Códigos de México, Código de Comercio, y Leyes complementarias.

c).- CLASES DE TRANSPORTE.- Según sea el medio en que se realiza el transporte, se pueden distinguir en transportes por tierra, por mar y por aire. Dentro de la legislación mexicana se hace la ad--

(9).- Cervantes Ahuacada Raul.- Ob. Cit. Pág. 491

(10).- Fuente y Flores Arturo y Calvo Marroquín Octavio, Derecho Mercantil, Vigésima Edición 1977, Editorial Banca y Comercio, S. A., Pág. 253.

vertencia que el transporte por vías fluviales se encuentre similar al transporte por vías terrestres, y el éstas mismas se reputarán en contratos mercantiles, cuando tengan por objeto mercaderías e cualesquiera efectos de comercio, y cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador e se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Tomando en consideración lo expuesto anteriormente se podrían distinguir transportes por ferrocarril, transporte marítimo, autotransportes; pero existe una clasificación que tiene más trascendencia, - desde el punto de vista jurídico, es la hecha en razón a la naturaleza de los objetos transportados. (11)

Por lo que entonces se distingue el transporte de personas, - transporte de cosas y transporte de noticias, ya que el transporte de noticias, según el artículo 11 de la Ley de vías generales de comunicación, queda reservado exclusivamente en favor del estado.

Por otra parte el transporte de personas y el transporte de cosas se refieren tanto al Código de Comercio como al Código Civil y a la Ley de vías generales de comunicación de 30 de diciembre de -- 1939, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 19 de febrero de 1940, según esta Ley, son vías generales de comunicación; los mares territoriales; las corrientes flotantes y navegables cuando desemboquen en el mar, cuando pasen de un Estado a otro; también los canales que se destinen a la navegación; los ferrocarriles; los caminos cuando comuniquen a dos o más Entidades Federativas; el espacio-

(11).- Cervantes Ahumada Raul.- Ob. Cit. Pág. 489.

(12).- Curso de Derecho Mercantil. por Joaquín Rodríguez Rodríguez,- Tomo II Segunda Edición 1952, PP. 241, 242, Editorial Porrúa, S. A.

9
aeronaval en que transitan las aeronaves, para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación se requiere concesión del Ejecutivo Federal, otorgada por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, artículo 80. de la Ley antes citada.(12)

CAPITULO II

DE LOS CONTRATOS

a).- Clases de contratos

b).- Obligaciones y derechos del porteador

c).- Obligaciones del consignatario

d).- La distinción de los contratos afines.

CAPITULO II

DE LOS CONTRATOS

a).- CLASES DE CONTRATOS

Nuestro Código Civil, establece que los contratos son convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, además los contratos son una especie del género convenios, o sea, que convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones. Por lo que el convenio es una especie del acto jurídico, y que es la manifestación de voluntad para producir efectos jurídicos, por lo anteriormente expuesto es relacionado con el Derecho Civil pero también es extensivo al Derecho Mercantil, y podemos decir que los contratos mercantiles son convenios que producen o transfieren obligaciones y derechos de naturaleza mercantil, ya que para la existencia del contrato nuestro Código Civil para el Distrito Federal exige dos elementos: El consentimiento y el objeto y agrega un tercero que es la forma.

I.- Podemos decir que el consentimiento, es el acuerdo de voluntades el cual es un elemento esencial del contrato y cuando este mismo se celebre entre presentes no es difícil saber en que momento concluyó el contrato, ya que éste existe desde que las dos partes manifiestan su voluntad de obligarse. Y existe un problema cuando un contrato se celebra entre ausentes, es decir, entre personas que no se encuentran una en presencia de la otra, surgiendo de inmediato lo que se llama la oferta y la aceptación que pueden hacerse por escri-

(13).- Código Civil para el Distrito Federal, Libro Cuarto, Primera Parte, Título Primero, Artículo 1803, 1824, 1832. P.P. 327, 329, 330.

te, lo que da lugar a los contratos llamados por correspondencia, --
 nuestro Código de Comercio establece que los contratos mercantiles --
 que se celebren por correspondencia quedarán perfeccionados desde que
 se conteste aceptando la propuesta o las condiciones con que ésta fue
 modificada, y que dicha correspondencia telegráfica sólo produci-
 rá obligación entre los contratantes que hayan establecido un contra-
 to por escrito, (Artículo 80 de nuestro Código de Comercio).

II.- El Objeto.- El objeto del contrato es la obligación y el
 objeto de ésta es la presentación, que puede consistir en dar, hacer-
 o no hacer y cuando nuestro Código Civil habla del objeto del contra-
 to, se refiere al objeto de la obligación en virtud que la cosa, obje-
 to de una obligación de dar debe llenar los siguientes requisitos: -
 Existir en la naturaleza, ser determinada o determinable en cuanto a-
 su especie y estar en el comercio, y el hecho positivo o negativo, -
 objeto de las obligaciones o sea al contrato, debe ser posible, lícito
 y las convenciones ilícitas no producen obligación ni acción, aun-
 que recaigan sobre operaciones de comercio.

III.- La forma.- Cuando es indispensable para la existencia --
 del contrato, recibe el nombre de solemnidad, esto quiere decir que -
 en las convenciones mercantiles, cada uno se obliga de la manera y -
 términos que aparezca o que quiera obligarse, sin que la validez del-
 acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos
 determinados, y se exceptúan de lo anterior los contratos que, con -
 arreglo a las leyes mercantiles, deban de hacerse constar en escritu-
 ra pública o requieran formas de solemnidades necesaria para su efica-
 cia y los contratos celebrados en país extranjero en que la ley exija
 escrituras, formas o solemnidades determinadas para su validez, aun -

que no le exige la ley mexicana, pero los contratos que no llenan las solemnidades requeridas no producirán, ninguna obligación, ni acción en juicio. Y para que tenga validez un contrato es necesario examinar si es válido y éstos mismos son anulables si el consentimiento está viciado por error, dolo, o violencia o si alguna de las partes contratantes es incapaz, ya que las disposiciones del derecho civil los cuales marca nuestro propio Código sobre la capacidad de los contratantes y causas que invalidan los contratos son aplicables a los actos mercantiles. (13)

Puente y Flores Arturo y Calvo Marroquín Octavio (14) nos dicen al respecto que los contratos se clasifican en: Unilaterales y bilaterales, onerosos y gratuitos, consuntivos y aleatorios, consensuales, reales y solemnes.

A) El contrato es unilateral, cuando se obliga una sola de las partes como es el préstamo mercantil, el depósito bancario de dinero, y es bilateral cuando las dos partes se obligan recíprocamente y estos mismos también reciben el nombre de contratos sinalagmáticos, como la compra venta mercantil, artículo 372 de nuestro Código de Comercio que establece: En las compraventas mercantiles se sujetarán los contratantes a todas las estipulaciones lícitas con que las hubieren pactado, y la cuenta corriente. Artículo 302 del mismo Código que dice en virtud del contrato de cuenta corriente, los créditos de las remesas recíprocas de las partes se anotan como partidas de abono o de cargo en una cuenta, y solo el saldo que resulta a la clausura de dicha cuenta constituye un crédito exigible y disponible.

B) Son onerosos los contratos en que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos, como en la permuta mercantil Artículo

(14).- Puente y Flores Arturo, Calvo Marroquín.- Derecho Mercantil, Vigésima Segunda Edición.- México 1977, Editorial Banca y Comercio, S. A. Págs. 162 a la 263.

308 de nuestro Código de Comercio y es gratuito el contrato cuando el provecho es solamente de una de las partes y en el cual uno de los contratantes se obliga a conceder gratuitamente el uso de una cosa no fungible y el otro contrae la obligación de restituirla individualmente.

C) Los contratos comutativos son aquellos en que las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que éste las cause y esto se presenta en el contrato de transporte Artículo 576 de nuestro Código de Comercio, y en la mayor parte de los contratos mercantiles, y el contrato es aleatorio cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida, sino hasta que ese acontecimiento se realice, Artículos 1835 y 1838 de nuestro Código Civil.

D) Los contratos consensuales, son los que se forman por el solo consentimiento de las partes por ejemplo la compraventa mercantil. Artículo 371 de nuestro Código de Comercio y los contratos reales son los que, además del consentimiento, para su perfeccionamiento requieren la entrega de la cosa que viene siendo el depósito mercantil ordinario Artículo 332 de nuestro Código de Comercio, estimando que el depósito es mercantil si las cosas depositadas son objeto de comercio, o si se hace a consecuencia de una operación mercantil y el artículo 267 del citado código de comercio establece que el depósito de una suma determinada de dinero en moneda nacional o en divisas o monedas extranjeras transfiere la propiedad al depositario y lo obliga a res-

tituir la suma depositada en la misma especie salvo lo dispuesto que los depósitos que se constituyen en caja, saca o sobre cerrados, no transfieren la propiedad al depositario, y su retiro quedará sujeto a los términos y condiciones que en el contrato mismo se señalen, otro ejemplo del contrato real es el reporte, Artículo 259 de nuestro Código de Comercio el cual establece que el reporte se perfecciona por la entrega de los títulos y por su endoso cuando sean nominativos y los contratos solemnes son los que requieren determinada forma externa - prescribe por la ley, sin la cual el consentimiento no tiene eficacia jurídica. Además el contrato de transporte es un convenio por el cual una persona llamada porteador, se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución (Artículo 2646 de nuestro Código Civil).(14)

Puente y Flores Arturo y Calvo Marroquín Octavio (15) dicen - que, el contrato de transporte se clasifica desde dos puntos de vista: a).- Atendiendo al medio empleado para hacer el transporte, que puede ser terrestre, fluvial marítimo y aéreo.

b).- Atendiendo al objeto del transporte el cual se divide en - transporte de personas y transporte de cosas.

Por otra parte el contrato de transporte por vías terrestres y fluviales se considera mercantil en los siguientes casos:

1.- Cuando tienen por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.

2.- Cuando el porteador es comerciante.

3.- Cuando el porteador se dedice habitualmente a efectuar -- transportes para el público.

(15).- Arturo Puente y Flores y Octavio Calvo Marroquín.- Ob. Cit. -- Págs. 252 a 255 y 262 a 263.

4.- Cuando el porteador es una empresa de transporte y en el estudio de dicho contrato examinaremos los elementos personales del contrato, que son: el cargador, el porteador y el consignatario; y los elementos objetivos que vienen siendo, la cosa portada y el precio del transporte; el elemento formal representado por la carta de porte.

Ahora bien analizaremos algunos conceptos de los citados elementos del contrato diciendo que el cargador, es la persona que entrega la cosa para su traslado a otro lugar, esto viene a hacer que una de las principales obligaciones que tiene dicho cargador es entregar las mercancías en las condiciones que se hayan convenido, lugar y tiempo convenidos; además dar los documentos necesarios, especialmente fiscales, para el libre tránsito y pasaje de la carga; y sufrir los comisos, multas y demás penas que se llegasen a imponer por infracción a las leyes fiscales ya que se debe de indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas; sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de causas fortuitas, a no ser que se trate de daños causados por culpa del porteador o por incumplimiento de esta; indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que hubiere sufrido por falta de cumplimiento de contrato y remitir la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino (Artículo 588 de nuestro Código de Comercio). Y a su vez los principales derechos que tiene dicho cargador son: variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si de con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entrega la carta de porte expedida a favor del pri-

ser 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 cancelando la carta de porte, por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hay (Artículo 589 de Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes Complementarias).

b).- OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.

Ahora bien, dice Arturo Fuente y Flores y Octavio Calvo Marroquín que el porteador es la persona que se obliga hacer el transporte y tiene las siguientes obligaciones: Recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos; emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, que señale el contrato; efectuar el viaje, desde luego, si no existe término ajustado y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbra hacerlos periódicamente; cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que la recibe hasta que la entregue a satisfacción del consignatario; entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva, en defecto de ella; pagar, en caso de retardo que le sea imputable, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciendo en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte; entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en cajones, pues entonces cumplirá con entregar éstas sin lesión exterior; probar que las pérdidas o averías de las mercancías o retardo del viaje, no han sufrido deformaciones; pagar las pérdidas o averías que estén a su car-

(16).- Arturo Fuente y Flores y Octavio Calvo Marroquín.- Op. Cit. - Págs. 262 a 263.

go, con arreglo al precio que, a juicio de peritos, tuvieron las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, y en este caso dichas peritas se deben de acatar a las indicaciones que establece la carta de porte; y cubrir el cargador o consignatario los daños y perjuicios que resulten por culpa del mismo porteador o porque no se dé cumplimiento al contrato respectivo (Artículo 590 de nuestro Código de Comercio).

Además la responsabilidad que tiene el porteador por pérdidas-desfalcos o averías, se extingue en dos casos:

- a) Por el recibo de las mercancías sin reclamación.
- b) Por el transcurso de seis meses en las expediciones efectuadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero. El tiempo de la prescripción empieza a correr, en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para el término del viaje y en los de averías, después de las veinticuatro horas de la entrega de las mercancías. (16)

Todo porteador tiene derecho (17) 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; ya que si en el convenio del transporte se hubiere destinado algún vehículo con el objeto de efectuar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiera aprovechado para la conducción de otras mercancías en el mismo vehículo; además tiene el derecho de recibir el contrato si comenzado el viaje impidiera su continuación un acontecimiento de fuerza mayor y si acepta por la rescisión siguiendo

la ruta designada en el contrato, podrá exigir el aumento de los portes y el del porte en proporción al exceso; pero sin haber nada por los portes y tiempo de la detención; y si un porteador exige el guardar la apertura y el reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en un acto de su recepción y si el cargador, previo requerimiento se negara, entonces dicho porteador queda libre de cualquier responsabilidad que no provenga de fraude o de dolo, cuando se llegue el momento que el consignatario le recibe la carga averiada, y puede este mismo retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte y puede también promover en todo caso el depósito de dichas mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega y si no se encontrara el consignatario se hará la entrega a quien la representa, o si hallándolo refuse recibirlas, se hará la entrega mediante previo conocimiento de su estado por peritos, teniendo este mismo la obligación de entregar la carga el consignatario (Artículo 577 de Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes complementarias. (17)

c).- OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

Por otra parte tomando como base lo anteriormente expuesto, el consignatario o destinatario es la persona a quien van dirigidas las mercancías y tiene como obligaciones, La de recibir la mercancía sin demora, siempre que lo permite su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte; además abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador; devolver la carta de porte u otorgar en

(17).- Arturo Puante y Flores y Octavio Calve Marroquín.- Ob. Cit. - Págs. 262 a 269.
 (18).- Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes complementarias.- Ob. Cit. Pág. 47.

en defecto, al recibo correspondiente; pagar al porteador el porte y los demás gastos; hacer velar dentro de las veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías, los derechos que competen contra el porteador, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que el porteador cause. (19)

Por otra parte el artículo 996 de Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes complementarias, establece que el consignatario tiene derecho:

- I.- A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías, cualquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad;
- II.- A no recibir las mercancías en los casos expresados en este Título, 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;
- III.- A que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga se le reintegren desde luego sin esperar que se cubran con su precio;
- IV.- A todo lo demás que esta prevenido en las prescripciones de este Título.

Por otra parte diremos que conforme a lo anteriormente, cabe-

(19).- Arturo Puente y Flores, Octavio Calvo Marroquín.- Ob. Cit. - Págs. 265 a 266.

(20).- Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes Complementarias.- Ob. Cit. Pág. 53.

haber mención que se tiene por cierto lo establecido en dichas fracciones, ya que todo consignatario debe de adquirir sus propios derechos y así mismo responsabilizarse de todo acto al cual le sea confiada. (20)

Arturo Fuente y Flores y Octavio Calvo Harroquín, establecen que los elementos objetivos del contrato son dos: a) Cosa portada.- En este primer caso el contrato de transporte es mercantil cuando tiene por objeto mercancías o cualesquiera efectos de comercio. Sin embargo, existen contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, sino personas, y de aquí existe una clasificación en transporte de cosas y transporte de personas, las cuales en su oportunidad estudiaremos.

b).- El precio del transporte es la cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios.

c).- La carta de porte es un Título de Crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía portada y que dá derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía portada en el lugar de destino.

Toda carta de porte debe extenderse en Libros Talonarios y tener los siguientes requisitos:

- A) Nombre y domicilio del cargador.
- B) Nombre y domicilio del consignatario, o la mención que la carta es al porteador y por lo consiguiente dicha carta puede ser nominativa (no negociable), o la orden y el porteador.

- C) El precio del transporte.
- D) El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.
- E) La fecha en que se hace la expedición.
- F) La indemnización que el porteador debe cubrir en caso de retraso.
- G) El lugar de la entrega al porteador.

Ahora bien, si llegase a faltar alguno de los requisitos anteriores no se invalida la citada carta, ni destruye su fuerza aprobatoria, además tanto como un cargador como cualquier interesado, pueden pedir copias de la mencionada carta, debiendo ser esta misma expedida por el porteador expresando en ellas su calidad de copias. Ve que los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador son las cartas de porte, por cuyo contenido se deciden las cuestiones que ocurren sobre su ejecución y su cumplimiento, por lo tanto al cumplirse el contrato, se devuelve al porteador la carta de porte que expidió, y en virtud del canje de este título por el objeto porteador, se tienen por canceladas las respectivas obligaciones y acciones y en caso de que, por extravío u otra causa, no pueda el consignatario en el momento de recibir las cosas, devolver la carta de porte que el hubiere recibido, suscrita por el porteador, debe de darle un recibo de los objetos entregados, produciendo dicho recibo los mismos efectos de la devolución de la carta de porte, y cuando se llegaran a extraviar las cartas de porte, las cuestiones que se presenten se deciden por las pruebas que rinden los interesados, correspondiendo únicamente al cargador la prueba de la entrega de la carga. (21)

Por la tanta las cartas de porte o billetes de asiento, en los casos de transporte de viajeros por ejemplo, ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas, pueden ser diferente su funcionamiento, ya sea que unos para las personas y otros para los equipajes, cubriendo todos la indicación del porteador la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio y en lo tocante a equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se creen necesarias para su fácil identificación.

Por consiguiente el contrato de transporte es rescindible, a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje. En primer lugar debe de pagar el porteador la mitad y la totalidad del porte, quedando obligado este mismo a recibir los efectos en el punto y en el día en que se efectúe la rescisión y si no cumple con dicha obligación, o no cubre el porte al contado, no quedará rescindido.

En tal virtud, el contrato se llega a rescindir de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, y si sobreviene algún suceso de fuerza mayor que impida continuarlo, por ejemplo, una declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos, y si se presentasen los citados casos cada uno de los interesados pierde los gastos que haya hecho y si el viaje no se ha efectuado o si se está haciendo, el porteador tiene derecho a que se le pague, del porte, la parte proporcional respectiva al camino recorrido y está obligado a presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no sea posible continuarlo, debiendo comprobar y recabar la constancia relativa de hallarse en el estado consig-

nado en la carta de porte, la cual debe de dar conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar las mercancías. (22)

Se dice también que cuando el transporte se hace por Empresas, se debe de observar las condiciones que establezcan los reglamentos y anuncios que circulan al público, ya que dichas Empresas de transporte tienen las siguientes obligaciones: De pueden recibir pasajeros en la administración, publicar en el periódico oficial del estado, Distrito o Territorio sus reglamentos y darles publicidad en los lugares públicos y en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, dar a los pasajeros billetes de asiento y, a los cargadores la carga de porte respectiva; - - emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los - - anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos para poder conducir el viaje; entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego - como lleguen a su destino o en caso contrario depositarla en sus almacenes si no hay quien la reciba; devolver a los pasajeros en el momento de terminar el viaje los maletas que al tiempo de partir dieron a los conductores si éstos tuvieran el deber de su vigilancia artículo- 600 de Leyes y Códigos de México, Código de Comercio y Leyes Complementarias. Por otra parte, el cargador está obligado a declarar el - contenido de los bultos que comprende la carga, si lo exige así el - administrador de empresa a los jefes de oficina de lo contrario dicho cargador no se hace responsable de la pérdida de tales objetos, estando libres los pasajeros respecto de sus maletas a encargarse de ellas mismas. Ahora bien, siguiendo lo expuesto anteriormente podemos decir que efectivamente dichos requisitos ya establecidos por las empresas - rios de determinadas empresas son perfectamente determinantes y de -

una gran importancia en virtud que se facilite una mejor atención al público en general. (23)

d).- LA DISTINCION DE LOS CONTRATOS AFINES.

Ahora bien, establece Raul Cervantes Ahumada (24), que suelen los mercantilistas distinguir del contrato del transporte otros contratos semejantes como a continuación se detallan ordenadamente.

A).- El contrato de arrendamiento del vehículo. En este caso se cuando un titular de una empresa de transporte proporciona o presta un vehículo, camión, buque, avión, etc. pero que bajo control de la segunda empresa se realicen transportes de personas o de cosas, siendo claro en este aspecto que no existe contrato de transporte, sino de arrendamiento de vehículo.

B).- El contrato de circulación de vehículos sobre vías ajenas. En relación con este contrato se da en las antiguas compañías de coches de cama y de expresa, o también en los carros de los particulares que suelen transitar por las vías del ferrocarril, ya que es claro que en tales supuestos no está ante un contrato de transporte, ahora bien, por ejemplo en la vía del ferrocarril de Chihuahua al Pacífico circula un tren turístico propiedad de un consorcio Chihuahuense-Sinaloense, siendo en este caso un contrato en tal virtud que dicho contrato corresponde a una asociación en la que los participantes tienen actualmente, la calidad de socios-asociados.

C).- El contrato de mudanza, se presenta que existe un servicio de mudanzas las cuales su objeto es trasladar muebles o determinados

(23).- Arturo Puente y Flores Octavio Marroquín.- Ob. Cit. Pág. 259.

(24).- Cervantes Ahumada Raúl.- Ob. Cit. Pág. 489.

des objetos de un lugar a otro, a cambio de un precio, por otro parte, la doctrina francesa, está contra las decisiones de su jurisprudencia, ya que considera al contrato de mudanza como una variedad del contrato.

Además de este contrato podemos también decir que es una especie de transporte en virtud que el porteador se obliga con determinada persona bajo cierta contraprestación, a embalar, conducir y acomodar una pluralidad de cosas, muebles que generalmente son destinadas al amueblamiento de edificios o casas habitación. (24)

Esta convención impone al transportador determinadas obligaciones que en un principio no son propias del transporte común de cosas del cual es una especie de mudanza, como los de embalar los objetos frágiles, colocar y armar desarmar los objetos conducidos. Esto ocurre generalmente cuando una persona se traslada de una habitación a otra y estipula con determinado transportista la conducción de sus muebles.

D).- Contrato de transmisión de mensajes. En este caso se ha discutido si el contrato de transmisión de mensajes por medio de la energía eléctrica, como en el caso del telégrafo o de la radio es o no asimilable al contrato de transporte. Para tal efecto nuestro Código Civil en sus artículos 1824 a 1826 habla de un general de cosas, no estando excluida de la noción de transporte la de cosa incorporea, ya que en el fondo, existe la obligación de trasladar la cosa de un lugar a otro, sea cual fuere el medio.

E).- El contrato de remolque. El remolque se da cuando un vehículo aplica a otro una fuerza para movilizarlo de un lugar a otro.

Y para poder determinar si se trata de un transporte, se tendrá que -

chequear si el personal del remolcador conserva el control total del operador, ya que en el primer caso se establece que se tratará de un remolcador simple, que se regula por sus normas especiales y en el segundo, se tratará de un transporte. (25)

C A P I T U L O I I I

EL TRANSPORTE DE PERSONAS.

a).- NOCIONES GENERALES

b).- DERECHOS DE LAS PERSONAS

c).- PRESCRIPCION EN EL TRANSPORTE

CAPITULO III

EL TRANSPORTE DE PERSONAS

a).- NOCIONES GENERALES

En este tipo de transporte su principal objeto es el servicio de traslación de un pasajero a determinado lugar, siendo el equipaje un accesorio del transporte de la persona. Asimismo tanto el billete o boleto de pasaje contendrá las indicaciones fundamentales del contrato, como el punto de partida y destino, y el importe del pasaje y este mismo será un comprobante para dicho pasajero una vez que haya llegado al lugar de su destino y a la vez comprobando que cubrió el importe del servicio. (26)

Por otra parte podemos decir que el transporte 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, ya que las personas que son transportadas no quedan a la dirección del porteador, sino en cuanto a la realización técnica del viaje, si bien quedan sujetos a las condiciones establecidas, además el transporte de personas se encuentra regulado en el Código de Comercio Mexicano, en el Código Civil del Distrito Federal y en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Se dice también en cuanto a las personas que intervienen en un contrato son dos: el porteador y el viajero, al precio, son aplicables cuantas disposiciones se han citado en el transporte de cosas, ya que el artículo 586 de nuestro Código de Comercio se refiere a los billetes de transporte de personas y se establece en el citado artículo

(26).- Cervantes Ahumada Raul.- Ob. Cit. Pág. 451.

(27).- Rodríguez Rodríguez Joaquín.- Ob. Cit. Págs. 258 e 259.

lo que en el caso de transporte de viajeros por ferrocarril u otras - empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes, unas por las perog- nas, y otras para los equipajes, pero todos contendrán la indicación- del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y lla- gada el precio y en lo tocante a equipajes, el número y peso de los - bultos con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fá- cil identificación, y en los artículos 57 e 60 de la Ley de Vías Gen- rales de Comunicación se ocupan de tarifas especiales y en el artícu- lo 28 de esta misma ley obliga a las empresas a someter sus billetes- a la inspección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.(27)

El transporte de personas por los carreteros se realiza en -- tres formas principales: en vehículos particulares, en coches de al- quiler y en autobuses. El empleo de carruajes privados presuponia la- existencia de una clase adinerada, así como la de un sistema de cami- nos razonablemente buenos. Para el Siglo XVII no sólo los Aristócras - tes, sino también los funcionarios y los comerciantes de la nueva cla- se media, comenzaron a tener sus propios carruajes. A pesar de esto, - el caballo de albarde continuó siendo el medio más común de viajar pa- ra las jornadas largas, hasta que, a fines del Siglo XVIII, se cons- truyeron carreteras principales, por las que un carruaje podría men- tener un buen promedio de velocidad. (28)

Así fue como la transición del carruaje particular al de alqui- ler fue sencilla, ya que el carruaje de alquiler era un medio que per- mitía dividir los gastos y de los costos generales a cambio del uso - exclusivo del vehículo por un espacio limitado de tiempo, y mas tarde

(28).- Solar Remón, Enciclopedia Barco de Consulta Fácil, Tomo XIII,- Pág. 271, México, D. F.- 1979.

(29).- Solar Remón.- Ub. Cit. Págs. 272 e 273.

aparece el vehículo de alquiler en Londres y en París en el Siglo XVII. Surgió después la diligencia, pero su generalización tuvo que esperar hasta que se contara con redes de caminos relativamente modernas, ya que también respondía al principio de distribuir entre varios los gastos del vehículo, sólo que en el caso de la diligencia se trataba de grupos de viajeros que viajaban simultáneamente. Y mientras que en el Siglo XVII los viajes eran aún aventurados, por hacerse a caballo, la mayoría de las jornadas y para fines del Siglo XVIII ya la diligencia entonces se había generalizado bastante, pero no duró mucho, porque su decadencia fue más rápida aún, con el advenimiento de los ferrocarriles. (29)

Para esto el carro de transporte de tracción animal constituyó un elemento de reconocida utilidad en las zonas rurales por muchos años y sobrevivió a la introducción de los ferrocarriles en muchas regiones como medio eficaz de transporte local hasta que surgió el autocamión, y los tranvías tirados por bestias principiaron a utilizarse a mediados del Siglo XIX, instalándose en Inglaterra y Estados Unidos Americanos, el norteamericano Jorge Francisco Train, entre 1870 y a fines del Siglo XIX, tendiéndose muchas líneas de tranvías en muchas ciudades de diversos países y, en muchos de los casos, las expiraciones de las concesiones originales, las autoridades locales hicieron uso de sus derechos de adquisición de las empresas respectivas, pero entonces más tarde vino la electrificación de este servicio público, el cual pudo así extenderse a distancias mucho mayores, hasta el punto de competir con los ferrocarriles en el tránsito suburbano y entonces al fin de la Era de los tranvías principió a dejarse ver cuando el desarrollo del tránsito de vehículos, automóviles aumentó e

tal grado que las calles resultaban insuficientes para que resultara práctica la circulación de vehículos de movimiento limitado por rí-
-les en las principales calles de las ciudades populosas y muchos de -
-los antiguos tranvías fueron reemplazados por trolebuses, o sean omni-
-bus eléctricos que, como los tranvías, toman la corriente de líneas -
-tendidas a cierta altura de las calles y así se fueron también impo-
-niéndose los autobuses, como sustitutos de los tranvías. (30)

Por otra parte el transporte de personas se rige por las dispo-
-siciones de las mercancías, ya expuestas, sin que existan en España -
-cía que algunas reglas especiales acerca del mismo, ya que nuestro Cód-
-igo de Comercio se limita a declarar que las cartas de portes, o bi-
-lletes en los casos de transportes de viajeros, podrán ser diferentes,
-unos para las personas y otros para los equipajes, pero todos contenen-
-drán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los pun-
-tos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante a los equipajes,-
-el número y el peso de los bultos, con las demás indicaciones que se-
-crean necesarias para su fácil identificación. (31)

Menéndez Pidal Ramón dice que, el transporte es el organismo -
-integrador de todos los elementos de nuestra moderna economía domésti-
-ca y de relación, y también se puede considerar como un medio de orga-
-nización, física, como matriz que mantiene juntos a los diversos ele-
-mentos.

Por otra parte podemos decir que la economía del transporte --
-comprende dos aspectos: La estructura económica existente en el pro-
-pio transporte y la de la relación del transporte con la organización

(30).- Solar Ramón.- Ob. Cit. Pág. 274

(31).- Menéndez Pidal Ramón, Gran Enciclopedia del Mundo # 18 publica-
-da por Durán, S. A. de Ediciones-Bilbao- 1978, Editorial Marín,
-S. A. Pág. 18-386.

de la sociedad en general, a eso, podemos decir en un sentido más amplio que el transporte es razón fundamental del desarrollo social y que sin el transporte la raza humana hubiese estado distribuida por lugares de manera uniforme y toda irregularidad se debería a las diferencias ambientales entre los distintos lugares, ya que sin el transporte, los productos stiles no podrían ser enviados muy lejos, ya que de lo contrario cada comunidad tendría que consumir gran parte de lo que produciría, y producir casi exclusivamente para satisfacer sus propias necesidades y así fue como el descubrimiento de nuevos continentes y tierras y el establecimiento de Imperios Coloniales solo puedan atribuirse al transporte. Y muchas poblaciones se asentaron junto a Ríos en busca de facilidades de transporte. Y de pronto el hombre utiliza los animales pero los primeros viajes del hombre por tierra, de un lugar a otro, fueron a pie, y si deseaba llevar sus bienes tenía que transportarlos él mismo, por lo que con el fin de aumentar sus medios de transporte terrestre, empleó de pronto a ciertos animales "como bestias de carga; como fue el caballo y el buey los cuales continúan sirviendo en las zonas templadas y en otras zonas se utilizan animales especializados como el camello, elefante, reno y el perro proporcionan al transporte", ya que por otra parte los Ríos y canales navegables fueron las principales rutas de transporte para el hombre primitivo, que primeramente los atravesó en balsas; y con el tiempo, éste cambió de forma y creció en tamaño hasta que apareció el buque oceánico moderno y más tarde los primeros medios de propulsión fueron reemplazados por el remo, vela, ruedas, y la hélice.

Y el mayor adelanto en la historia del transporte, fue la in-

24

vención de la rueda ya que antes de invención, el único medio de transporte por tierra era el uso de los animales, la rueda aseguró un transporte más rápido e hizo posible llevar cargas más pesadas y así fue como la rueda, cada vez en mayor uso mejoró notablemente en rapidez bajo impulso de vapor, energía eléctrica e gasolina y en la actualidad, el automóvil y el tren efectúan la mayor parte del transporte por tierra, y más tarde el hombre, en su búsqueda de transporte más rápido, hecha mano del avión, el cual es un aparato de transporte de uno y varios motores que mantiene vuelos fijos sobre rutas que atraviesan la tierra y el mar y en la actualidad se extienden constantemente los servicios de correo y transporte de mercancías por vía aérea y la introducción de la propulsión a chorro está aumentando la velocidad del medio más rápido de transporte ideado por el hombre y el hidroavión comenzó el servicio transoceánico que en la actualidad lleva pasajeros sobre el Atlántico y Pacífico, por otra parte el helicóptero puede ayudar a descongestionar el tráfico rodado llevando viajeros entre puntos próximos. (32)

Ahora bien, el transporte en autobús es una modalidad especial del transporte por carretera y ha alcanzado extraordinario desarrollo en los países que cuentan con una buena red de carreteras, ya que la inmensa mayoría de los transportes que se realizan por carretera corresponden al desplazamiento de mercancías, ya que el transporte de pasajeros en autobús reviste gran importancia como complemento y prolongación de las líneas ferroviarias, nacido a principios del Siglo XX, y es una consecuencia lógica del perfeccionamiento del motor de gasolina y del automóvil que, ya antes de 1900, suministraron la base

(32).- Menéndez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Págs. 13-387 a 18-390.

(33).- Menéndez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Págs. 13-391 a la 18-396.

para el autobús y la mayor parte de esta clase de servicios corrió a cargo de automóviles corrientes, y con frecuencia se establecían paradas como la de los taxis, donde los usuarios alquilaban el vehículo y determinaban el recorrido a seguir, pero de pronto se hizo sentir la necesidad de dar mayor cavidad a los vehículos. Un californiano intentó resolver el problema uniendo dos automóviles de pasajeros y otros transportistas alargaron los chasis de los automóviles, y no faltó quien montara cajas de madera con asientos, sobre un chasis de camión y simultáneamente se fueron estableciendo rutas regulares, que para vez cubrían largas distancias. Gradualmente los servicios se extendieron, se coordinaron y al aumentar la demanda, obligaron a perfeccionar los autobuses y a construir y mejorar las carreteras. (33)

Menendez Fidal Ramón dice que en 1940 la London General Omnibus Company, se cuando entonces utilizó vehículos de tracción animal, recibió autorización para lanzar a las calles de Londres el primer autobús de motor, movido a petróleo, un año más tarde la Fifth Avenue Coach Company Neoyorquina adquirió uno de los autobuses de Londres como experimento para reemplazar a sus vehículos arrastrados por caballos y uno de éstos autobuses pesaba 2800 kg. y utilizaba un motor de gasolina, de cuatro cilindros - 150 mm. de diámetro interior y 175 mm. de carrera y estaba equipado con un rudimentario freno de aire, sirena, faro de queroseno y luz trasera de acetileno. Más tarde se presentaron las primeras mejoras del servicio de autobuses, que se produjeron en las líneas urbanas y locales y así se fueron estableciendo líneas entre distintas ciudades al tiempo que se implantaban servicios de autobuses en ciudades que previamente carecían de toda clase de transportes públicos y la principal ventaja --

del autobús sobre los restantes transportes con la posible excepción del costoso taxi, es su flexibilidad. (34)

Ve que el autobús, puede funcionar en cualquier punto en que existan calles o carreteras y por ello suministran líneas nuevas o -- permite ajustar las antiguas con mayor facilidad que los vehículos -- que dependen de railes. Y por todo esto pronto superó a los trenes interurbanos y a los tranvías, por ello la evolución de los transportes en autobús se halla íntimamente ligada al desarrollo de la vida suburbana y la descentralización que caracterizan la primera mitad del Siglo XX. Esta clase de vehículos constituye en la actualidad un importante elemento de transporte de escolares y ha puesto los centros de enseñanza superior al alcance de los alumnos de zonas rurales.

También las fuerzas armadas utilizan en la actualidad el autobús para el transporte del personal. En fin el autobús no se limite - el transporte de viajeros y equipajes, sino que transporta un importante volumen de correo, servicio de gran importancia para las comunidades que carecen de estación ferroviaria. (35)

Por lo que respecta al perfeccionamiento del equipo del transporte, los primeros autobuses, basados en los automóviles de pasaje - ros y en los camiones, tenían escasa capacidad y resultaban poco confortables. Hasta el año de 1922 que apareció un chasis diseñado especialmente para la aplicación de los autobuses y después se popularizó la distribución de asientos según un eje central y luego se copiaron con más o menos fidelidad las carrocerías de los tranvías y donde en-

(34).- Menendez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Págs. 18-397 e la 18-399

(35).- Menendez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Pág. 18-400

(36).- Menendez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Págs. 18-401 e la 18-404.

tenas se han sucedido de forma interrumpida las mejoras en diseño, construcción y accesorios y no fue hasta 1935 cuando se adoptó la construcción integral que combinaba el chasis con la carrocería y utilizaba principios aerodinámicos: Y así fue como los vehículos resultaron más fuertes, seguros, cómodos, y duraderos y el desplazamiento del motor a la parte posterior de chasis a bajo el piso de la carrocería mejoró la visibilidad del conductor, la capacidad de pasaje y el manejo del vehículo.

Los diversos tipos de servicio prestados por los autobuses determinaron la creación de la gran variedad de modelos ajustados a las distintas necesidades de cada operación. Los que atienden líneas entre ciudades, a diferencia de los interurbanos, atienden sobre todo a la comodidad del pasaje, por lo que son algo más pesados, y poseen asientos más confortables y más espacio entre asientos y van dotados de refinamiento como aire acondicionado y luces individuales de lectura, de particular importancia es el disponer del lugar adecuado para los equipajes y correos. Después en 1955 surge un modelo introducido para los pasajeros situados en la parte posterior, tal disposición aumenta la comodidad del viajero y facilita el espacio adicional para el equipaje, este modelo debe acomodar a 45 pasajeros y disponer de lavabos. (36)

Para 1952 se utilizaron por primera vez ballestas con cojín neumático, por otra parte para el funcionamiento de una línea regular entre dos ciudades oblige a mantener estaciones para despachar billetes, facilitar los servicios de una agencia de viajes y poner restau-

(37).- Menéndez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Pág. 18-405.

(38).- Menéndez Pidal Ramón.- Ob. Cit. Pág. 18-406 a la 18-410.

rantes y salas de espera a disposición del viajero. Ya que los inspectores se encargan de dar salida a los vehículos y cuidan que éstos se hallen bien atendidos y en perfectas condiciones de funcionamiento. (37)

Pero en algunas cosas la labor de los inspectores y la vigilancia de los autobuses en ruta se facilita con el empleo de radios, pero esto ya las compañías de transporte han levantado numerosas terminales, que utilizan en servicio propio, pero que también permiten emplear a otras compañías mediante el pago de un canon y otras estaciones son propiedad de particulares que cobran una ruta a las compañías que los utilizan y los viajes que obligan a utilizar los servicios de varias compañías se han visto facilitados por los convenios de servicio combinado, que permiten al usuario recorrer diversas líneas sin necesidad de obtener más que un billete, adquirido en la estación de partida o en una agencia de viajes y como este tipo de transporte reúne muchas de las características de un servicio público, las compañías suelen estar sometidas a una rigurosa supervisión estatal, que con frecuencia fija tolerancias máximas por lo que a seguridad y comodidad del viajero se refiere. (38)

Además, los transportes son elementos esenciales en la vinculación de los mexicanos y su funcionamiento presupone una adecuación fundamental de las políticas de desarrollo, como parte esencial de un conjunto de actividades, que dirigidas en función de los objetivos nacionales, cumplan en forma eficaz la tarea de integración territorial y de traslado de personas y bienes, ya que se puede considerar a los transportes como agentes del desarrollo, que actúan con fuerza de estructuración económica; es decir, transformando la estructura del país

al promover procesos de desarrollo e modificación de los existentes y destaca su función como medio que facilite la adecuación espacial de los factores de la producción, que integra áreas aisladas y reduce el dualismo del crecimiento y como elemento de infraestructura actúa, fundamentalmente en el proceso económico y social, permitiendo el acceso ciudadano a dignos niveles de bienestar y desarrollo compartido. Y así el transporte es una unidad integral, en donde cada uno de los modos de transporte, aporta los elementos que le son propios y forman un conjunto coordinado, para esto es relevante la necesidad de garantizar la disponibilidad de servicios de transporte y buscar los medios más idóneos, para satisfacer la creciente demanda de los diversos sectores de actividad y grupos de población dando prioridad a los demás bajos ingresos, además es impostergable estructurar el sistema del transporte de manera que permita una distribución adecuada de sus beneficios entre las clases sociales, regiones y actividades económicas, contribuyendo a su financiamiento y a desarrollar una estructura modal con mecanismos operativos tendientes a una mayor eficiencia. Asimismo, es sobresaliente la urgencia de racionalizar el uso y construcción de infraestructura y el consumo de energéticos, reduciendo la contaminación ambiental derivada, mediante el fomento de los servicios públicos, la utilización de nuevas modalidades de operación del transporte y participar coordinadamente en el desarrollo turístico. Así pues, el transporte los subsistemas ferroviario, marítimo, aéreo y autotransporte, integrados a escala nacional y regional que de acuerdo a sus características de tráfico, satisfacen demandas específicas. Por otra parte, la organización de los transportes en función

(39).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 formulado y presentado por La Línea Nacional de Transportes y Comunicaciones con la supervisión y aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Págs. 9 y 10.

de la utilización óptima de los recursos y de la adecuación de los planes de tráfico de cada uno de ellos, en un conjunto coordinado, — obliga a considerar aspectos de economía de escala y desarrollo individual y combinado de los subsistemas, ya que la operación combinada evita las restricciones de cada uno de los modos de transporte, con la articulación de los servicios conexos y auxiliares, cumpliendo así con la función total de actividad de enlace en el espacio económico.

(39)

Además, el autotransporte ocupa una posición sobresaliente dentro de los modos de transporte, en virtud de que por él se mueve el mayor número de pasajeros y carga dentro del sistema y esta misma técnica, económicamente tiene una función destacada, y se deriva de sus características de accesibilidad a los espacios geográficos, capacidad de formación de red, facilidad operativa, flexibilidad de operación y uniformidad en la satisfacción de demandas, y asimismo responde eficientemente, sirviendo a la industria y al comercio, proporcionando valor agregado y reduciendo el costo social.

Así pues, en esta actividad el Estado concesiona a mexicanos — por nacimiento la prestación de los servicios y en esta misma medida destaca la racionalización de la operación de los relativos al autotransporte interurbano de pasajeros, los correspondientes a las zonas conurbanas y los conexos y auxiliares; ya que en el autotransporte se destaca la acción concertada para la reducción del consumo de energéticos y el fomento de la investigación científica y tecnológica del transporte, aplicada a la fabricación de equipos y partes, fíndolos en posibilidades internas, mediante la aplicación más eficiente —

(40).— Programa de Desarrollo del Transporte Federal, 1977-1982. Ob.- Cit. Págs. 11 y 12

de recursos, asegurando el carácter nacional de inversión.

Ahora bien, el servicio de pasajeros se atiende con 19000 unidades aproximadamente, de las cuales el 60% corresponden al servicio de segunda clase y cerca del 20% al de primera clase; y el resto de las unidades pertenece a los servicios exclusivos de turismo, mixto y de puertos y aeropuertos. (40)

Por lo que la racionalización del servicio, tiene como finalidad directa elevar el índice de utilización de los autobuses, mediante un establecimiento de horarios y frecuencias (corridos) que coincidan con la variación de la demanda y distribuyendo adecuadamente entre las empresas que sirven las diferentes rutas y con esta medida se conseguiría aumentar la productividad de los vehículos y la inversión en la actividad, siendo posible de esta manera sostener tarifas reducidas y extender el servicio a zonas y núcleos de población que lo requieran. (41)

Generalmente existe rigidez en la operación del servicio, que impide adecuar la oferta a las variaciones cíclicas, estacionales y diarias de la demanda de tal forma que en los momentos que ésta se eleva, el número de asientos ofrecidos es insuficiente y cuando se reduce, el equipo se encuentra ocioso. Así sucede que por una parte -- existe una demanda real insatisfecha y por otra una subutilización de las unidades, con las siguientes pérdidas y desaprovechamiento en las líneas de pasaje, lo que repercute en otras actividades económicas y sociales que sufren de una lenta e inoportuna movilización de recursos humanos.

(41).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 - Pág. 39

Por lo que respecta al servicio suburbano dentro de la jurisdicción federal, este tiene problemas para satisfacer la demanda, — pues este presenta en las horas pico, claramente localizadas, valores bastante altos y despues descensos en los mismos que no permiten tener adecuados indices de ocupación del equipo, ya que para atender la creciente incidencia del tránsito y de la demanda del transporte en las zonas conurbanas, se ha optado por efectuar cuantiosas inversiones en infraestructura, las cuales en lugar de resolver el problema, lo agravan. Y así, el transporte es insuficiente debido a la ausencia de coordinación entre las diferentes autoridades que concesionan los servicios, principalmente en nuestro México, en donde intervienen distintas autoridades y se pierden un gran número de horas, por ejemplo para ir del centro a la periferia o viceversa los tiempos de recorrido son cada vez mayores; consumiéndose una gran cantidad de energéticos, pues tan sólo en nuestra ciudad de México y sus zonas del noroeste como es Satélite, los automóviles consumen un orden de 400 millones de litros de gasolina anuales, cifra que equivale al 4% del consumo nacional, estas causas vienen a provocar la saturación de la oferta del transporte y la incapacidad de suministrar correctamente el servicio, sobre todo en las horas "pico" el congestionamiento de las vías urbanas y las carreteras federales son desastrosas y asimismo el incremento de la contaminación ambiental y la inseguridad de los pasajeros y así multiplicándose los riesgos de accidentes. (42)

Por otra parte, en cuanto a las terminales controladas de auto transporte de pasajeros, estas son instalaciones de uso común que por

(42).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 - Pág. 42.
 (43).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1977-1982 - Pág. 43.

éstos centralizar los servicios; facilitar el control y la coordinación de las mismas; dotar a los usuarios de instalaciones que satisfagan los requerimientos mínimos de comodidad, seguridad e higiene; y proporcionar al transportista los elementos necesarios para el uso racional de sus equipos y evitar gastos inútiles coadyuvando a disminuir la circulación de los autobuses en la red vial urbana, en consecuencia los autotransportes son servicios intercorrelativos con todas las demás actividades socio-económicas, ya que constituyen un instrumento de enlace entre los otros sectores económicos y no existe espacio en la vida social, cultural y política del país, que no se relacione con el transporte de personas y por su característica de servicio público, el autotransporte está en actividad permanente, de allí que requiere de un marco pleno de garantías a fin de cumplir correctamente con su operación ininterrumpida. (43)

Por lo que se refiere al servicio público de pasajeros, estos se clasifican de primera clase, segunda clase, mixto y exclusivo de turismo, el servicio de primera clase se caracteriza por su celeridad o rapidez, comodidad, pocas paradas durante el viaje y por consecuencia un buen tiempo recorrido. Y asimismo las tarifas son relativamente elevadas (15 centavos por kilómetro en 1973), presentando como característica además, transportar exclusivamente pasajeros en sus respectivos asientos, ya que el servicio de segunda clase se diferencia del anterior por el mayor número de paradas en su recorrido, y por la aplicación de tarifas más bajas que el de primera (12 centavos por kilómetro en 1973) y por la posibilidad de transportar hasta un 20% más del cupo disponible en asientos. Esta es el principal servicio en la-

(43).- Programa del Autotransporte Federal, 1977-1982, Págs. 17 y 18.

44

República, con más del 60% de los vehículos llegando al 68% si se añe de el servicio mixto, así pues el servicio mixto es un transporte a la vez de pasajeros en segunda clase y de paquetería, pero en realidad se opera como lo establecen las disposiciones reglamentarias del caso y este servicio se realiza en la actualidad en las mismas condiciones que el servicio de segunda clase y consecuentemente los vehículos destinados a esta modalidad no cuentan con el espacio destinado al transporte de pequeñas cargas, tal como lo prevén los reglamentos. Por otra parte el servicio exclusivo de turismo se presta en el interior de la república entre puntos de interés turístico y puede ser de frecuencia regular o variable. Este servicio tiene como finalidad exclusiva y fundamental el esparcimiento, el recreo o estudio de lugares de interés turístico, desde el punto de vista histórico, arqueológico o artístico, y en caso de servicios variables se otorgan permisos a la demanda para la ruta que convenga. (44)

Por lo que se refiere al transporte colectivo de turistas procedentes del extranjero y que utilizan los caminos de jurisdicción federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de sus órganos representativos, cuida que en su operación se observen las disposiciones legales correspondientes, y que los transportes carreteros realizan la gran mayoría del transporte interurbano, tanto de pasajeros como de mercancías, esta rama preponderante en el transporte nacional se ha ido consolidando a medida que se desarrollaba y mejoraba la red carretera. Así pues, el autotransporte ha sabido aprovechar tanto sus cualidades específicas como el lugar vacío dejado por el

(45).- Programa del Autotransporte Federal, 1977-1982. Pág. 29.

transporte ferroviario manteniendo un elevado ritmo de crecimiento.

Ahora bien, analizaremos algunas observaciones sobre el transporte de pasajeros y diremos que las empresas de autotransportes de pasajeros, operan con un buen nivel de servicio y sin mayores problemas financieros, pero una rápida evaluación permite decir que existe una gran concentración de la oferta en empresas de considerables dimensiones, que en un momento dado podría ser motivo de un alza injustificada de precios. Sin embargo, su decidida participación en los programas nacionales tales como las centrales de pasajeros y la aceptación del compromiso impuesto por las autoridades sobre la elevación del monto de las indemnizaciones en caso de accidentes, revelan que existe un buen entendimiento entre el gobierno y las empresas dedicadas a este transporte. (45)

Finalmente, dos indicadores principales de su buena flexibilidad de adaptación son el crecimiento elevado de ese medio de transporte para pasajeros y la continúa modernización de su equipo rodante, sin embargo, es cierto que en general la competencia es muy débil hay de hecho una distribución casi planeada del mercado entre las grandes empresas de transporte de pasajeros y si bien existen varias líneas sobre los principales ejes carreteros del país partiendo de nuestra ciudad de México, y en otras rutas o a larga distancia hay muy pocas empresas de dimensiones regulares que se hallan en competencia efectiva.

Podemos decir respecto a la organización actual del autotransporte que dicho autotransporte público de pasajeros ha conservado en-

(46)- Programa del Autotransporte Federal, 1977-1982 Págs. 53 a la 54.

46

términos generales una organización eficaz y flexible, traduciéndose en un servicio regular y frecuente, con una aceptable calidad, ya que comúnmente se opera con altas tasas de ocupación de las unidades lo que representa para las compañías concesionadas una buena rentabilidad que les ha permitido atender los lineamientos oficiales para modernizar su equipo rodante e instalaciones, mejorar la capacitación de su personal, y las grandes compañías, debido a sus logros en una administración eficiente y con buena rentabilidad financiera han logrado una buena imagen de marca y una clientela importante extendiendo su operación a un mayor número de rutas al asociarse con otras empresas concesionarias, principalmente pequeñas, por lo que cabe señalar que las grandes empresas han contribuido en forma decisiva a la integración de nuevas sociedades de empresas concesionarias para la construcción y administración en común de terminales centrales de pasajeros en las principales ciudades del país promovidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (46)

Además por Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 11 de agosto de 1980 y que entró en vigor el día siguiente, se faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la única entidad capacitada para planear, conceder, autorizar, coordinar y controlar los servicios de autotransporte de pasajeros y además de carga por los caminos federales del país.

Dicho Decreto reforma los capítulos preliminar, primero y segundo del reglamento del capítulo de explotación de caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y entre otras reformas importantes se precisa que sólo los mexicanos por nacimiento y las sociedades constituidas por éstos, podrán obtener concesiones para el autotransporte federal. Y el citado Decreto se dictó considerando que el auto-

transporte es el elemento esencial tanto para la vinculación de los mexicanos como para la conexión entre los centros de producción y consumo, y asimismo es el que mayor número de pasajeros y carga transporta dentro del país y por sus características propias es el que técnica y económicamente mayor acceso tiene para la comunicación en nuestro país, y por lo consiguiente el mencionado autotransporte sólo podrá presentarse previo otorgamiento de una concesión, la cual tiene un término prorrogable de diez años, y que además solo se otorga a mexicanos por nacimiento y no podrá ser obtenida por sociedades cuyo capital esté totalmente o parcialmente representado por acciones al portador, por lo que respecta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la cual anteriormente señala el citado Decreto, que es también el órgano gubernamental encargado de fijar el número y extensión de rutas y tramos, así como las clases de servicios que se podrán prestar, y la dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hace referencia, que de todo lo anterior se encarga la Dirección General de Autotransporte Federal, y mencionada Secretaría de Comunicaciones y Transportes y dicha dirección se auxiliará de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicaciones y el cuerpo técnico y está también facultada para realizar los estudios que indiquen las necesidades que en materia de transporte tiene nuestro país a fin de que los servicios que se concedieren satisfagan las necesidades tanto locales como nacionales. (47)

Dichas concesiones otorgadas abarcarán tanto el transporte de personas en sus servicios de primera y segunda clase y turismo, como el de transporte de carga y el transporte mixto de personas y carga.-

(47).- Revista: Información, Publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y editada por la Dirección General de Información y Relaciones Públicas. Centro. SCOP. Sala y Universidad, Julio-Agosto de 1960. Págs. 2, 3, 6.

V las concesiones otorgadas indicarán las normas de funcionamiento, - la clase de servicio, el itinerario, el número de unidades, y las cuas de rescisión o caducidad. Asimismo, se indica que la Secretaría - de Comunicaciones y Transportes está facultada, en los términos de la Ley, para así poder hacer modificaciones en las concesiones de acuer- do al interés público siempre y cuando estén encaminadas al mejorar - los servicios prestados, ya que el mencionado Decreto se especifican- los pasos que deben seguir los interesados para obtener las concesio- nes de transporte de personas y pasaje, además son requisitos que de- berán cumplirse a satisfacción y según las normas dictadas por el mis- mo, de cuyo cumplimiento se encargará la Dirección General de Auto - transporte Federal, y finalmente, se precisa que las sociedades coope- rativas gozarán de preferencia en el otorgamiento de las citadas con- cesiones, y se advierte que no se prorrogarán si el concesionario in- fringe la ley respectiva, excepto que se haga en caso de fuerza ma - yor, ahora bien respecto a las terminales centrales de pasajeros non- factares dichas terminales que contribuyen tanto al desarrollo urbano como al mejoramiento de las comunidades e las que sirven y estas ter- minales que representan una clara muestra de participación democráti- ca en la que coordinadamente concurren autoridades normativas y conce- sionarios del autotransporte público federal y constituyen un útil - instrumento para la comunicación de poblaciones y áreas rurales con - los centros de consumo y las poblaciones importantes del país, así - pues dichas terminales representan el esfuerzo que el autotransporte- del servicio público federal realiza para servir mejor cada día a - los usuarios que lo favorecen. (48)

(48).- Revista: Información, publicada por la Secretaría de Comu- caciones y Transportes, Julio-Agosto 1980, Págs. 15 y 16.

Sanito Lorenzo (49), nos dice que, el transporte de personas - por vías ordinarias es el que se hace por carreteras, caminos y tam - bién se hace por ríos, canales y lagos; y que estos transportes en su inmensa mayoría sin dejar de tener el carácter mercantil, no han merecido por su excesiva importancia, respecto a la tensión que pueda tener el legislador, ya que en la actualidad el transporte de personas por carreteras se aumentado considerablemente, pero ha perdido, su preponderancia al multiplicarse, como es el caso de las vías férreas que se han multiplicado entre los grandes centros de población las cuales - son los que suministran bastantes contingentes de viajes y pueden ser estos mismos objetos de especulaciones de importancia, y capaces de - producir conflictos jurídicos que reclaman la atención especial del - legislador, pero después de la terminación de la guerra mundial ha - aumentado extraordinariamente el servicio tanto es por los autos como los propios autobuses. Por otra parte manifiesta el citado autor que - los transportes por carreteras, tiene todavía una menor importancia - desde el punto de vista del derecho mercantil y que los incidentes que estos produzcan pueden perfectamente resolverse con los preceptos del derecho común relativos al contrato de arrendamiento de servicios.

Ahora bien, respecto a los transportes en México, podemos de - cir que la fuerza y la influencia del transporte en la economía del - país se limita si se carece de una planeación adecuada, a través de - la cual los diversos modos de transportación operando coordinada y - eficazmente satisfagan los requerimientos del tráfico de personas, y - permitan a su vez, la descentralización industrial y la satisfacción

(49).- Sanito Lorenzo.- Ob. Cit. Págs. 853 a la 857.

(50).- Mendez Barrientos E. Eugenio, Javier A. y Miguel Alvarez Acosta (Volumen I) Temas Nacionales del Partido Revolucionario Institucional y del Archivo del IIEG. Las Comunicaciones y los Transportes en México, Julio, 1975. Ob. Cit. Pág. 11

de las necesidades de orden colectivo. Además, cuando en la operación de los distintos modos de transporte existen características que los condicionan y definen, desde el punto de vista de un sistema de transportes, deben señalarse como principios generales a aquellos que condicionan su desarrollo y operatividad, independientemente de los que en forma intrínseca les corresponden a cada uno de los modos, y para que el transporte sea útil, por su influencia en la economía de un país, se deben de observar las características de la demanda y seleccionar en cada caso el modo que ofrezcan ya que la velocidad de operación en el transporte terrestre se constituye en una de las variables fundamentales que determinan la elección de uno u otro modo de transporte, se ha estimado que el transporte aéreo es idóneo para el transporte de personas, porque la parte que le corresponde al transporte de carga es todavía insignificante, proporcionalmente al de pasajeros; sin embargo, se dice que la expansión de este servicio ha sido y se espera que sea muy acelerada. (50)

Actualmente existe la tendencia en el sentido de incrementar la capacidad en este caso el de carga por los aviones ya que la transportación de mercancías de alto valor específicas encuentra su mejor aplicación en este medio, desde el punto de vista velocidad, y se puede afirmar que el transporte de personas y carga por aire depende de la comparación entre el tiempo y su clase.

Por otra parte es indispensable subrayar que el uso racional de la infraestructura para transportes, constituye un factor coadyuvante del desarrollo económico de nuestro país. En consecuencia, en

(51).- Méndez Barrientos E. Eugenio, Javier A. y Álvarez Acosta, Miguel.- Ob. Cit. Págs. 12 y 25.

(52).- Méndez, Eugenio, Barrientos E. Javier A. y Álvarez Acosta, Miguel.- Ob. Cit. Pág. 29.

medida en que aumenta el ritmo de producción, es necesario adecuar - en forma dinámica los sistemas estructurales y operacionales del sector transporte, a fin de equilibrar la oferta y la demanda de los países, sin desperdicios de recursos humanos y materiales, que están cogidos a los países en vías de desarrollo, y si el servicio de transportación de personas es un factor relevante en el desarrollo del sector, no menos importante lo es el de las terminales centrales de pasajeros que deben garantizar un alto grado de eficiencia, comodidad, seguridad e higiene, además de ser un elemento auxiliar en la solución de los problemas de transportación urbana, congestión de tránsito y contaminación ambiental y dichas centrales de transportes tienen entre otras actividades principalmente las siguientes: la consolidación de carga, almacenaje, expedición y documentación única en el servicio de puerta a puerta, y la participación en el transporte combinado internacional de mercancías. (51)

Ahora bien, en el transporte de personas se continúan actualmente los planes permanentes para su mejoramiento, a través de la modernización de los equipos, del establecimiento de talleres de mantenimiento y centros de diagnóstico, la capacitación del personal tanto administrativo como de operación, la implantación de servicios médicos para operadores y el incremento de la oferta de servicios conexos en la red carretera y en los principales puntos de interés turístico, industrial, comercial y agropecuario y del mismo modo se realizan en forma permanente los estudios para la revisión y reestructuración de los niveles tarifarios aplicables a las diversas clases de servicios,

(53).- Mendez Carrientos E. Eugenio, Javier A. y Alvarez Acosta, Miguel.- Ob. Cit. Pág. 30.

como es en todos los tipos de transportes y en consecuencia podemos decir que toda la regulación y operación y explotación de los transportes en nuestro país se encuentra su marco legal en la ley de vices-generales de comunicación, la cual apareció por primera vez el 31 de agosto de 1931, y que representó la cristalización legal de nuestros anhelos populares expresados durante el período violento de nuestra revolución que no habían llegado a incluirse en el cuerpo de alguna ley particular. Dicha ley actualmente, establece normas que rigen a los transportes terrestres y aéreos y por ejemplo: señala concretamente las modalidades del autotransporte, su reglamentación y procedimiento para el otorgamiento de concesiones y los lineamientos a que el servicio debe ajustarse y asimismo, reglamentar el tránsito en los caminos nacionales y en los particulares de jurisdicción federal, atendiendo a la circulación, seguridad y característica de los vehículos de servicio público. (52)

Además el servicio ferroviario se establece, opera y explota, regulándose por la ley mencionada y por sus reglamentos, ya que el servicio de transportación aérea también tiene, dentro de la legislación indicada, su gran marco de disposiciones relativas, específicamente al espacio aéreo, a la soberanía nacional, a las definiciones de aeronaves, a la determinación de marcas para nacionalidad y matrícula de la operación aérea, y en general a todo lo que a este sector del transporte se refiera, siempre relativo a su operación, explotación y regulación y es importante señalar que se dispone de los reglamentos correspondientes a: la seguridad de la navegación aérea, la operación de aeronaves civiles, las telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas, para el servicio meteorológico, para el control del trán-

sita aéreo y de los aeropuertos civiles, de todo esto, podemos ver que es el hombre regula la técnica y la promueve y como busca garantizar, como en el caso del transporte en todas sus formas, por ejemplo la seguridad, su eficiencia y continuidad, para que así también contribuya, por ser sector económico, al producto nacional y a la movilización de recursos humanos y materiales y al fomento del país económico y socialmente hablando. (53)

El doctor Cervantes Ahumada Raul, (54) señala en su texto de Derecho Marítimo la ley de navegación y comercio marítimos y en la cual la misma habla sobre el transporte de personas, porque consideramos pertinente transcribir el texto de algunos artículos referente al transporte de personas, "como es el artículo 191 de dicha ley.- Que establece que el transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero el precio del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato, entregará contra señas para la identificación de los equipajes".

"ART. 192.- La contravención por parte del naviero de las disposiciones del artículo anterior, no perjudicará al pasajero".

"ART. 193.- El billete de pasaje para la transportación de personas en los buques nacionales, será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero".

"ART. 194.- El porteador será responsable de los daños que sufran las personas transportadas y sus equipajes".

"ART. 195.- La responsabilidad y la indemnización por muerte de pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán por-

(54).- Cervantes Ahumada, Raul.- Derecho Marítimo, Editorial Herrera, S. A. Primera Edición, México, 1970. Pág. 766.

las disposiciones legales que rijan el seguro del viajero".

"ART. 196.- Si se causaron daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero".

"ART. 197.- Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a recibir alimentos. Si concurren varias, la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima proveía a sus necesidades y si dicha proporción no es conocida, en la que le juez determine".

"ART. 198.- Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado, podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponde proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido".

"ART. 199.- El porteador no responderá por equipaje que no se le hubiere entregado; si por su culpa no se le entregó será responsable". (54)

"ART. 200.- El pasajero tendrá derecho de cancelar su pasaje".

I.- Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador.

II.- Hasta cuarenta y ocho horas antes de la iniciación del viaje con derecho a la devolución del setenta y cinco por ciento del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

"ART. 201.- Si el pasajero falleciere antes de iniciarse el viaje, se devolverá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje".

"ART. 202.- Si el buque no partiere por causa ajena al porteador, devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje".

"ART. 203.- Si por su conveniencia el naviero cambiare el itinerario del buque en forma tal que perjudique al pasajero. Este podrá renunciar al viaje y exigir el pago de daños y perjuicios, que no serán inferiores a los establecidos en el artículo anterior".

"ART. 204.- Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimentos estuviese comprendido en el pasaje, el porteador pagará el alojamiento y la alimentación del pasajero".

"ART. 205.- El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores, si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viajes de mayor duración".

"ART. 206.- Si el viaje se interrumpiere el porteador deberá gestionar el cambio del pasajero a un buque de condiciones semejantes".

Si esto no fuera posible o la suspensión no fuera imputable al porteador, este devolverá la parte del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado. Si la suspensión le fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que causare.

"ART. 207.- El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por él durante el transporte".

"ART. 208.- El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para él".

"ART. 209.- En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán". (55)

b).- DERECHOS DE LAS PERSONAS.

Rodríguez Rodríguez Joaquín, (56), dice, que todo viajero por su parte, debe someterse a la estricta observancia de los reglamentos del transporte en el cual se refiere a los derechos del viajero ya que en los artículos 601 y 602 del Código Comercio Mexicano y 2655 del Código Civil del Distrito Federal, establecen algunos derechos y obligaciones de los mismos.

Además, las personas, al celebrar un contrato, siempre reciben un billete que equivale a la carta de porte y que debe contener los requisitos que establece el artículo 536 de nuestro Código de Comercio, el billete, como Título al Porteador, puede ser cedido libremente, si bien solo sirve para el viaje para que se adquirió, sin que tenga derecho el viajero a utilizarlo en otro distinto, aún en el caso de que, por imposibilidad absoluta de viajar, como por enfermedad,

(56).- Rodríguez Rodríguez Joaquín, Ob. Cit. Págs. 258 y 259.

(57).- Enciclopedia, Obra de Consulta Universal, Ilustrada y 63 Suramericana, Tou-Tra, Espasa-Calpe, S. A. 1928, Pág. 1120.

no puede utilizarlo, a no ser en el caso de retardo en la salida. Los viajeros tienen derecho a que se les traslade con comodidad, y a que los empleados de las empresas o del gobierno deberán hacer que salga de cualquier autotransporte a toda persona que por su falta de compostura, palabras u acciones ofenda el decoro de los demás, altere el orden establecido o produzca disturbios o disgustos a los demás pasajeros. (57)

Por otra parte, para que los viajeros puedan ejercitar sus derechos no sólo contra la empresa, sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estación un registro, que será visado mensualmente por los embargados de la inspección administrativa y mercantil existiendo además más obligaciones en dichos viajeros, como por ejemplo el viajero que no presente el billete que le da derecho a ocupar un asiento en un tren y que teniendo un boleto de viaje inferior ocupe un superior, para por este simple hecho el doble de su precio según la tarifa, y todo viajero que por falta de carruaje respecto a un tren se viese en la necesidad de entrar en uno de clase superior al designado en su billete, nada satisfará a la empresa por el anexo del precio. Si, por el contrario, tuviese que ocupar una localidad de clase inferior, la empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje y se prohíbe en todo tren entrar y salir en lo que respecta a los coches por otra portezuela que no sea la que abre sobre los andenes, trasladarse de uno a otro coche ó avanzar el cuerpo de su caja durante la marcha, entrar y salir en los coches, a no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado, subir a los coches puesto ya el tren en movimiento, admitir en

(57).- Enciclopedia # (3) European-American, Ob. Cit. Págs. 1121 y 1122.

los coches más personas que las correspondientes a los asientos que contenga, no se permitirá la entrada a los coches a ninguna persona en estado de embriaguez, ni a la que lleve consigo armas de fuego cargadas o paquetes que por su fuerza, volumen o mal olor puedan molestar a los viajeros, tampoco será admitido en el andén ningún individuo con armas de fuego sin que antes se compruebe que se haya descargada, prohibición de perros en los carruajes de los viajeros, no obstante, la empresa podrá admitir en vagones especiales a los que no quieran separarse de sus perros, siempre que éstos lleven bozales y si por algún viajero se infringiesen las disposiciones de sus reglamentos, el agente de la inspección administra, o en su defecto, a los jefes de estaciones y a los de los trenes la dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exige su gravedad. Además los transportes por ferrocarril, tranvía y los autotransportes están regulados por iguales preceptos, excepto los demás transportes como es el aereo, marítimo, noticias, etc. tienen algún otro detalle sin trascendencia.

(58)

Ahora bien, en la revista titulada Información.- publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se dice que las empresas transportistas, tanto terrestres como aéreas y marítimas estarán obligadas al pago del seguro del viajero en los casos que lleguen a ocurrir accidentes de los que se deriven daños a personas o bienes. Para tal efecto, la Dirección General de Tarifas, terminales y servicios conexos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes instaló una oficina del seguro del viajero, que es la encargada de prestar asesoría jurídica a los interesados y de ver que las empresas cumplen con lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación y a es-

te respecta, se indica que en el artículo 127 de dicha Ley conligna - que en caso de fallecimiento, la indemnización correspondiente será - de 100 mil pesos; asimismo, presenta un tabulador que contemple los - distintos grados de gravedad que puede implicar un accidente y dentro del labor de asesoramiento jurídico que presta, la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios conexos ha destacado el hecho de - que la pérdida del boleto de viaje, común en casos de accidentes, no - es impedimento para cobrar la indemnización. Ve que en los casos en - que la empresa no cumpla con el pago del seguro correspondiente, los - afectados deberán ocurrir a la oficina del viajero a presentar su in- conformidad, así como a recibir asesoría jurídica, en forma gratuita - y para los efectos de cobro del seguro, habrá de presentarse la parte de accidentes levantados por la policía federal de caminos, en el que - aparezca el nombre ó descripción del pasajero accidentado y también - la averiguación previa realizada por el agente del ministerio públi - co, que atienda el caso y se hace incopie que además los servicios -- prestados por la Oficina del Seguro del Viajero han sido ampliados en - el año de 1981 a las ciudades de Guadalajara, Monterrey, Villahermosa, - Saltillo y Hermosillo, facilitando así la tramitación cuando un - accidente ocurra por dichas regiones. (59)

Por otra parte, el transporte por carretera que se lleva a ca- bo por medio de vehículos, automóviles, utilizando mediante concesión los caminos de jurisdicción federal que tenga el carácter de servicio público, puede ser realizado bajo las siguientes formas, según lo es- tablece el artículo 152, fracción II de la Ley de Vías Generales de - Comunicación.

(59).- Revista Información, publicada por la Secretaría de Comunica- ciones y Transportes, editada por la Dirección General de In- formación y Relaciones Públicas, Centro SGGP, Kols y Universi- dad, marzo-abril 1981, Pág. 14

TRANSPORTE DE PERSONAS.

- a) Servicio de primera
- b) Servicio de segunda
- c) Servicio de exclusivo de turismo.

TRANSPORTE DE CARGA.

- a) Servicio de carga.
- b) Servicio de Express.

TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE CARGA.

Servicio mixto.

Aunque las formas anunciadas pueden combinarse dentro de una misma empresa, esta situación no es normal por la magnitud de las obras que tienen que realizarse, como terminales, boqueas, talleres, etc.

Entrando en materia veremos como en este caso existe algunos derechos de las personas que en lo particular creo que existen y observo la carencia de los servicios que hacen falta en determinadas terminales de nuestro país a las cuales tenemos acceso, comenzaremos hacer alusión a las estaciones de terminales, que en el artículo 76 del Reglamento del capítulo de explotación de camiones, son los lugares en los cuales los autobuses de cada ruta inician y terminan su recorrido, y es obligatorio de los para los concesionarios construir y promover en todas las estaciones terminales, locales especiales para el servicio de los pasajeros, que deberán consistir, cuando menos, de sala de espera, expendio de boletas y snack para equipaje, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo pliego de condiciones y el artículo 155 de la Ley de Vías Generales de Comunicación expresa que las terminales de los vehículos destinados al servicio pú-

El
blicos de autotransporte y las oficinas de las sociedades de que trate
el artículo 159 de la citada ley, así como las estaciones intermedias
serán centros de carácter oficial en los cuales la Secretaría de Comu-
nicaciones y Transportes podrá instalar inspectores que vigilen la
observancia de la mencionada ley y su reglamento.

El artículo 92 del mismo ordenamiento legal, establece que los
equipajes serán retirados por los pasajeros en el acto de abandonar
el vehículo. Si así no lo hicieran y el descenso se realice en lugar
donde la empresa no disponga de sitio para la guarda del equipaje, se
berán conducirlos hasta su primera estación y exigirá al correspon-
diente flete.

Ahora bien, si el equipaje no es retirado en el momento de ter-
minar el viaje, el interesado gozará de un término de 30 días para re-
clamar su derecho, a partir del día siguiente al de la llegada del
vehículo, una vez transcurrido este término, la empresa transportista
no tendrá ninguna responsabilidad, según lo establece la fracción
VIII del artículo 71 de la Ley de Vías. (60)

c).- PRESCRIPCIÓN EN EL TRANSPORTE.

El Doctor Cervantes Ahumada (61), nos dice que la prescripción
en el transporte tiene, en su regulación, una serie de contradiccio-
nes aparentes, ya que el artículo 592 de nuestro Código de Comercio,
el cual consideramos pertinente transcribirlo dice: Que la responsabi-
lidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se extingue:

I.- Por el recibo de las mercancías sin reclamación.

II.- Por el transcurso de seis meses en las expediciones verifi-

(60).- Revista: Información, publicada por la Secretaría de Comunica-
ciones y Transporte, marzo-abril 1981, Ob. Cit. Págs. 20 y 21.

(61).- Cervantes Ahumada Raúl.- Ob. Cit. Pág. 496.

cedas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero.

Y el artículo 595 del mismo ordenamiento legal, nos dice en su fracción V, "que el consignatario estará obligado a ejercer dentro de las veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador", y el artículo 1043 de la citada ley nos dice en su fracción III, que prescribirán en un año, "todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo, y que la prescripción de seis meses, que establece el artículo 592 del mencionado ordenamiento legal, rige, según su texto", para los casos de pérdida de las mercancías o de dos años o averías que éstas hayan sufrido; y la obligación del consignatario de reclamar al porteador en un término de veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías, nos implica que, en caso de no reclamar, se extingan las acciones, sino que surgiría sólo una responsabilidad del consignatario frente al cargador, por los daños que el retraso en reclamar hubiese ocasionado y que la prescripción de un año, establecido en el artículo 1043 de dicho ordenamiento legal se refiera a todas las distintas acciones que puedan surgir de los diversos clases de relaciones que surgen del contrato de transporte y que son: El cargador-porteador consignatario, consignatario-cargador. Y por otra parte si se tratare de pérdida de las mercancías, la prescripción comenzará a correr al día siguiente a la fecha en que debió terminar el viaje, y si se tratare de averías, después de las veinticuatro horas de recibidas las mercancías y en todos los demás casos el plazo correrá, según la regla general, a partir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

Malvagniatillo, (62) considera que el contrato de fletamento a

carga general y el de fletamento por entero o parcial, el contrato de transporte de bultos no ha sido legislado, como en otros Códigos mercantiles, con normas específicas. Pero dice que en el contrato de fletamento marítimo aparece en el título de la prescripción liberatoria para diferenciarse de los distintos tipos de fletamento, y que las acciones derivadas del contrato de fletamento, cualesquiera que ellas fueren (flete, lanzamiento y gastos de descarga), daños y perjuicios, para transportar pasajeros, etc. se prescriben por el transcurso de un año, siempre que se trate de un fletamento por entero o parcial que sea y el lapso empieza a correr desde la terminación del viaje, entendiéndose por tal la determinación de la descarga de la mercadería a que se refiere el contrato de fletamento, que si se hace en un puerto de escala, puede coincidir con el fin del viaje iniciado en el puerto de partida, y si el buque naufragó, el año se contará desde la fecha en que debió llegar la mercadería a su destino, según las condiciones del transporte.

Además, que la prescripción comprende, no solamente las acciones provenientes de averías o pérdidas de las mercaderías, sino cualquier otra derivada del contrato del transporte, como ser la de cobro de fletes, entrega de la mercadería, daños y perjuicios por retardo en la entrega.

Por otra parte también dice Malvegnietilio, (62) que la prescripción legislada comprende toda clase de transporte, terrestre, por agua o aéreo el transporte por agua comprende tanto el marítimo como el fluvial y cuando se trate por ejemplo de transporte por agua entre puertos argentinos o sea la navegación de cabotaje nacional, las acciones respectivas se prescriben por el transcurso de un año y el

(62).- Malvegni, Attilio.- Derecho Marítimo, Contratos de Transporte por agua, Raque de Palma Editor Buenos Aires, 1956, Pág. 692.

el transporte es entre puertos Argentinos y Extranjeros, o sea la navegación de cabotaje internacional o de ultramar, la prescripción es de dos años, el plazo empieza a correr desde la fecha de la entrega de las cosas transportadas al destinatario. Si ellas no son entregadas por haberse perdido totalmente, la fecha de iniciación será la del día en que debió verificarse según las condiciones del transporte, por otra parte la modificación del artículo 855 de nuestro Código de Comercio se hizo con miras a introducir una prescripción breve para el transporte terrestre, que hasta en ese entonces se regía por lo general de diez años, ya que aquella disposición solamente se refería al contrato de transporte marítimo o fluvial y al azar de dicha modificación, queda involucrado el transporte por agua en realizado al exterior o desde el exterior de nuestro país y en la prescripción de dos años, lapso considerado también demasiado largo, ya que la brevedad de los términos es característica de la prescripción en derecho marítimo, y ello obligó a plantear de inmediato sus conflictos judiciales, facilitando la labor del Juez, pues de otro modo, y a medida que transcurre el tiempo, la producción de las pruebas se volvía más difícil por ello la convención de Bruselas de 1924 relativa a conocimientos y a las leyes de ella derivadas, fijan un plazo uniforme de un año, ahora bien, el artículo 855 de nuestro Código de Comercio ha sido derogado por la ley de 27 de septiembre de 1933 y más tarde fue derogado por el artículo 2o. transitorio de la ley de navegación y comercio marítimos de 10 de enero de 1963, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el día 21 de noviembre del mismo año.

(63).- Halvagni, Atilio.-693 a la 697.

C A P I T U L O I V

EL TRANSPORTE MULTIMODAL

- a).- BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

- b).- DIVERSAS CLASES DE TRANSPORTE.

- c).- CONCEPTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y DE CONTENEDOR.

- d).- REQUISITOS PARA CONSTITUIRSE EN OPERADOR DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

CAPITULO IV EL TRANSPORTE MULTIMODAL

a).- BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

Podemos afirmar que el transporte en general, ha existido desde los más remotos tiempos; posiblemente los primeros actos de transporte nacieron desde el momento en que el hombre, abandonando la vida nómada que llevaba en un principio le cambió por una vida sedentaria, en la cual, dedicado a la agricultura, creó centros de convivencia fijos, en lugares determinados y permanentes. (64)

Estos actos de transporte necesariamente fueron aumentando, - impulsados por la necesidad de repetir e intercambiar los productos, - los cuales, mientras unos los obtenían con exceso, otros carecían de ellos, pero produciendo a su vez estos últimos nuevos y diversos artículos, cuyo excedente después de satisfacer sus necesidades lo dedicaban al trueque, y de esta manera poder proporcionarse un mayor número de satisfactores. Este intercambio recíproco se practicaba entonces en la forma rudimentaria, utilizando para su transporte a los esclavos a las bestias; ya que generalmente el mismo propietario de los bueyatos a transportar era el que se encargaba de tomar las medidas necesarias para asegurar su desplazamiento, quedando la carga bajo su cuidado durante todo el trayecto del viaje. (65)

Lorenzo Benito (66) considera que poco tiempo después y debido al desarrollo del comercio, fue cuando comenzaron a surgir personas que se dedicaban exclusivamente a practicar toda clase de objetos, - haciendo entonces de esta forma la figura del porteador, según Beni -

(64).- Lorenzo Benito. "Manual de Derecho Mercantil.- Tomo II. Pág. - 758, Madrid 1929.
(65).- Lorenzo Benito.- Ob. Cit. Pág. 759.

to, el transporte fue inicialmente un hecho y solo con posterioridad vino a constituirse en contrato, fue un hecho sin ninguna consecuencia jurídica en todos aquellos casos en que el propietario comerciante, conductor acarrea sus productos utilizando sus propias fuerzas de las personas que estaban bajo su independencia, o la de las bestias domésticas de su pertenencia y se convirtió en un contrato cuando a causa del natural crecimiento del comercio, así como del número de artículos para transportar que ya no le bastaban al comerciante, y no pudiendo efectuar el transporte por sí mismo, hubo de encargarlo a una tercera persona para que ella previo convenio, se obligara a trasladar las mercancías y aún su misma persona, utilizando para esto sus propios recursos.

Ya que las normas jurídicas reguladas de este contrato generalmente las encontramos dentro del derecho civil, y no es sino tiempo después cuando su importancia y desenvolvimiento han exigido un tratamiento especial, por otra parte las primeras noticias que tenemos de la aparición de normas legales que regulan de alguna forma el transporte, nos remiten hasta el tiempo de vigencia de las leyes de Manú, en donde accidentalmente encontramos algunas disposiciones dirigidas a regular dicho contrato. También en el antiguo Código de Manurabi ya existían preceptos que, aún siendo de carácter penal y solamente encaminados a regular el deber de custodia de los portadores para con los objetos depositados a su confianza y cuidado, siempre vienen a ser sumosísimas fuentes de uno de los elementos personales que necesariamente intervienen en nuestro actual contrato de transporte, como es la figura del portador. Además, otro fenómeno que llama la aten-

ción al estudiar la historia del transporte, es la siguiente: Que al principio aún siendo muy escasas las normas jurídicas reguladoras de este contrato, más lo eran en el transporte terrestre que el marítimo, ya que este último se desarrolló más rápidamente y no encontró, como en el transporte terrestre tantos ni tan serios obstáculos para su feliz desenvolvimiento.

Respecto a este fenómeno histórico del transporte, Hector Cámara, nos dice (67), que se debió a la inseguridad en los medios de locomoción del transporte marítimo ofrecía mayor rapidez y un menor costo en el traslado, otro factor que influyó enormemente a incrementar el transporte marítimo y olvidar ó desentender la reglamentación del terrestre, fue causado por las circunstancias del lugar, las grandes ciudades centros de población, campo de operación de los mercaderes, estaban situadas alrededor del mediterráneo, ciudades cuyo nacimiento se debió primordialmente al comercio marítimo dentro de las cuales todos y cada uno de los mercaderes se preocupaban por una debida reglamentación que aseguraran tanto sus movimientos de compra y venta como el traslado de sus mercancías, que como ya hemos dicho, generalmente eran efectuados por mar, pues en aquel tiempo los comerciantes contaban con la ayuda de un gran número de pequeños propietarios de embarcaciones que negociaban precisamente acarreado mercaderías de puerto en puerto.

Benito Lorenzo (68) agrega que, más tarde a los portadores se les va reconociendo como sujetos de derecho en su carácter de auxiliares del comerciante y se observa también, que se van regulando las

(67).- Cámara Héctor, "Contrato de Transporte Mercantil", Ob. Cit. - Pág. 9.

(68).- Benito Lorenzo.- Ob. Cit. Pág. 760.

obligaciones de los portadores, todo lo anteriormente expuesto nos da una idea aproximada acerca del origen del transporte, como surgió y como lentamente fue desarrollándose, ya que todavía en el medievo, los contratos de transporte no figuraban entre los actos mercantiles y no se aína con posterioridad a la revolución francesa cuando por primera vez encontramos regulado ya ampliamente al contrato de transporte y que en el Código de Comercio Frances de 1807 Libro I, Título VI, Sección Segunda, de los comisionistas para los transportes por tierra y por agua y sección tercera, del mismo título, de la obra citada, "Del porteador" se resuelven los principales problemas inherentes al transporte. Ahora bien, en el año de 1829, el Código de Comercio Español, ya regulaba también ampliamente la función del porteador y enfoca dicha reglamentación tomando a los portadores como auxiliares del comerciante, sin embargo, no le prestó al transporte la debida importancia, pues aún no lo concebía como un acto independiente, - la cual es exigencia del desarrollo mismo del transporte en esta época.

Héctor Cámara (69) nos dice respecto al transporte que, Inglaterra con su Ley del 23 de julio de 1830, fue uno de los primeros países que reguló el transporte preciso y sistemáticamente, con el pequeño error de haber legislado únicamente sobre el transporte ferroviario, ignorando por lo tanto todos los demás medios de transporte, y que desde entonces la combinación de los servicios, como el transporte acumulativo como lo llaman los Italianos, el sucesivo como lo denominan los Franceses, combinado, ó multimodal como lo mencionamos nosotros, todo esto ha sido materia de estudio para los legisla-

(69).- Cámara Héctor.- Ob. Cit. Pág. 10

dores, mercantilistas, etc., que se han dedicado a esta rama del derecho, además nuestra ley de vías generales de comunicación es más explícita al respecto, pero su estudio será materia de otro inciso dentro de este mismo capítulo.

Resumiendo lo expuesto, podemos admitir que apesar del lento desenvolvimiento del transporte, sobre todo en su aspecto terrestre, contrastando con ello, en la actualidad el transporte viene a ocupar uno de los pilares más importantes en la rama del comercio; constituye, dentro del ciclo económico, la fase intermedia y necesaria entre la producción y el consumo, la distribución de lo producido que se lleve a manos del consumidor.

El Doctor Cervantes Ahumada (70) considera que, el transporte combinado, ahora multimodal debe distinguirse dicho transporte o sucesivo de la comisión del transporte. En ésta última, por ejemplo un agente comisionista contrata el servicio que el transportador habrá de ejecutar y en el transporte combinado o multimodal se contrata, directamente, con un primer transportador, que encomienda a porteadores sucesivos la ejecución de parte del contrato, pero bajo un contrato único y de una sola documentación. Puede incluso, variarse el modo de transporte, ya sea que una mercancía puede viajar de Mérida a Progreso por camión, y de Progreso a Veracruz por barco, y de Veracruz a México por ferrocarril, bajo un contrato de transporte único, ahora bien, cuando no se haya pactado autorización para substituir al porteador, este podrá ser autorizado por el artículo 577 de nuestro Código de Comercio el cual creemos pertinente transcribirlo: "El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conduc --

(70).- Cervantes Ahumada Raúl.- Ob. Cit. Pág. 495.

ción de las mercancías. En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero y tomará el de cargador con relación a la segunda.

"El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario".

Joaquín Rodríguez Rodríguez (71) nos dice que, al estudiar la figura del porteador algunos aspectos de los llamados transportes -- combinados ahora multimodal, todos los casos que puedan presentarse a este respecto son los siguientes:

1o.- El cargador contrata con varios porteadores, entonces entre éstos, no surge ninguna relación contractual y el cargador se entiende directamente con cada uno de ellos.

2o.- El cargador contrata con un solo porteador, pero este hace ejecutar el transporte total o parcialmente, por otro u otros porteadores. En este caso, tampoco puede hablarse con propiedad de transporte multimodal ya que el cargador o en su caso el consignatario, -- se entiende directamente y exclusivamente con el primer porteador -- siendo irrelevante a efectos de las relaciones de cargador o consignatario con el porteador la existencia de otro contrato de transporte -- realizado por éste.

3o.- Encontramos el supuesto auténtico del transporte combinado o multimodal cuando entre diversos porteadores existe un vínculo -- jurídico con vistas a la realización de contratos de transporte y cuyo cumplimiento intervienen sucesivamente dichos porteadores, vínculo que se exterioriza en la redacción de la carta de porte.

Además nuestra ley de vías generales de comunicación define en su artículo 52 fracción II: Que se entiende que existe combinación -- cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas, --

(71).- Rodríguez Rodríguez Joaquín.- Ob. Cit. Págs. 257 a la 258.

unidos o combinados. Expiden documentos directos, intercambian sus equipos o ejecuten otros actos análogos con este fin.

Ahora bien, la citada ley determine la responsabilidad de las empresas y dispone 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 responsabilidades que fija la mencionada ley y que el artículo 75 establece la obligación entre las empresas combinadas de canjearse los documentos relativos a la carga y los artículos 77 y 78 de la ley ya citada se refieren a transportes combinados entre empresas nacionales y extranjeras.

Ahora bien, en la "Enciclopedia de México", se dice que, en el México Prehispánico ya se practicaba la transportación, solamente que hasta entonces los únicos medios conocidos eran por agua, (mediante canoas), o por tierra, las cargas se llevaban a cuestas por los llamados "tamemes"; a estos cargadores se les acostumbraba desde niños al ejercicio de dicha actividad a la que debían dedicarse toda la vida.- Los productos de mayor transportación solían ser el algodón, el maíz y otros objetos que a su vez eran acarreados en una caja tejida de caña y cubierta de cuero, sujeta a la frente por medio de una correa. - Las canoas que se usaban eran piraguas ahuecadas a fuego o batus de fondo plano construidas con tablonés.

También se agrega en dicha Enciclopedia que, para la conquista de la gran Tenochtitlán en 1521 los españoles construyeron 13 bergantines en Tlaxcala, bajo la dirección de Martín López; además de esto, los conquistadores introdujeron los animales de tiro y carga, los pa-

(72).- Enciclopedia de México.- Editorial Impresora y Editora Mexicana, S. A. de C. V. Tomo XII.- Ciudad de México, MCMLXXVII.- Págs. 409 a la 410.

lanquines y literas arrastradas por mulos y caballos, y más tarde las carreteras. Para fines del siglo XVIII, el comercio entre México y Veracruz movilizaba ya 70,000 bestias y el de México y Acapulco 75,000.

Se hace mención en la citada Enciclopedia que, en 1784 se concedió un permiso para establecer dos líneas de carreteras, una de México a Veracruz y otra de México a Guadalajara, empleándose en esta última ruta 12 días de travesía, de esta forma creando nuevas rutas, hasta que en 1793 se otorgó a Manuel Antonio Valdés la concesión de un servicio de coches de alquiler conocidos en ese entonces como coches de proplazuela de guardiola. (72)

Por lo anteriormente expuesto, se puede decir que en el Siglo XIX, el principal medio de transporte para pasajeros era el carruaje, que a su vez se dividía en diligencias, literas, colesas, volantas, carretillas y convoyes; por lo que corresponde a la diligencia, ésta era un vehículo tosco, fuerte y además muy seguro, cuyo cupo podía ser hasta de seis u ocho personas, su velocidad alcanzaba hasta cinco millas por hora litera, era un cajón techado y con cortinas, suspendido por correas de cuero sujetas a las abordecas de las mulas.

En 1853, Manuel Escandón estableció por primera vez el servicio de diligencias que un año después cubrían las rutas de México-Veracruz, por Puebla y Jalapa; México, Tapic, por Toluca y Zinapécuaro; además se cubrían los tramos cortos Cuernavaca, Cuautla y Pachuca.

Para 1885 se introdujo en México un coche eléctrico francés y hacia 1898 otro con motor de gasolina, construido a mano en las fábricas de curvier en Tolón, Francia, no obstante estos datos mencionados en 1896 Alexander Byron Mohler, en sociedad con William P. de Greas, (73).- Enciclopedia de México.- Ob. Cit. Págs. 411 a 412

había construido el primer automóvil en el país; sin embargo, fue hasta 1921 cuando se inició la transportación foránea por automotores en las rutas de México a Texcoco, Chimalhuacán y Chalco. (73)

Rubén Fuentes Delgado (74), señala que para el 22 de agosto de 1837 el Presidente Anastasio Bustamante otorgó al señor Francisco -- Arrillaga una primera concesión para el traslado por ferrocarril, solamente que dicho señor no cumplió con lo encomendado y la construcción férrea nunca se realizó, poco tiempo después, por Decreto de 31 de mayo de 1842, el Presidente Santa Anna autorizó a los acreedores del camino carretero de Perote a Veracruz, para la construcción de una línea ferrocarrilera comprendida entre el Puerto de Veracruz y el Río San Joaquín, inaugurándose el primer tramo entre Veracruz y los llanos del molino el 15 de septiembre de 1850, además más tarde los hermanos Mosso por parte del Gobierno Federal, en 1855 lograron tener una concesión para la construcción de una línea ferroviaria entre Veracruz y Acapulco, pasando por México; finalmente, dichos hermanos cedieron los derechos a Don Antonio Escandón, impulsando éste la construcción de la línea en el tramo de Veracruz a México.

En 1864 se construyó en Londres la compañía del ferrocarril mxicano, lo que intensificó los trabajos de construcción de la línea entre México y Veracruz, se considera que fue en 1880 cuando verdaderamente comenzó la construcción de líneas ferroviarias en forma intensa; ese mismo año se otorgó la concesión para la realización de la línea entre México y el Paso, Texas, comunicando a las ciudades de Querétaro, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, también se autorizó un

(74).- Fuentes Delgado Rubén.- Economía del Transporte Marítimo y -- Aéreo, Escuela Superior de Economía, México, 1965, Págs. 117 a la 118.

ramal para la comunicación con Guadaluajara.

Esta nueva red ferrocarrilera fue concesionada a la compañía del ferrocarril central; días después de tal otorgamiento se firmó la concesión que más tarde se denominaría ferrocarril nacional. Las redes férreas que han sido mencionadas, están consideradas dentro del sistema de los ferrocarriles nacionales como las dos más importantes, porque comunican a ciudades de gran significación demográfica y económica del Centro del Norte del País, conectando en la frontera norte con las líneas norteamericanas y efectuando una serie de intercambios de tráfico.

Por otra parte al gobierno del General Porfirio Díaz se debe el fomento de las comunicaciones ferroviarias en México, porque intervinieron en la ayuda de los ferrocarriles en diversas épocas concedió préstamos y subsidios, condonó impuestos, donó terrenos para el derecho de vía; además de esto, se hizo accionista de algunas de las empresas, hecho que, se afirma, fue la tabla de salvación de muchos empresarios ferrocarrileros que ya se encontraban al borde de la ruina.

Así también, Rubén Fuentes (75) nos dice, que por medio de los Decretos del 26 de diciembre de 1906 del 6 de julio de 1907, se autorizó al Ejecutivo Federal para constituir los ferrocarriles nacionales de México, firmándose el acta constitutiva el 28 de marzo de 1908; en 1910, dicha empresa (asociada a la Wells Fargo), formó la compañía Mexicana de Express dedicada al servicio de carga; y al año siguiente estalló el movimiento revolucionario, poniendo fin a la dictadura del General Porfirio Díaz, y durante el corto período revolucionario del Presidente Madero se construyó un ramal ferroviario de

(75).- Fuentes Delgado Rubén.- Ob. Cit. Págs. 119 e la 123.

Pánjamo a Ajuno Mich. comunicando a la rica región agrícola de Teco -
pú, Mich. Bajo la dirección del Presidente Carranza se construyó en -
el Estado de Coahuila la línea de cuatro ciénegas a el oro; con moti -
vo de la Revolución Mexicana se dictaron importantes medidas de con -
trol en los ferrocarriles de México, ya que en esa época los distin -
tos grupos armados trataban de obtener el control político y militar -
del país, ya que después del gobierno de Carranza, el General Obregón
fijó las bases para el arreglo de la deuda ferrocarrilera, elaborando
los convenios necesarios con el Comité Internacional de Banqueros; -
por medio de tales contratos se devolvieron las líneas a sus propieta -
rios.

Por lo que el lapso comprendido de 1926 a 1933 la red férrea -
del país no experimentaba cambio alguno respecto a la construcción, -
pero no sucedía así en cuanto al factor económico, que resultaba -
desalentador, debido a que muchos kilómetros de vía estaban destruya -
dos; además de que se habían suspendido los pagos a los acreedores fe -
rrocarrileros, ya que los gastos de operación habían aumentado y los -
ingresos no incrementaban, obteniéndose coeficientes de operación al -
tísimos.

Además por todos los factores mencionados (que crearon una si -
tuación crítica), se dió origen a la expropiación de los ferrocarril -
es nacionales de México, que se consideró como la empresa más impor -
tante en lo que en transportes se refiere. Dicha expropiación fue dig -
tada por Decreto del Presidente Lázaro Cárdenas el 23 de junio de --
1937.

En la Enciclopedia de México, se agrega que (76) en cuanto la-

(76).- Enciclopedia de México, Ob. Cit. Pág. 413.

que respecto al arreo marítimo, propiamente dicho, cabe mencionar que durante la Colonia estuvo monopolizado por los españoles, debido al predominio que ejercían sobre los puertos y mares; sin embargo, en Acapulco y Tehuantepec se construyeron buques para fines de exploración y conquista que en 1638 se permitió que se arcesen en los puertos del Golfo, y para 1830 por medio de la compañía Prusiana denominada de "Las Indias Occidentales" se estableció la primera línea de navegación de Inglaterra a Veracruz, por medio de barcos de vela y años más tarde operan también las empresas de la India Occidental y el Pacífico, López y compañía y general Transatlántica Francesa, pero con la idea de mejorar el servicio y al mismo tiempo extenderlo, el gobierno decidió otorgar subsidios; y el 24 de diciembre de 1867 se convino con la compañía norteamericana de Alexander and Sons que comunicara Nueva York con Veracruz, a cambio de \$ 2,200.00 por viaje de donde más las extensiones.

También en dicha Enciclopedia se menciona que (77) para los años de 1870 a 1873, se otorgó un contrato para una segunda línea de Nueva Orleans a Veracruz, con escalas en Tuxpan y Tampico, subsidiada con \$ 1,800.00 por viaje y las mismas franquicias concedidas a la primera y ya logradas algunas mejoras en los puertos la Transatlántica Española, empezó a transportar correspondencia en 1863; y tres años más tarde ya movía pasajeros y carga entre Nueva York, La Habana y los Puertos mexicanos del Golfo. Por lo que últimamente, se otorgaron concesiones y subsidios a los nacionales, de los cuales solamente mencionaremos entre otros a los siguientes: Angel Ortiz, en 1881, para la línea mensajerías marítimas entre Liverpool o Londres a Veracruz y

(77).- Enciclopedia de México.- Ob. Cit. Págs. 414 a la 416.

Progreso con \$ 20,000.00 por viajeros redondo; a la compañía mexicana de navegación en 1882, para la comunicación entre Galveston, Nueva Orleans y Veracruz con escalas en Tuxpan y Tampico con \$ 1,800.00; a Francisco Cañedo, para la línea de Progreso a Frontera, con \$3,000.00 para 1922 la Compañía Naviera Mexicana (propiedad del gobierno) y otra de cuatro en el Atlántico.

Ahora bien, en el programa de desarrollo del autotransporte federal, el cual fue aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se hace mención que (78) en 1972 en la ciudad de Ginebra la Organización de las Naciones Unidas y el Organismo Marítimo consultivo internacional, promovieron una junta a nivel internacional que tenía como propósito examinar un proyecto de convenio sobre el documento único de transporte combinado ahora multimodal, y en dicho proyecto se estableció, que transporte combinado era el que emplearía por lo menos dos modos distintos de transporte, pero nada se decía sobre las características que debía tener quien proporcionara ese tipo de transporte y en consecuencia expidiera el documento único de transporte combinado. Y que tampoco se abordaba con claridad, el problema de la responsabilidad de quien expidiera ese documento único frente al usuario y el nombre que finalmente se le dió al prestador de ese servicio fue: Empresario de transporte combinado, además dicho proyecto de convenio había sido enviado antes de que se celebrara la junta a cada país. En México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo analizó y formuló un estudio con dos partes: Una jurídica y otra económica y entonces se advirtió el peligro para el transporte combinado, con lo que se someterían a fuertes presiones en materia de los

(78).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1977-1982.- Ob. Cit. Págs. 51 a la 53.

modos de transporte en México y de sus tarifas a los transportistas mexicanos. Y durante 6 años un grupo preparatorio intergubernamental trabajó en diversas reuniones en Ginebra las cuales terminaron en noviembre de 1972, y presentándose un proyecto de convenio de transporte multimodal ante una junta diplomática de plenipotenciarios en noviembre de 1973 en Ginebra y en dicho convenio se solicitaba que consideraran los siguientes puntos de interés, los cuales no se consideraban en el documento de 1972, y así fue como apareció el transporte multimodal que es el nuevo nombre, en lugar de transporte combinado, se indica que existe transporte multimodal, cuando se utilizan dos modos de transporte distintos bajo un documento único, emitido por el operador de transporte multimodal, el cual asume toda la responsabilidad del transporte ante el embarcador o usuario.

Asimismo, se exige en el proyecto que el operador de transporte multimodal obtenga licencia otorgada por los países correspondientes, y se desarrollan los requisitos y datos que debe contener el documento de transporte multimodal, y se establecen alternativas sobre el sistema de responsabilidad a que está sujeto el operador de transporte multimodal, en que los tribunales se pueden iniciar los juicios y prescripción de las acciones.

Ahora bien, tocante a la importancia de dicho transporte podemos decir que adquiere algunos beneficios como:

1o.- La simplificación de la documentación, de tal manera que un solo documento funciona para diferentes modos de transporte, en el movimiento de la mercancía.

2o.- La concentración de la responsabilidad de una sola empresa, en el operador de transporte multimodal.

30.- La creación de un solo documento de transporte dió lugar a una reglamentación uniforme que evita las complejas situaciones y problemas que se producen como consecuencia de los diversos medios de transporte.

40.- Facilita los procedimientos de comercio internacional al reducir el tiempo total de la transportación de la documentación de las aduanas, sus resultados se reflejan en el costo de los servicios.

Además se agrega en el citado programa de desarrollo del autotransporte federal que, (79) el plan de acción del sector comunicaciones y transportes prevé el desarrollo del sistema de transporte a través del concepto multimodal, cuyo significado es el de complementación de los diferentes modos y sus servicios conexos de manera que la operación de cada uno sea congruente con la naturaleza de los tráficos que ha de atender, es decir, que las características de los medios de transporte unidas a las distancias, volúmenes y peculiaridades de los objetos a transportar, se consideren con los objetivos de rapidez, seguridad y costo entre otros, de los servicios, y que mediante la conjunción racional de los modos se verifiquen los tráficos con la mayor eficiencia.

Con este objeto, en el programa mencionado, se establece como medida de suma importancia, la creación de la empresa mexicana de transporte multimodal, a la que, en razón de las características peculiares del transporte en México, se le diseñó como una sociedad anónima de capital variable, en la que concurrirán en calidad de accionistas, las empresas de transporte unimodal y de servicios conexos del sector privado y del Estado, para que, en proporción correspondiente a su

(79).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1977-1982.- Cb. Cit. Págs. 102 a la 104.

actividad en el mercado del tráfico internacional de mercancías, participen en el capital de esa sociedad mercantil.

Asimismo, se intervino en las etapas previas a la creación de la empresa mexicana de transporte multimodal en la que el Sr. Presidente José López Portillo dió a conocer su establecimiento el 23 de octubre de 1979, fecha en que se hizo entrega de la concesión al Presidente del Consejo de Administración de la Empresa, cargo que recayó en el Subsector Autotransporte a través del Presidente de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Posteriormente se intervino en la revisión y en la adecuación de la escritura constitutiva de la empresa, lo que dió amplitud a sus operaciones, al superar la restricción que la limitaba al movimiento de contenedores, y también se participó en las modificaciones de algunos artículos de dicha escritura, que presentaban imprecisiones jurídicas.

Así pues, el transporte multimodal, es un sistema de operación integral en el que cada uno de los modos cumple su función, de acuerdo a las características que son definidas por sus planes de tráfico, velocidad, capacidad, flexibilidad, redificación, seguridad y precio entre otros, los que concurren en cada uno de los modos, en grado diferente y cuya combinación determina, la selección idónea para los varios tipos de carga que deben moverse.

Ahora bien, dentro de los tratadistas extranjeros es pertinente citar a alguno de tantos que hablan sobre el transporte como es León Bolaffio (80) que nos dice estudiando el transporte y refiriéndose en concreto a su importancia dice que la prosperidad de un estado y su progreso civil dependen en gran parte de la multiplicidad y perfección

cionamiento de sus medios de transporte y de sus comunicaciones y termina diciendo que el transporte en sus múltiples facetas: Personas, cosas, noticias, etc., generalmente y en la mayoría de los estados lo encontramos bajo la forma de monopolios, sobre todo los transportes de noticias y correspondencia y agrega que en México el Estado Federal monopoliza los transportes de noticias, telégrafos y correspondencia, así como en su mayor parte el transporte ferroviario, lo cual, en lo personal estoy totalmente de acuerdo con dicho autor.

Joaquín Rodríguez Rodríguez (81) coincide con el autor mencionado anteriormente, y agrega que el gobierno federal las controla sujetándolas a normas estrictamente preestablecidas, además que sólo les permite su funcionamiento previa concesión otorgada por él mismo y que sin dicho transporte resulta casi imposible consignar mercancías, o transportar gentes a puntos distantes, lejanos del lugar de expedición y que sin el citado transporte, el transporte internacional sería tarde y difícil.

Por otra parte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha promovido diversas reuniones con las empresas que integran las centrales de servicio de carga, con los directivos de la empresa mexicana de transporte multimodal y con la Dirección General de Tarifas, Reglamentos y servicios conexos de dicha dependencia, con quienes se han tratado asuntos relativos al documento que ampara la transportación de los contenedores; criterios de tarificación y sistemas operativos y administrativos de coordinación entre los controles de servicios de carga y la empresa mexicana de transporte multimodal, ahora bien, --

(80).- León Salaffio, Derecho Mercantil, curso general Capítulo IX, - las Empresas de Transporte.- Ob. Cit. Pág. 213.

(81).- Rodríguez Rodríguez Joaquín.- Ob. Cit. Pág. 645.

existe sistema de cobro sobre la contraprestación por los servicios que realizan los autotransportistas de carga y que ha sido, a través de la historia de este servicio, motivo de economías para los concesionarios o permisionarios, y en efecto, los usuarios suelen diferir los pagos por el importe de los fletes, situación que en general limita las posibilidades de capitalización y otra negativa práctica ocurre cuando los organismos usuarios resuelven que el pago se ha de efectuar en la capital de la república, lo que en la mayoría de los casos afecta al prestador del servicio, que durante el viaje realiza gastos y que para cobrar el importe de los fletes ha de trasladarse hasta esta ciudad de México y ante esta situación de hecho se planteó un estudio dirigido a agilizar el pago mencionado, que incluyó la posibilidad de que se convalidara la carta de porte como título de crédito y así fue como se fomentó que en las centrales de servicio de carga, cuyo objetivo social incluye la función de cobranzas, y que realizara esta función concentrando las mencionadas cartas de porte para realizar los cobros por un solo conducto y también se propugnó porque algunos organismos como Conesupo, CFE, PEMEX, FERTINEX firmasen convenios con Instituciones de Banca Múltiple, con el fin de que el autotransportista, previos ciertos requisitos pudiera cobrar en el lugar de origen o en el de destino del servicio, como mejor le conviniera, con el afán de eliminar intermediarios nocivos como solían ser algunos de los encargados de las áreas de tráfico y de pagos de las empresas usuarias. (B2)

Ahora bien, para dar fin a este capítulo podemos decir que siempre y cuando una carga utilice más de un modo de transporte en su

(B2).- Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1977-1982.- Ob. Cit. Págs. 53 a la 54.

trayecto de origen a su destino, se dice que se está realizando un transporte multimodal y si el origen y el destino está ubicado en diferentes países se le denomine internacional, por otra parte los modos de transporte se designan las formas de transportación relacionadas con un cierto tipo de infraestructura física o medio natural como el aéreo, ferroviario, carretero, marítimo, fluvial y por ductos estas mismas los estudiaremos con mas precisión más adelante dentro de este mismo capítulo. Además podemos decir que el transporte multimodal internacional existen los de la más remota antigüedad, según registra la historia, el Templo de Salvión fue construido en el Siglo X antes de la Era Cristiana con materiales transportados por los fenicios en sus barcos hasta Sidón y acarreados desde allí a lomo de camello hasta Jerusalén; es este un ejemplo típico del transporte multimodal internacional, por otro lado el transporte multimodal surge como respuesta a la necesidad de coordinación de los modos de transporte existentes, para ofrecer la mejor opción en el traslado de mercancías, con la mayor seguridad y la máxima oportunidad, dicho transporte es la nueva conexión de México con el mundo y se viene abrir una nueva opción en el transporte de mercancías, producto de la conjugación de la sólida experiencia de los socios que la forman como son las empresas de autotransporte federal a través de sus centrales de servicio de carga, la transportación marítima mexicana y otras empresas navieras nacionales, los ferrocarriles nacionales de México, las empresas de servicios portuarios, aeroméxico y Mexicana de Aviación, esta suma de experiencias integradas en multimodal, permiten brindar un mayor servicio de carga, sea de importación o exportación convirtiéndose así multimodal en un eficiente auxiliar de su departamento -

(23).- Revista Mar y Tierra, No. 11, publicada por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, marzo-abril 1979, México, Págs. - 3 a la 6

Por otra parte cabe hacer mención que el transporte multimodal nos ofrece además el respaldo de sus socios para dar un mejor servicio, el contratar con una sola Institución, evitando recursos que emplearía hacer una misma conexión, que frecuentemente resultan lentas, lentas e inseguras, es único responsable en la documentación, trámites y manejo de la valiosa mercancía de determinada persona natural o física, por lo que multimodal sabe que lo importante no es poseer los medios de transporte, sino combinarlos oficialmente para seguir mejor al comercio internacional, y nacional, en tal virtud el multimodal transporte, transporta cualquier tipo de mercancía, desde delicadas figuras de porcelana o sofisticados equipos electrónicos hasta voluminosos y pesados componentes de acero, la tecnología moderna e inauriculada en México, como en todos los países que sustentan su desarrollo en la eficiencia, ya que la industria y el comercio de nuestro país, importan productos de muy alto valor y venden al exterior también mercancías de elevada densidad económica, y el transporte de estos bienes en ambos sentidos, reclama una tecnología que le ofrezca seguridad y rapidez en su manejo, ya que el uso del contenedor es lo indudablemente lo indicado, pues se trata de un módulo que elimina maniobras costosas y agiliza el transbordo entre los diversos modos de transporte. (84)

b).- DIVERSAS CLASES DE TRANSPORTE.

Joaquín Garrigues (85), señala que las diversas clases de transporte las podemos conceptuar desde el punto de vista de las siguientes modalidades:

(84).- Revista Mar y Tierra No. 11, Ob. Cit. Págs. 7 a la 12.

- a) Por el objeto del traslado, que puede ser de cosas o de personas.
- b) Tomando en cuenta el medio en que se realiza el transporte, puede ser terrestre, fluvial, marítimo, aéreo y ductos.
- c) De acuerdo al medio empleado para el transporte terrestre, que se divide en arrastre, ferroviario ó automotor.

Rubén Fuentes Delgado (85) nos dice concretamente que, existen ventajas y desventajas en cada uno de los medios de acarreo de referencia, comenzando por el terrestre:

VENTAJAS:

- 1).- En el ferrocarril prevalece la superioridad sobre el avión y el autotransporte, respecto al manejo de carga voluminosa y pesada. Asimismo, tiene la facilidad de trasladar en pocos viajes grandes volúmenes de mercancías.
- 2).- Tiene la ventaja dicho medio sobre los demás a excepción del buque, cuando se trata de acarrear mercancías de baja densidad económica (aquellas que no pueden soportar tarifas altas por ser de poco valor).
- 3).- Se le reconoce ventaja al tren tratándose de acarreo de mercancías a larga distancia, porque debido a esa gran capacidad de carga, la empresa ferroviaria cobra tarifas muy bajas siguiendo su norma de aplicar tarifas de base decreciente, a medida que aumentan las distancias.
- 4).- Todo ferrocarril tiene grandes ventajas sobre otros medios de traslado, por la gran organización que tiene para reunir y dis-

(85).- Garrigues Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, S. A. Sexta Edición, Tomo II, México 1979, Pág. 204.

(86).- Fuentes Delgado Rubén.- Op. Cit. Págs. 90 a la 92.

tribuir grandes volúmenes de mercancías.

- 5).- Otra de las grandes que tiene el ferrocarril es de considerarlo como el medio más seguro, porque ofrece toda la seguridad a la vida e intereses de los usuarios, a excepción del arresto marítimo que ha sido el más seguro.

DESVENTAJAS:

- A).- Existen costosísimas inversiones que requiere el negocio ferroviario como son: Terrenos para el derecho de vía, construcción de distintas obras tales como puentes, túneles, talleres, estaciones.
- B).- Y el capital férreo es un poco flexible por naturaleza, porque se encuentra inmovilizado, por lo que si la empresa fracasara, una gran parte de la inversión no se recupera porque está representada en obras.
- C).- Respecto al transporte de mercancías, cuando se trata de transportar estas mismas y son de alta densidad económica, el ferrocarril no puede competir con el autotransporte debido a que los dueños de las mercancías prefieren un servicio directo y rápido por otra parte el automóvil, es el medio de transporte que nació a fines del siglo pasado, alcanzando su perfeccionamiento y desarrollo en este siglo.

LAS VENTAJAS DE UN AUTOMOTOR.

Rubén Fuentes (87) nos dice que, a).- Todo automotor es flexible y constituye un tipo más individual de servicio que cualquier otro medio de conducción, y puede ir a todas partes donde se encuentre tráfico.

- b).- Los artículos delicados están menos expuestos a ser dañados - que si se manejan por ferrocarril, sobre todo cuando un fabricante o comerciante tiene una flotilla privada, los vehículos pueden ser despachados en el momento que se necesitan y no hay necesidad de algún horario.
- c).- Los servicios de autotransporte pueden establecerse con poco - capital y los vehículos pueden ser adquiridos en abonos.

DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

- 1).- Es un medio de transporte relativamente inseguro, comparado - con el barco y el ferrocarril, y existen mayores accidentes.
- 2).- En cuanto a su capacidad, es muy pobre, sobre todo al mover - volúmenes considerables.
- 3).- Y debido a su cupo tan limitado, el autotransporte no puede - acarrear, con cuotas bajas, grandes volúmenes de mercancías a largas distancias.
- 4).- El autotransporte tiene una limitada vida económica y por lo - tanto se debe amortizar en tiempo relativamente corto, en virtud de que las técnicas le señalan una vida económica de cinco años; de esto se deduce que en este lapso tenemos que recuperar la inversión.

Aquí también Rubén Fuentes (88) agrega que, el transporte - aéreo, el avión es el medio moderno de conducción que encuentra su pleno desarrollo en este siglo.

SUS VENTAJAS SON:

- A).- Actualmente es el medio de transporte más rápido que se conoce.

(87).- Fuentes Delgado Rubén.- Ob. Cit. Pág. 93.

B).- Para recorridos a larga distancia, las ventajas de este medio de transporte son definitivas respecto a la velocidad.

C).- Otra de las ventajas de gran importancia es la de acarrear pasajeros y mercancías a zonas no comunicadas por otros medios de transporte.

SUS DESVENTAJAS SON:

a).- Que se trata de un medio de arrastre caro en virtud que las tarifas aéreas son más caras que las de cualquier otro medio de transporte, debido a los muy altos costos del servicio, además de que las inversiones son muy cuantiosas.

b).- Y toda la comunicación aérea está sujeta siempre a variaciones del tiempo y por eso se dice que el avión es un medio de traslado muy sujeto a los dictados del azar.

c).- Por último, las estadísticas señalan que solo el buque y el ferrocarril son más seguros que el avión.

Por lo expuesto, podemos opinar que por lo que toca, en lo personal realmente el transporte aéreo es más eficiente, cómodo, rápido, siendo el medio de conducción más moderno, y se seguirá sosteniendo entre los primeros lugares.

AHORA BIEN LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL Y POR CANAL:

Rubén Fuentes Delgado (89) considera que, una de las principales ventajas que se le reconoce a estos medios de transporte es la economía, pero se estudia mejor el problema, abarcando las inversiones que se tienen que efectuar para la adaptación de las corrientes -

(88).- Fuentes Delgado Rubén.- Ob. Cit. Págs. 94 a la 95.

(89).- Fuentes Delgado Rubén.- Ob. Cit. Págs. 95 a la 97.

fluviales y canales a las necesidades del traslado, por lo que tal economía resulta relativa. Esto lo que viene a suceder es que los transportistas que usan del río y del canal no son los que hacen las inversiones necesarias para adaptar dichas corrientes, que por lo regular son inversiones del estado.

DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL.

- a).- Son medios de comunicación muy limitados y rígidos por lo que sólo lo benefician a poblaciones situadas en los márgenes de los Ríos y Canales.
- b).- La comunicación fluvial y por canal está sujeta a las variaciones estacionales de las corrientes.
- c).- Por último la navegación por Ríos y Canales resulta siempre muy lenta, por lo que se recomienda hacer uso de estos medios de arrastre sólo cuando no se disponga de algún otro medio.

Ahora bien, el transporte marítimo se ha considerado como uno de los medios más antiguos de intercomunicación, y que ha venido evolucionando con la técnica, incorporándose al buque todos los progresos logrados.

VENTAJAS DEL TRANSPORTE MARITIMO:

Es un medio de transporte de acarreo que se ha caracterizado por sus bajas cuotas, en la economía, influyendo los siguientes factores:

- a).- El barco opera sobre una inmensa vía libre que es el mar.
- b).- Por su gran capacidad de arrastre, este puede desplazar varios miles de toneladas en un solo viaje.
- c).- Las empresas marítimas se encuentran auxiliadas por el estado, -

quien es el que construye las instalaciones que se necesitan en los puertos, debido que son obras de carácter público.

Otra ventaja, que se señala del transporte marítimo es su alto índice de seguridad, y los accidentes marítimos no son frecuentes, debido a la perfecta organización de los sistemas de seguridad y socorro marítimos.

DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE MARITIMO:

Una de las desventajas de este medio de transporte es la lentitud y por eso se afirma que el servicio de acarreo de personas como de mercancías son bastante lentos; y no obstante la lentitud, los buques subsisten con las bajas tarifas que cobran.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE POR DUCTOS:

Rubén Fuentes (90) agrega que, las tuberías o ductos, son usadas para trasladar innumerables líquidos o gases. Sin embargo, los más importantes de los ductos son los destinados a trasladar petróleo crudo o refinado, gases y otros derivados del petróleo. Por lo que las mencionadas instalaciones de tuberías se reputan medios de acarreo auxiliares de la industria petrolera y la ventaja que se le reconoce a este medio de transporte, es su bajo costo de operación, lo que se viene haciendo que la conducción del petróleo y sus derivados se realicen a base de tarifas bajas, y la desventaja de los ductos está en las fuertes inversiones que es necesario hacer para establecer instalaciones adecuadas a este medio de transportes de líquidos y gases.

c) CONCEPTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y DE CONTENEDOR.

(90).- Fuentes Delgado Rubén.- Ob. Cit. Págs. 98 a la 99.

El transporte multimodal, es un sistema de operación integral en el que cada uno de los modos cumple su función, de acuerdo a las características que son definidas de tráfico, velocidad, capacidad, flexibilidad, redificación, seguridad y precio, entre otros, los que concurren en cada uno de los modos, en grado diferente y cuya combinación determina, la selección idónea para los varios tipos de carga que deben moverse, además la eficiencia del transporte, se mide principalmente por el dinamismo y capacidad con que conecta la oferta y la demanda, a precio razonable. Para conseguirla es necesario contar con tecnologías complementarias tales como: sistemas, instalaciones, maquinaria e instrumentos diseñados especialmente para las maniobras intermodales, que faciliten la integración de un modo con los otros, por otra parte principal recurso de conexión espacial, entre la producción y el consumo, es en este modo, donde deben iniciarse los cambios necesarios para la introducción del transporte multimodal a fin de extenderlo a los otros, cuyas posibilidades de adaptación son limitadas. (91)

Por otra parte la época moderna se ha caracterizado por un vertiginoso avance de la ciencia y de sus correspondientes efectos en la tecnología, afloran sin embargo, problemas que son producto de ese desarrollo; por lo que parece claro que toda actividad humana relacionada con la producción económica se encuentra vinculada estrechamente con la tecnología y a la inversa, cualquier concepción tecnológica tiene efectos indiscutibles en el campo económico.

Por consiguiente cuando se habla de transporte se implica que en la naturaleza física del fenómeno existe una causa de orden comer-

(91).- Revista Mar y Tierra, Septiembre-Octubre 1981 No. 26, Pág. 23.

cial que lo genera, luego la concatenación funcional de actividades que conforma el acto comercial seguido del acto de transporte, por lo que en esta visión precede el tratamiento del transporte multimodal, y a partir de una definición sintética que reconoce al transporte multimodal como la combinación de diferentes modos de transporte y uno de elementos conexos para efectuar el traslado de un objeto entre otros: Origen, destino, origen y destino.

Se aprecia en el concepto anterior que el transporte multimodal no es en realidad ninguna novedad, ya que no cabe duda que el hecho de combinar los diversos medios materiales para conseguir el traslado de un objeto, es ciertamente tan antiguo como el mismo transporte, por lo que cabe indagar la razón de que esta actividad haya captado la atención de usuarios y profesionales del transporte en los últimos años y se manifiesta en boca el tratamiento de este concepto, ya que lo que relativamente nuevo es el concepto. (92)

Además se puede resumir consecuencias que las características actuales del transporte internacional encuadradas dentro de un esquema de expansión son las causales del surgimiento del concepto del transporte multimodal; esto es, la extensión del radio de acción de la empresa de transporte internacional que al superar el límite de los puertos y fronteras, se entrelaza con la explotación del transporte interior para obtener mayores ganancias, naturalmente, la solución a los problemas requiere darse de acuerdo con la naturaleza política y económica que se vive y en el caso de México, es evidente que no puede implantarse unilateralmente desde un solo lado del juego de los intereses, así, la solución a la problemática de cada modo de trans-

(92).- Revista Mar y Tierra, Septiembre-Octubre 1981 No. 26 Pág. 25-26 y la 25.

3-

porte ha de resolverse a través de la acción conjunta de quienes tienen la responsabilidad de administrar el interés público como de quienes ofrecen el servicio, en consecuencia, el estado mexicano ha legislado para asegurar la explotación del transporte interior solamente por mexicanos, ha orientado su política para impulsar el transporte internacional en su cometido de captación de divisas y procura el manejo integrado y complementario entre los modos de transporte. (93)

Cabe hacer mención que en la citada revista Mar y Tierra, se dice que, en la concepción global del sistema de transporte; la mejor respuesta ha sido la creación de la empresa mexicana de transporte multimodal, donde el interés legítimo de las empresas privadas, las de participación estatal y los organismos públicos descentralizados dedicados al transporte de mercancías han unido esfuerzos y corren riesgos compartidos para cumplir con los siguientes objetivos.

- a).- Salvaguardar la nacionalidad del servicio del transporte, al afrontar de hecho cualquier posibilidad de evasión de la ley en materia de transportes, por extranjeros o por mexicanos ligados con intereses extranjeros.
- b).- Potenciar la captación de divisas mediante la contratación extrafronteras y en ultramar de cargos con destino u origen en México / procedentes o destinadas a cualquier punto del mundo conectado comercialmente con nuestro país.
- c).- Coadyuvar a la realización del sistema nacional de transporte, es decir, en el incremento de la productividad operativa y financiera al hacer un uso más intenso de la capacidad instalada a

(93).- Revista Mar y Tierra, Septiembre-Octubre 1981, No. 26, Págs. 26 a la 27.

(94).- Revista Mar y Tierra, Septiembre-Octubre 1981 No. 26 Págs. 26 a la 29.

través de la redistribución de la demanda en los diferentes puntos de una nivelación en el tiempo, de los volúmenes de importación y exportación, de acuerdo con su naturaleza, e los diferentes modos, medios de transporte.

Además es interesante observar que dicha edificación se ha planteado y se construye atendiendo, primeramente a un riguroso apego a las normas y objetivos planteados por el estado mexicano, pues la creación de la empresa esta inscrita dentro del programa nacional de transporte y comunicaciones, aprobado al sector de la administración pública correspondiente por el titular del Ejecutivo Federal, responde amplia y totalmente al reglamento por el transporte multimodal en contenedores y a las demás leyes y reglamentos en materia de transportes y demás ordenamientos e instrumentos legislativos del país que corresponden. (94)

También se hace mención en la revista Mar y Tierra que, la empresa mexicana de transporte multimodal es una respuesta de los mexicanos al fenómeno del transporte de carga internacional, es la defensa expresada por los mexicanos de una actividad económica tan importante que ha sido identificada como el aparato circulatorio de la nación y su conexión con el exterior, es por lo mismo, un esfuerzo compartido del estado y de los empresarios nacionales del transporte por captar divisas que le corresponden legítimamente a los mexicanos y que es una alternativa para mejorar la eficiencia y la productividad de los modos de transporte, es en suma, el concepto mexicano de nuestra situación dinámica actual y que demanda el país dentro del contexto mundial que vivimos; así pues, que en pocas palabras el transporte multimodal indica el transporte de una mercancía de un País a otro o de un Estado a otro de nuestra República Mexicana utilizando -

... de un medio de transporte, y bajo un contrato único por la persona o empresa que organiza este servicio y que asume además la responsabilidad de la ejecución del contrato.

Por contrato de transporte multimodal, se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías, y por operador de transporte multimodal, se entienda toda persona que celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones del citado transporte y asume la responsabilidad del contrato, y por todo documento de transporte multimodal se entienda el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de dicho transporte ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

Además bien, por lo que respecta al concepto de contenedor, diremos que el contenedor de carga es un recipiente de características establecidas (con dispositivos que facilitan su manejo y trasbordo), para el empleo repetido en el transporte de bienes o mercancías sin manipulación intermedia de éstos, en dos o más modos de acarreo y para ser los concretos diremos pues que el contenedor es unacaja normalizada y resistente, diseñada especialmente para facilitar su carga y descarga, así como para realizar el trasbordo de un modo a otro sin necesidad de abrirlo, cuenta con dispositivos que facilitan su maniobra en puertos, estaciones ferroviarias, o cualquier otro punto de transferencia y pueden ser transportados en buques normales,

sin embargo, el mayor beneficio se logra cuando se utilizan buques - especializados para su transportación. (95)

d).- REQUISITOS PARA CONSTITUIRSE EN OPERADOR DEL TRANSPORTE - MULTIMODAL.

a).- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes exige que - los operadores de transporte multimodal deberán acreditar que han sido constituidos conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros y que en caso de que uno o varios de sus socios - sean personas morales, también que ser sociedades mexicanas con la - frase de exclusión de extranjeros además, en la escritura constitutiva se mencionara que las acciones, partes sociales o aportaciones integrantes del capital serán nominativas.

b).- A juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá acreditar la suficiente capacidad técnica, comercial y económica.

c).- Por medio de estudios técnicos y económicos acreditar su capacidad técnica y administrativa y solvencia económica para la correcta consecución de sus fines.

d).- Presentar proyectos del aérea o aéreas de operación en - las que pretenda llevar a cabo sus actividades.

Por lo expuesto, podemos opinar que también el operador del - transporte multimodal su principal propósito es la de evitar que un - cargador tuviese que celebrar varios contratos de transportes distintos ya que es un nuevo ente jurídico que ha surgido con la aparición de dicho medio de transporte. (96)

(96).- Diario Oficial de La Federación del 6 de julio de 1970, Pág. 6

C O N C L U S I O N E S :

PRIMERA.- Consideramos que es importante conocer los antecedentes históricos remotos del transporte, por lo que en el México Prehispanico ya se practicaba la transportación mediante canoas ó a través de los cargadores llamados "Tamemes", quienes llevaban a costas los productos que solían transportarse. Fue durante la conquista cuando los españoles introdujeron los animales de tiro y carga, a partir de ese entonces las bestias fueron las encargadas de realizar el transporte.

SEGUNDA.- Si es posible determinar que, el transporte ha sido y sigue siendo la actividad principal dentro de la comunidad humana, que, por medio de tal actividad el hombre ha podido satisfacer en gran parte sus múltiples necesidades de transportar las cosas de un lugar a otro, historicamente el transporte como anteriormente se dijo se practicaba por medio de los hombres y estos transportaban en sus espaldas los productos básicos o cualquier otra cosa, y así fue como poco a poco lograron avances estupendos como por ejemplo fueron estos sustituidos por las bestias de carga, por lo que cada vez fue resultando más benéfico para nuestra comunidad, y así es como se ve en los últimos años el transporte ha logrado una magnífica perspectiva, mejorando siempre la diversidad de modos de transporte que hasta las últimas fechas se ha venido practicando.

TERCERA.- Es pertinente mencionar que, el contrato consiste en acarrear de un lugar a otro, personas, animales, mercancías o cualesquiera otras cosas y para tal efecto existe una persona llamada porteador quien se obliga a realizar dicho traslado, por tierra, agua, o aire, ba-

je su inmediata dirección y dependencia, y mediante el pago de una remuneración, este contrato del cual hablamos es principal, puesto que existe y subsiste por sí mismo, no depende de ningún otro y se considera también formal por el hecho de que el porteador tiene la obligación de extender la carta de porte en copia para el cargador.

CUARTA.- Es evidente que, en la actualidad los autotransportes carreteros realizan la gran mayoría del transporte interurbano, tanto de pasajeros como de mercancías, esta rama preponderante en el transporte nacional se ha ido consolidando a medida que se desarrolla la red carretera, así pues considero que, el autotransporte ha sabido aprovechar tanto sus cualidades específicas como el lugar vacío dejado por el transporte ferroviario manteniendo un elevado ritmo de crecimiento.

QUINTA.- Como complemento de lo anterior, y para el efecto de que nuestro derecho adopte innovaciones y conceptos mas acordes a la realidad opinamos que, la organización actual del autotransporte público de pasajeros ha conservado en términos generales una organización eficaz y flexible, traduciéndose en un servicio regular y frecuente comunmente se opera con altas tasas de ocupación de las unidades lo que representa para las compañías concesionarias una buena rentabilidad que les ha permitido atender los lineamientos oficiales para modernizar su equipo rodante e instalaciones, mejorar la capacitación de su personal, etc.

SEXTA.- Es evidente, que las grandes compañías, debido a sus logros en una administración eficiente y con buena rentabilidad financiera han logrado una buena imagen de marca y una clientela importante extendiendo su operación a un mayor número de rutas al asociarse con otras -

empresas concesionarias, principalmente pequeñas.

SEPTIMA.- Cabe señalar que, estas grandes empresas han contribuido en forma decisiva a la integración de nuevas sociedades de empresas - concesionarias, para la construcción y administración en común de terminales centrales de pasajeros en las principales ciudades del país, como por ejemplo en México se han construido las terminales Norte y Sur, las cuales tienen una gran afluencia tanto de pasajeros como de carga, por lo que es conveniente que se llevara a cabo a grandes rasgos estudios - profundos con el fin de llevar a cabo un mejor servicio y a la vez no se cometieran tantas arbitrariedades, como por ejemplo que, exista una mejor educación en los conductores de los autobuses, mejor higiene tanto - en los mismos como en las terminales., etc., pero consideramos que lo más grave es que dichas terminales, son promovidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y esta misma Dependencia haga caso omiso, - de todos los abusos que se cometen también por parte de sus funcionarios, por lo que en realidad no se opera como lo establezcan las disposiciones - reglamentarias del caso.

OCTAVA.- Es conveniente decir que, sin menospreciar los modos de transporte, que comunmente han sido practicados, vemos a centrar nuestra atención en el transporte multimodal en México, ya que hoy en día es la forma de operación más novedosa en cuanto a transporte se refiere, por lo que, con el surgimiento de este modo de transporte, se logra una - - importantísima evolución, puesto que, se facilita a los transportistas - mayor rapidez y eficacia en sus operaciones de traslado.

NOVENA.- Podemos afirmar, que el transporte en general ha existi-

de desde los más remotos tiempos; posiblemente los primeros actos de transporte nacieron desde el momento en que el hombre, abandonando la vida nómada que llevaba en un principio, la cambia por una sedentaria, en la cual dedicado a la agricultura, crea centros de convivencia fijos, en lugares determinados y permanentes.

DECIMA.- Es responsabilidad de los estudiosos del Derecho sobre todo en materia de transporte, el que se difunda y conozca el verdadero espíritu y el fondo de dicho transporte, así como, el hacer posible que se pongan en vigencia y práctica las disposiciones que existan al respecto, ya que alguna se ocultan con el fin de ser perjudicada determinada persona ya sea física o moral, por otra parte en pocas palabras el transporte multimodal, indica el transporte de una mercancía de un país a otro o de un Estado a otro de nuestra República Mexicana, utilizando, más de un medio de transporte y bajo un contrato único por la persona o empresa que organice este servicio y que asume además la responsabilidad de la ejecución del contrato.

DECIMA PRIMERA.- Consideramos con la doctrina que, por medio de un contrato multimodal, el operador se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el acarreo multimodal de mercancías.- Dicho convenio se establece con la finalidad de promover el desarrollo de servicios de conducción regulares, económicos y eficientes, que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

DECIMA SEGUNDA.- Es pertinente mencionar que, el operador del transporte multimodal actúa como principal en el cumplimiento del contrato, y en tal capacidad se compromete a contratar y suministrar los dife-

rentes medios de transporte y otros servicios necesarios para la conducción rápida, eficiente y segura de las mercancías desde el lugar en que las tome bajo su custodia hasta el lugar en que las entregue conforme al contrato.

B I B L I O G R A F I A :

- 1.- CERVANTES ANUNADA PAUL.- Derecho Mercantil, Primera Edición, Editorial Herrera, S. A., México 1975.
- 2.- BENITO LORENZO.- Manual de Derecho Mercantil (Derecho Mercantil Español) Tomo II, Parte Especial, Tercera Edición, Madrid, 1929.
- 3.- PUENTE Y FLORES ARTURO Y CALVO MARROQUIN OCTAVIO.- Derecho Mercantil, Vigésima Edición y Vigésimasegunda Edición, Editorial Banca y Comercio, 1977.
- 4.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JDAQUIN.- Curso de Derecho Mercantil, Tomo II - Segunda Edición 1952, Editorial Porrúa, S. A. México, D. F.
- 5.- CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.- Editorial Porrúa, S. A., - Cuadragésimoctava Edición, México 1980.
- 6.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.- Editorial Porrúa, S. A., - Sexta Edición, México 1979.
- 7.- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS.- Editorial Porrúa, S.A. Trigésima Edición, México 1976.
- 8.- SOLAR RAMON.- Enciclopedia Barse de consulta fácil, (tomo XIII, México, D. F. 1979.
- 9.- MENDEZ PIDAL RAMON.- Gran Enciclopedia del Mundo # 18, publicada por Durán, S. A., de Ediciones Bilbao-1978, Editorial Marfan, S.A.
- 10.- PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL 1977-1982, formulado y presentado por la Cámara Nacional de Transportes y Comunica-

ciones con la supervisión y aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.

11.- REVISTA: INFORMACION.- Publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Editada por la Dirección General de Información y Relaciones Públicas, Centro SCOP Xela y Universidad, marzo-abril-julio-agosto, México, 1960.

12.- MENDEZ BARRIENTOS E. EUGENIO, JAVIER A. Y MIGUEL ALVAREZ ACOSTA. - Volumen I, Temas Nacionales del Partido Revolucionario Institucional y del Archivo del IEPEE. Las comunicaciones y los transportes en México-julio, 1975.

13.- CERVANTES AHUMADA RAUL.- Derecho Marítimo, Editorial Herrera, S. A. Primera Edición, México 1974.

14.- ENCICLOPEDIA.- Obra de consulta universal ilustrada # 63 Europa Americana, Tou-Tou, Espasa-Calpe, S. A., 1928.

15.- MALVAGNI ATILIO.- Derecho Marítimo, contratos de transporte por agua, Editorial Raquel Depalma, Talcahuano # 494, Buenos Aires, 1956.

16.- CAMARA HECTOR.- Contrato de Transporte Mercantil, Editora Comercial Industrial y Financiera, Buenos Aires, Argentina 1971.

17.- ENCICLOPEDIA DE MEXICO.- Editorial impresora y Editora Mexicana, S. A. de C. V. Tomo XII.- Ciudad de México, MCMLXXVII.

18.- FUENTES DELGADO RUBEN.- Economía del Transporte Marítimo y Aéreo, Escuela Superior de Economía, México 1965.

19.- LEON BOLAFFIO.- Derecho Mercantil, Curso General, Capítulo IX, las-

Empresas del Transporte.

- 20.- REVISTA: MAR Y TIERRA.- Nos. 11 y 26, publicada por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, marzo-abril-septiembre-octubre, México 1979.
- 21.- GARRIGUEZ JOAQUIN.- Curso de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, - S. A., Sexta Edición, Tomo II, México 1979.
- 22.- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.- Del 6 de julio de 1979.

La presente tesis fue elaborada en el Seminario de Derecho Mercantil con la aprobación del Sr. Lic. Genaro Góngora Pimentel, actual Director, a quien doy mi reconocimiento sincero e infinito agradecimiento.

