



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
A R A G O N**

**FUNCION REPRESENTATIVA DE LA  
CARTA DE PORTE**

D-63

**TESIS PROFESIONAL**

**JORGE ALMANZA ARROYO**

MEXICO, D. F.

1983



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.

Der-30

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARY  
SERIALS ACQUISITION  
300 N ZEEB RD  
ANN ARBOR MI 48106-1500

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARY  
SERIALS ACQUISITION  
300 N ZEEB RD  
ANN ARBOR MI 48106-1500

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARY  
SERIALS ACQUISITION  
300 N ZEEB RD  
ANN ARBOR MI 48106-1500

001

3 1 1981

U.N.A.M. ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ARAGON

FUNCION REPRESENTATIVA DE LA CARTA DE PORTE

T E S I S

Que para obtener el Título  
de Licenciado en Derecho  
presenta

JORGE AIMANZA ARROYO  
México, D. F.

1983

A

JULIETA CON MI AMOR

QUIEN HA SABIDO SER  
MUJER COMPAÑERA AMIGA  
Y ESPOSA.

A

CHUCHO Y MARY

MIS ADORABLES PADRES

A

MIS GENIOS E HIJOS

MONICA JULIETA

HUGO JORGE

EDUARDO (LALITO)

DE SU PADRE QUE LOS ADORA

A MIS HERMANOS CON AFECTO SINCERO

HUGO

JAVIER

JOSE

MARIO

LOURDES

A MI MADRE POLITICA QUE APRECIO DE VERDAD

CONSUELO

A MIS CUÑADOS Y SOBRINOS QUE SIRVA DE EJEMPLO

GLORIA

ANGELES

MA EUGENIA

LAURA

MIGUEL

SALVADOR RAQUEL

HUGO IV

NORMA

IVONNE

JAVIER

JONATHAN

ALEJANDRA

ROCIO

CUAUHTEMOC

CLAUDIA

MARIO

ERIC

SALVADOR GERARDO RICARDO RENE SANDRA LILIANA ANGELICA MIGUEL

A .-

LOS SEÑORES LICENCIADOS

JOSE LUIS HERNANDEZ MORAN

JOSE CARMEN PADILLA PLATA

SERGIO ROSAS ROMERO

JOSE ALBERTO SOLIS MARIN

VERDADEROS FORJADORES DE  
HOMBRES PROFESIONISTAS

A .-

E N E P " ARAGON"  
MI QUERIDA ESCUELA

A .-

GLORIA BECH GERMAN  
MAURICIO SOLIS ABURTO  
DANY Y TERE LOPEZ  
SAMUEL Y ESTELA VARGAS  
TEXCATLIPOCA ARANDA OSORNIO  
LUIS REY BRAVO ESTEBAN Q.E.D.

I N D I C E

CAPITULO PRIMERO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS

|     |                                  |      |    |
|-----|----------------------------------|------|----|
| I   | Antecedentes históricos.         | pág. | 1  |
| II  | Concepto y naturaleza mercantil. | "    | 19 |
| III | Elementos personales.            | "    | 28 |
| IV  | Clases.                          | "    | 33 |
| V   | Regulación.                      | "    | 42 |
| VI  | Trascendencia comercial.         | "    | 47 |

CAPITULO SEGUNDO

DOCUMENTACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS

|     |   |   |    |
|-----|---|---|----|
| I   | Documentos usuales en el tráfico de mercancías. | " | 56 |
| II  | La representación de mercancías.                | " | 75 |
| III | La disposición de mercancías en tráfico.        | " | 82 |
| IV  | El conocimiento de embarque.                    | " | 89 |
| V   | Juicio crítico.                                 | " | 99 |



CAPITULO TERCERO

LA CARTA DE PORTE

|     |  |          |
|-----|--|----------|
| I   | Concepto y características generales.                              | pág. 113 |
| II  | Requisitos que debe contener.                                      | " 122    |
| III | Disposiciones que la regulan.                                      | " 131    |
| IV  | Naturaleza jurídica.   | " 137    |
| V   | ¿Es un documento representativo de mercancías?                     | " 141    |
| VI  | Necesidad de una regulación adecuada de la carta de porte.         | " 146    |
| VII | La unificación legislativa en materia de transporte de mercancías. | " 149    |
|     | CONCLUSIONES.  | " 153    |
|     | BIBLIOGRAFIA.  | " 167    |
|     | LEGISLACION.   | " 170    |

CAPITULO PRIMERO

" EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS "

## I.- ANTECEDENTES HISTORICOS.

Podemos afirmar del transporte en general y que ha existido desde los tiempos más remotos en que se tiene conocimiento de la evolución del hombre, posiblemente los primeros actos del transporte nacieron en el momento en que el hombre abandonó la vida nómada que llevaba en un principio, la cambió por una vida sedentaria en la que dedicado a la agricultura, creó núcleos de población fijos, en lugares determinados y permanentes a la orilla de los ríos o mares, específicamente en algún lugar que tuviera todas o casi todas las características esenciales para poder desarrollar normalmente su existencia, como son el Río Nilo, Trigis, Eufrates, Sena, Rhin, Po; el mar Rojo, el Mediterraneo, el Muerto, el Caspio, etc.

En México propiamente las civilizaciones se dieron también a orillas de grandes extensiones de agua, como son entre otros: el lago de Texcoco (Aztecas y otras tribus), Río Lerma (Tarascos), Golfo de México (Mayas), Río Usunacinta (Zapotecas), etc.

Estos actos de transporte necesariamente fueron aumentando, impulsados por la necesidad de repartir e intercambiar los productos o materias primas, las cuales-

mientras unos las obtenían con exceso, otros carecían de ello, pero produciendo a su vez estos últimos, nuevos y diversos artículos cuyo excedente, después de satisfacer sus necesidades, lo dedicaban al trueque o intercambio de los productos o cosas, y de esta manera poder proporcionarse un mayor número de cosas, naciendo así el comercio.

Este intercambio recíproco se practicaba entonces en la forma más rudimentaria y sin más ganancia que sus satisfactores, ya que no existía la moneda ni algún objeto parecido que sirviera para tal propósito; como los actuales en pesos y medidas, utilizando para su transporte a los esclavos o las bestias que poco a poco fueron domesticando gracias a la habilidad obtenida por el hombre; generalmente el mismo propietario de los objetos a transportar era el que se encargaba de tomar las medidas necesarias para asegurar su desplazamiento, --- siendo muy corto éste, quedando las mercancías bajo su cuidado durante el viaje.

No fue sino tiempo después y debido a las necesidades imperantes y al desarrollo del comercio, cuando comenzaron a surgir personas que se dedicaban ya exclusi-

vamente a practicar toda clase de acarreos, naciendo entonces la figura del porteador, pero sin la regulación adecuada como lo es hoy el contrato de transporte.

El transporte, fué inicialmente un hecho y sólo con posterioridad vino a constituir un contrato, un hecho sin ninguna consecuencia jurídica en todos aquellos casos en que el propio comerciante-conductor acarreaba sus productos y de terceros utilizando su propia fuerza, ya siendo la de las personas que estaban bajo su dependencia o de las bestias domésticas de su propiedad; estos acarreos se hacían de un lugar a otro, pero no excediendo de más de cinco kilómetros, ya que lo abrupto del camino impedía el traslado de cosas pesadas como es el caso de los artículos producidos por los herreros, - piedreros, etc.

Se convirtió en contrato apareciendo en forma rudimentaria la carta de porte y a causa de su natural crecimiento del comercio, así como el número de artículos o cosas por transportar ya no le bastaban al comerciante-agricultor-porteador sus propios medios, resultándole insuficiente y no pudiendo efectuar el transporte por sí mismo, hubo de encargarlo a una tercera persona,

para que ella previo convenio se obligara a transportar las mercancías o cosas, utilizando para esto sus propios recursos, mejorando notablemente los caminos rurales.

Las normas jurídicas reguladoras, generalmente las encontramos dentro del ámbito del Derecho Civil, nacido en Roma, que estaba bastante adelantado, aunque en los países nórdicos también se regulaba el transporte (debido a la idea o suposición de que se tiene de que los vikingos fueron los primeros en descubrir América).

Y no es sino tiempo después, cuando su importancia y desenvolvimiento ha exigido un trato especial. Las primeras noticias que tenemos de la aparición de normas legales que regulen en alguna forma el contrato de transporte, nos remontan hasta el tiempo de vigencia de las leyes de Manú, en donde incidentalmente encontramos algunas disposiciones dirigidas a regular en forma muy somera el contrato de transporte. Estas disposiciones casi en su totalidad favorecían cien por ciento a los porteadores de todos aquellos productos -

que para la época eran necesario transportar.

También en el antiguo Código de Hamurabi 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, ya que nunca o casi nunca recuperaban la mercancía en caso de robo o pérdida, por caso fortuito que en aquel entonces resultaba un verdadero problema custodiar los objetos de valor por los atracadores o piratas.

A los atracadores en México se les sacrificaba en honor a Huitzilopochtli, además a la familia del reo se le imponía un tributo en especie, ya fuese maíz, pescado, ornamentos de oro, turquesa, aves o animales raros y aún las doncellas para el placer de los nobles y adorno de su capital.

Siempre vienen a ser remotísimas fuentes de uno de los elementos personales que necesariamente intervienen en nuestro actual Código de Comercio.

Otro fenómeno que llama la atención al estudiar y comprender la historia del transporte de mercancías o de cosas es el siguiente: Al principio de la llamada-civilización o despertar del hombre de las fuerzas sobrenaturales, aún siendo muy escasas las normas jurídicas, reguladoras de este contrato, más lo eran en el transporte terrestre que en el marítimo, ya que este último se desarrolló más rápidamente y no encontró como el transporte terrestre, tanto ni tan serios obstáculos para su feliz desenvolvimiento.

Debido a que los cauces fluviales o marítimos ya estaban contruidos y sólo bastó trazar las rutas más idóneas; este fenómeno nos dice Joaquín Rodríguez Rodríguez "se debió a la inseguridad en los medios de locomoción del transporte terrestre, y por el contrario el transporte marítimo sí ofrecía un mejor costo en el traslado, así como también mayor rapidez a pesar de lo frágil e inseguro de los navíos. (1)

Un factor que influyó enormemente a incrementar -

1. Curso de Derecho Mercantil. Edit. Porrúa, Tomo II, 12a edición, México, 1976, pág. 237.



el transporte marítimo y a olvidar y descuidar la reglamentación del terrestre, fue causado por las circunstancias del lugar que como ya mencionamos, las grandes culturas estuvieron asentadas en las márgenes de los grandes ríos y mares, que eran el centro de operación de los mercaderes, dentro de los cuales, todos y cada uno de los comerciantes-agricultores-artesanos-industriales, etc., se preocupaban por una debida reglamentación que asegurara su movimiento de mercancía, sobre todo las perecederas, que generalmente eran efectuadas por mar, y ésto minaba mucho la economía de los comerciantes, quienes bordeando las costas ya que en ese tiempo eran ayudados por un gran número de pequeños propietarios de embarcaciones que negociaban precisamente acarreando mercancías de puerto en puerto, si así se les podría llamar.

Como efectos directos de esta necesidad de regular un contrato hacia su aspecto marítimo encontramos varias legislaciones que regulaban este último, olvidándose casi por completo del terrestre; sino es que se olvidaron los legisladores, en efecto tenemos por ejemplo los siguientes:

Las partidas de Alfonso el Sabio en el título denominado "De los logeros e de los arrendamientos" (volumen 8 ley 1a.) al legislar sobre el comercio lo hacen encauzándolo hacia su face marítima.

Lo mismo acontece con las ordenanzas de Bilbao, - en su capítulo XVIII, donde se encuentra ampliamente - regulado el contrato de fletamento.

En las normas del consulado del mar, capítulo --- LXXVIII se regula también el contrato de transporte marítimo, de donde emanan las modernas legislaciones.

Echavarri a su vez, le confiere bastante importancia al código de las costumbres de tortosa, diciendo - al respecto: que "durante la época del renacimiento - comercial en España, merece citarse la costumbre VIII, de locato conducto, libro IV, que se refiere al arrendamiento de las bestias y peones o esclavos para el - transporte". (2)

2. José Echavarri y Vivanco. Comentarios al Código de Comercio, editorial Jus, México, 1950, pág. 23.

Paralelamente en Italia, país eminentemente mercantil, situado entre el mar, nos dice Echavarri: "se atendieron con preferencia los actos de transporte marítimo ya regulados por el contrato de transporte, pero en general se observa que regulan más a los sujetos que lo ejercen".

De esta manera se explican la existencia, en las ciudades italianas de una serie de corporaciones de porteadores tales como la de los "Mulliones" de los "Mullatterri", de los "Vectuarri", etc.

Como podemos apreciar, dichas corporaciones ya vienen a constituir un adelanto digno de mencionarse en la historia del contrato de transporte o de los porteadores; se les reconoce o va reconociendo como sujetos de derecho, en su carácter de auxiliares del comercio. Observamos también en algunas recopilaciones de esta época que ya empiezan a regular las obligaciones de los porteadores.

De todo lo anterior, nos damos una idea aproximada acerca del origen del contrato de transporte; cómo

surgió y cómo lentamente fue desenvolviéndose, todavía durante el medievo, los contratos de transporte de mercancías no figuraban entre los actos mercantiles y aún se desarrollaban dentro del Derecho Civil, al igual que el derecho romano, que ubicaba los contratos mercantiles dentro del Derecho Civil.

Mientras esto sucedía en los países Europeos. En México, los aztecas, pueblo guerrero, agricultor y culto, ejercían el comercio a través del trueque "dame esto y yo te doy lo otro"; el transporte se realizaba por los hombres, ya que nunca domesticaron ninguna bestia, y eran los hombres-correo los que por mandato del rey, hacían las veces de porteadores, y así el comercio se limitaba entre las tribus cercanas, ya que el Valle de México estaba rodeado de agua; el cual se ejercitaba por conducto de canoas como medio de transporte, como por ejemplo el señor de Tacuba pedía al señor de Xochimilco determinada mercancía y viceversa, que le era enviada por este medio y que no estaba regulado por ninguna ley, pues la única que existía era la del rey.

En vista de la limitada base económica y política de la sociedad indígena, los logros del transporte fueron aún más notables que el europeo; el comercio en México era muy activo ya que se comerciaba en alfarería, semillas o granos, textiles, maderas talladas, así como piedras; era enorme el flujo de la manufactura de oro, jade y plata, tanto que podían equipararse como el producido en el otro hemisferio.

En un principio, en la edad media, existía en los comerciantes un contrato que se llamaba "Contrato Trayecticio de Cambio" producto de la necesidad de aquella época. Este contrato consistía en que uno de los contratantes necesitaba transportar, ya por lujo, ya por necesidad, mercancías, dinero, etc. de una plaza a otra, y lo que los regulaba era un papel-documento, diciéndole: "en tu plaza te serviras entregar determinada cantidad de joyas, dinero, etc." y que ahora conocemos como carta de porte.

No es sino con posterioridad a la revolución francesa cuando por primera vez encontramos regulado ampliamente el contrato de transporte; en el Código de Comercio Francés de 1807, Libro I, Título VI, Sec-

ción 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, cuando menos por el momento.

En el año de 1829, el Código de Comercio Español ya regulaba ampliamente la función del porteador enfocando dicha reglamentación y tomando a los porteadores como auxiliares del comercio; sin embargo, no se le prestó al transporte la debida importancia, pues aún no se le concebía como acto independiente. A mediados del siglo XIX, en el año de 1861 el Código de Comercio Alemán dedica una sección especial al transporte, específicamente, la sección II del Título V, libro IV, "Contrato de Transporte sobre caminos de hierro", cuya reglamentación, sólo con pequeñas modificaciones, ha pasado al actual Código de Comercio, promulgando desde el año de 1907, Sección VII, libro III.

A mediados del siglo pasado, con la invención del ferrocarril y la apertura de las primeras vías de comunicación, como por ejemplo: la vía de Stochton a Darkb

ton en Inglaterra, en 1825, apareció la combinación de servicios de transporte.

Tuvo una feliz acogida el contrato de transporte, cuando entonces su radio de acción de las empresas porteadoras era muy reducido, siendo necesario que el propietario de las diversas mercancías por transportar acompañara a la carga en todo el recorrido, y así podría contratar en cada terminal con la nueva empresa porteadora que le conviniera para proseguir el viaje, una vez agotado el contrato de transporte tendría que celebrar otro nuevo contrato con otro porteador y así sucesivamente hasta llegar al término de la jornada. También podría en caso de no desear o no poder acompañar la mercancía personalmente, nombrar un comisionista expeditor para que se hiciera cargo de lo conducente y llevar las mercancías hasta su destino final. Siendo así como surge el contrato de transporte o de los porteadores, para evitarse el cargador todas estas molestias, costos elevados, pérdida de tiempo, etc.

La solución consistía en idear un contrato espe--

cial de transporte, mediante el cual se pudiera consignar mercancía a puntos distintos, no importando que se rebasaran las líneas internacionales o las de la empresa porteadora, pues otra se uniría a la primera y en el transbordo de las mercancías de una a otra se podría efectuar sin la presencia del remitente o de representante alguno, así iría la carga pasando de empresa a empresa hasta llegar en definitiva al domicilio del consignatario, lo que sería posible gracias al contrato de transporte.

La fusión de varias empresas porteadoras vienen a resolver la situación anteriormente planteada, ya que con la celebración de un solo contrato de transporte con su respectiva carta de porte o la expedición de una sola carta de porte sería suficiente para que se efectuara el transporte íntegramente, no importando la concurrencia de varios porteadores, ni el hecho de que el desplazamiento tenga que realizarse por los distintos medios de locomoción, ya fueran terrestres, marítimos o aéreos.

Esta coordinación sucesiva de empresas puede ven-



cer fácilmente el obstáculo natural de la distancia y aun que, como veremos después, implicaría el nacimiento de varios problemas nuevos, desconocidos hasta entonces por el transporte común, tales como una serie de precios distintos sobre la mercancía, de entregas distintas, de consignaciones, de responsabilidades, de retención de la mercancía, etc.; surgiendo dificultades que, aún hoy en día, son materia de polémicas interminables.

Joaquín Rodríguez Rodríguez afirma: "Inglaterra con su ley del 23 de julio de 1830, fue el primer país que reguló el transporte, precisa y sistemáticamente, con el error de haber legislado únicamente sobre el transporte ferroviario, ignorando por lo pronto todos los demás medios de transporte, aún el más importante como es el aéreo." En esta obra Rodríguez Rodríguez nos menciona a Camará, en el que el 27 de septiembre de 1825 se abre la primera vía de ferrocarril que se formó. (3)

Desde entonces la combinación de servicios, acumulativo como lo llaman los italianos, sucesivo como lo denominan los franceses, asociados como lo mencionaremos nosotros, porque estamos en una sociedad de consumo y por lo que requerimos de la ayuda de terceros o comisionistas, ya que no tenemos la capacidad de la autonomía, habiendo sido materia de estudio para los legisladores, mercantilistas, etc. que se han dedicado a esta rama del derecho.

En Italia se expidió sobre la obligación de tener un contrato de transporte interno para la ferrovía, una ley que pasó después a la convención particular celebrada en la alta Italia, que dió origen a la convención internacional de Berna.

Dentro de nuestra legislación desgraciadamente el transporte no ha tenido una regulación adecuada.

En el Código de Comercio de 1884 solamente se encuentra un artículo que pasó, con pequeñas modificaciones, a nuestro actual Código de Comercio.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación es más explícita al respecto, pero su capitulado es una copia de otras legislaciones que no favorecen al transporte. En México, durante casi 300 años siguió siendo un país feudal, donde los aristócratas hacendados dominaban a una población de campesinos, casi en la esclavitud, donde el derecho de transportar estaba restringido por esta sociedad (utilizando los medios más rústicos como carretas o esclavos, tardando meses enteros en trasladar las mercancías); pero, mientras tanto, en otras partes del mundo se formulaban nuevas ideas del transporte; las guerras y las revoluciones estaban dando nacimiento a nuevas formas de transporte; en nuestro país por la guerra de Independencia y lo sucedido con posterioridad, se retrazó bastante el transporte con sus debidas consecuencias.

Resumiendo lo expuesto, podemos advertir que en realidad se realiza el transporte encomendado, a pesar del lento desenvolvimiento del transporte y su legislación en nuestro país contrastando con la de otras naciones que no tienen el desarrollo del nuestro.

## II.- CONCEPTO Y NATURALEZA MERCANTIL

La definición que nos dá Rodríguez Rodríguez "que por contrato de transporte de cosas se entiende aquel por el que alguno se obliga a trasladar de un sitio a otro convenido y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución para entregarlo a persona determinada." (4)

Manuel Broseta Pont lo define "como un contrato - por el que un empresario (porteador) se obliga, me-- diante precio a trasladar de un lugar a otro a una - persona o cosa determinada o a ambos, por el medio o los medios de locomoción pactados." (5)

Guillermo Barousse Martínez lo manifiesta como: "El remitente celebra tantos contratos de transporte como porteadores necesite para el desplazamiento to-- tal de la mercancía con la peculiaridad de que, o él

4. *Ibidem*, pág. 243.

5. Manuel Broseta Pont. *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, Madrid, 1974, pág. 387.

directamente los contrata o encarga a un tercero la celebración de los mismos, los portadores entre sí no están unidos por ningún vínculo jurídico, y únicamente son responsables de sus faltas en el recorrido efectuado por ellos mismos". (6)

El Código de Comercio nos regula y enuncia el transporte terrestre de mercancías, en su artículo 576, a saber. El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

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

También el Código Civil nos habla de una definición de lo que es el contrato de transporte en su artículo 2646 del Capítulo IV, de los portadores y alqui-

6. Guillermo Barousse Martínez. Ob. cit., pág. 29.

ladores, a saber.

Artículo 2646. El contrato por el cual alguno 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, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes.

La definición que yo le podría dar es la siguiente:

Es el contrato por el cual una persona debe efectuar dentro de sus líneas el transporte, de lo pactado, llámese mercancías o cosas, por sus propios medios, es decir, únicamente a lo largo de sus líneas, mediante una retribución previamente pactado. Por cualquier vía, aérea, terrestre o marítima.

En el análisis de estas definiciones nos permite mencionar lo siguiente:

1º Implica la existencia de una empresa, la calificación mercantil del contrato está definida por la existencia de una empresa, que recibe la denominación de porteadora.

2° Obligación de trasladar de un sitio a otro, en virtud podemos distinguir el contrato de transporte es la obligación de trasladar de un sitio a otro, estamos aludiendo al dato, que en combinación con el primer punto, expresa la finalidad del contrato la causa del mismo.

3° Bajo su dirección o la de sus dependientes, supone ello que las cosas transportadas se entregan al portador pero esta entrega sólo la afirmamos en el sentido del pase de la cosa a la disposición del porteador, en cuanto se refiere a la dirección técnica del transporte. Pero nada se alude a su entrega jurídica.

4° Mediante retribución, es un contrato esencialmente oneroso. Al estudiar las condiciones generales de este contrato, diremos que las tarifas son aprobadas por órganos administrativos y a su aplicación igual.

5° Para entregar la mercancía determinada el traslado de las mismas agota la finalidad económica perseguida por las partes, al efectuar

el correspondiente contrato. Por eso, una vez que la cosa ha sido situada en el lugar convenido precisa su entrega material a la persona designada en el contrato, que bien puede ser el propio cargador o una tercera persona.

6° Todos los transportes no comprendidos en estos supuestos serán de naturaleza civil, lo que es decir muy pocos, dado la parquedad del Código Civil.

NATURALEZA MERCANTIL: Rodríguez Rodríguez define la naturaleza mercantil de la siguiente manera: "A resolver el problema de la calificación mercantil del contrato de transporte atiende el artículo 576 del Código de Comercio, que en principio contiene las normas calificadoras, pero hay que interpretar este precepto en relación con lo dispuesto en el artículo 75 del propio código y en el 2646 del Código Civil." (7)

La estricta consideración del artículo 576 del Código de Comercio nos llevaría a la conclusión de -



que la calificación mercantil del contrato de transporte puede hacerse en el derecho mexicano con arreglo a dos criterios. En efecto, el referido artículo dice: que "el contrato de transportes por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

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

II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público".

De este modo, con arreglo a la fracción I, tendríamos un criterio objetivo de calificación y sería mercantil, el transporte cuando tuviera por objeto -- mercaderías o cualesquiera objetos de comercio; en -- tanto que de acuerdo con la fracción II tendríamos un criterio subjetivo de calificación a través de la -- existencia de un comerciante como porteador o de persona que habitualmente se dedicara a verificar transportes para el público.

Manuel Broseta Pont, explica de siguiente manera la naturaleza mercantil: "Los rasgos fundamentales de este contrato son dos; que el porteador se obliga a - hacer posible un resultado, a saber, la traslación de la persona o cosa convenida de un lugar a otro, para lo que deberá, custodiarlas y trasladarlas adecuadamente, y que el beneficiario del transporte deberá remunerar este resultado". (8)

De ahí que el contrato pueda configurarse como - una subespecie del de arrendamiento de obra y no del arrendamiento de servicios (como por error afirma la exposición de motivos de nuestro Código de Comercio) - lo que se pacta y espera no es la mera actividad, ser vicios del porteador, sino que mediante aquella éste obtenga un resultado: el transporte. Esta naturaleza jurídica puede también predicarse del transporte de - personas, porque el hecho de que en él, el porteador deba poner una plaza a disposición del viajero, no - transforma el contrato en un puro o mero arrendamiento de cosas. La función del contrato es la misma: el transporte como resultado.

Es un contrato de empresa; consensual, menos en el transporte ferroviario y aéreo de mercancías en los que el contrato es real al perfeccionarse por la entrega de la cosa al porteador.

Sinalagnático, perfecto, oneroso, y en el que frecuentemente está muy reducida la autonomía de la voluntad de las partes, por estar fijado su contenido, bien por el empresario porteador (contrato de adhesión), bien por las disposiciones administrativas.

Nosotros comulgamos con las ideas o razonamientos del Maestro Rodríguez Rodríguez, de donde resulta que el contrato por ende resulta mercantil, ya que la persona o personas que habitualmente se dedican al comercio, conocen la naturaleza de éste.

Donde no comulgamos con el Maestro Broseta Pont es cuando éste afirma que el contrato de transporte es consensual, menos el ferroviario y el aéreo. Nosotros creemos y aún podemos afirmar, claro sin contradecir a este gran jurista, que el contrato ferroviario y el aéreo, aunque el estado maneje el primero y tenga acciones en el segundo, ya que desconocemos -

la actitud del gobierno español para con su sistema de controlar el transporte; así mismo, seguimos afirmando que los ya mencionados son consensuales.

Ya desde el momento mismo del acuerdo de voluntades, al entregar la mercancía al porteador, el contrato se considera consensual.

### III.- ELEMENTOS PERSONALES.

Eduardo Pallares, se sujeta a que son dos los elementos personales: el porteador y el cargador; más como a ellos puede añadirse otros dos (el destinatario o consignatario y el comisionista de transportes).(9)

A.- El porteador es la persona física o jurídica que asume la obligación de transportar la cosa o cosas en las condiciones pactadas. Para ejecutar el transporte puede existir, un único porteador que por sí solo debe trasladar la cosa desde el lugar de su recepción, hasta el de su destino; o puede intervenir una pluralidad de porteadores, mas ésta pluralidad de porteadores puede concurrir de tres formas distintas:

a).- El cargador estipula por separado un contrato con cada porteador aislado.

b).- El cargador estipula un solo contrato con su porteador, en el que éste se obliga a trans-portar en una parte del trayecto total y a bus-

9. Compendio de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, segunda edición, México, 1956, pág. 389.

car como comisionista, otros porteadores, con los que contratará en nombre propio, el resto del trayecto hasta, el punto de destino de las mercancías.

c).- El cargador, estipula un sólo contrato de transporte combinado con una sola carta de porte, pero sabiendo que en él intervendrá una pluralidad de porteadores, que, designados o no en ese momento, irán entrando en el contrato y asumirán la obligación de portear por itinerarios parciales, la carga hasta su destino.

Necesario es distinguir, el porteador, del comisionista de transportes. No es éste un porteador, sino la persona que se obliga normalmente en forma profesional, a buscar porteadores para sus clientes, y, a contratar con ellos por cuenta de estos, los transportes de mercancías que se les encargan. El comisionista no transporta sino que contrata los transportes por cuenta de otros; pero se caracterizan porque asumen las obligaciones propias del porteador, exactamente igual que si lo fueran.

B.- El remitente o cargador, es quien en nombre propio estipula el transporte con el porteador, y entrega o pone a su disposición la cosa o cosas objeto del contrato. Puede además, ser la persona a la que van dirigidas las mercancías en el lugar de su destino, en cuyo caso será la obligada a pagar el precio del porte. Pero, lo más frecuente es, que al lado del remitente o cargador y como destinatario de la carga, exista una persona distinta; el destinatario o consignatario.

C.- Destinatario o consignatario, es la persona a la que la carga va dirigida, y a la que el porteador viene obligado a entregarla en el lugar convenido. Su personalidad puede ser conocida cuando se haya identificado en el contrato o carta de porte, expedida en forma "nominativa", o puede no serlo (hasta que las mercancías lleguen a su destino y sean reclamadas) si ésta se ha expedido a la orden, o al portador. En estos dos últimos casos el porteador, no podrá por sí sólo conocer la identidad del destinatario; por lo que será éste -- quien deberá acudir a aquel en el lugar pactado, identificándose y legitimándose como tal.

En todo caso, el destinatario es quien recibe la carga, y será cuando la admita, el deudor del precio del transporte, a menos que éste se haya verificado a portes pagados.

Carlos Cortés Figueroa, en su obra califica a los elementos personales como dos personas, las que intervienen en el transporte de mercancías, o sea el cargador y el porteador. (10)

a'.- Porteador, es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización de un transporte y su nombre figura como segundo requisito en la carta de porte (Artículo 581, Frac. I).

b'.- Cargador, es la persona que solicita el transporte y adquiere el derecho a exigir su realización. Para la ley le es indiferente el concepto en que actúa y su relación jurídica con la cosa.

10. El Porteador Mercantil en el Transporte Terrestre de Cosas, Publicaciones del Seminario de Derecho Mercantil y Bancario, núm. 4, México, 1942, pág.37.



El artículo 296 del Código de Comercio dice que si el "comisionista" (aquí Cortés Figueroa habla de un tercero en el contrato de transporte) actúa en nombre propio, asume las obligaciones del cargador.

Asimismo, menciona que "la carta de Porte", debe rá contener: el nombre, apellido y domicilio de la - persona a quien, o a cuya orden sean dirigidos los objetos, o si han de entregarse al portador de la misma carta; no importa quien recoja la mercancía, lo que - que es válido en el contrato de transporte, es que se haya cumplido en su totalidad, sin considerar al destinatario o consignatario.

Por mi parte, me inclino a lo que establece el - Maestro Pallares, manifestando que en este contrato - intervienen dos elementos, sin descartar a los dos últimos que también se encuentran regulados por la ley; y que para mí, son verdaderamente los que formalizan el contrato de transporte, ya que sin ellos no puede perfeccionarse éste, porque al no haber destinatario o consignatario, la carga se perdería en el limbo, debido a los diversos problemas que se presentan en -- nuestro sistema de transporte mexicano.

#### IV.- C L A S E S

Existen diferentes clases de transportes, a saber, entre otros:

- 1.- Forma
- 2.- Objeto
- 3.- Contenido

1.1 Por su forma pueden ser: a) Terrestres, -  
b) Marítimos o fluviales; c) Aéreos.

2.1 Por objeto se entiende que deberá transportarse cosas o personas.

3.1 Por contenido que puede ser los llamados, mecánicos, fluídos, noticiosos, etc.

a) Terrestres. En consideración al instrumento o vehículo utilizado, podemos decir que hay variados medios de transporte como son: automóvil, autobus, ferrocarril, trailer o camión de carga en sus varias facetas, motocicleta y por último los acarreados o movidos por fuerza humana, bicicleta, triciclo, carro de mano y diablo, (éste último instrumento, es muy usado en los centros de abasto del país); podemos

mencionar las bestias de carga, pero estos no están regulados por ninguna ley de transporte; aunque en nuestro México folklórico, aún son utilizados por las zonas que son de difícil acceso. No olvidemos los vehículos utilizados por los campesinos mexicanos que como el tractor, la segadora o trilladora y tantos que se nos escapan en este momento, pero que si hacen o sirven como transporte.

Diversas legislaciones regulan los diferentes medios de transporte que ya hemos mencionado.

Las más importantes son: La Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio, Reglamento de Tránsito Federal, Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, etc.

Por lo que respecta a caminos nacionales, la Secretaría de Comunicaciones dará la concesión a los medios de transporte, inclusive de las operaciones que se hagan en el extranjero sin excepción ni restricción alguna en el lugar de la República Mexicana en donde tenga su domicilio legal o su administración principal. La ley regula con detalle esta obligación (Artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Por lo que respecta a los tranvías y trolebuses no quisimos hacer mención de estos vehículos de transporte, porque así como estos, los ferrocarriles, --- transporte de noticias, como es el correo, y otros, - queda reservado exclusivamente en favor del estado.

Es oportuno señalar que el Código Civil para el Distrito Federal, también regula los transportes en - materia civil y trato; en este trabajo únicamente a - los regulados por el derecho privado; y hablar de los primeros sería materia de otro estudio y con mis des- culpas por adelantado, no lo hare.

b) Se entiende por transporte marítimo, todo - aquel que por su naturaleza pueda desplazarse por, o sobre el agua y que es efectuado por las vías fluvia- les o marítimas, ya sea servicio express; servicio - utilizado exclusivamente para el transporte rápido de pasajeros; servicio de carga y servicio mixto, mismo que es utilizado para el traslado de personas y -- mercancías en un sólo vehículo y que satisfaga las -- características antes mencionadas; tal como es el ca- so de buques, lanchas, transbordadores, que en los di- ferentes puntos son utilizados en nuestro país, o las

llamadas pangas que aún son utilizados en el mismo. - Las embarcaciones que no sean de guerra y aunque sean controladas por sociedades cooperativas, los buques mercantes y todos aquellos navíos que sean utilizados para el transporte de personas o cosas. Los llamados dragas también son usados como transportes; debemos mencionar los transportes existentes en los lagos y rios de nuestro país que son escasísimos, debido a la poca explotación y tecnología que existe en México.

El artículo 195 de la Ley de Vías Generales de Comunicación nos dá la definición de lo que es la navegación marítima, a saber; la navegación puede ser marítima o interior, subdividiéndose la primera en navegación de altura y navegación de cabotaje y se regirán por las normas que fije el reglamento respectivo.

Como ya lo mencione anteriormente, en nuestro país es muy escasa la navegación interior, debido a la poca tecnología o interés de la iniciativa privada o del gobierno del estado, sino miento, la poca navegación interna se reduce unicamente a la deportiva o turística. Si mencione en el transporte marítimo a las dragas, es porque estas también hacen el servi--

cio de transporte, en efecto, no hay razón alguna de orden sistemático que obligue a calificar como mercantil el transporte realizado por un comerciante o conductor-operador de algún vehículo de cualquier naturaleza cuando sea únicamente otra su actividad profesional. Así, un comerciante en granos si se compromete mediante retribución a llevar en su coche a una persona de un lugar a otro, ¿tendrá que ser considerado como portador mercantil de acuerdo con este criterio?

Para resolver esta situación sin salida aparente, debemos acudir al artículo 75, fracción VIII del Código de Comercio, que declara estos actos de comercio "Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo". En este artículo encontramos el dato fundamental que nos permite llegar a la calificación del transporte mercantil, en consideración a su esencia, y este dato no es otro que la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte, como actos masivos los que efectivamente hace aparecer el carácter mercantil del transporte es de acuerdo por lo ya dicho por nosotros respecto de la esencia del acto -

de comercio, la presencia de un sujeto económico típico, la empresa y la realización de actos en masa.

De los autores consultados para este trabajo, ninguno ni siquiera las regulaciones existentes en materia mercantil, se ponen de acuerdo que es mercantil y que no; por ejemplo: Los artículos 75, Fracción VIII del Código de Comercio, el 576 del mencionado Código y el 2646 del Código Civil califican con traditoriamente de mercantil o civil un transporte - que recaer sobre mercaderías.

c).- Cada día es más importante y frecuente, - el contrato de transporte aéreo de mercancías y de pasajeros, en la actualidad este tipo de transporte ha superado a todos los existentes, ya que no hay objetos que no pueda transportar desde un alfiler hasta un ferrocarril, para nuestro estudio nos trasladaremos al Artículo 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que a letra dice: Para los efectos de esta ley se considera aeronave cualquier vehículo - que pueda sostenerse en el aire.

Al mencionar la ley, cualquier vehículo con esto nos da una idea de lo que es aeronave y por consi

guiente, pueda transportar cualquier objeto o mercancía, en las obligaciones del porteador coinciden en sus líneas generales (Ya que están en todo el mundo afiliadas a "International Air Transport Association" que son: recibir, custodiar, trasladar en la forma, plazo y condiciones pactadas, y entregar al destinatario la mercancía o cosas (artículo 349, Fracciones I y II de la ley ya citada.)

Nuestro transporte aéreo no es menor que los ya existentes en el resto del mundo, contando con las mejores aeronaves que se conocen y con la capacidad y servicio incomparables; lo único que falta a este servicio es volar a todo el mundo, ya que se cuenta con avionetas, helicópteros, transportes de carga y de pasajeros, que rivalizan con los mejores de cualquier país.

Los vuelos "Charters" (carta partida) son los denominados de placer que se utilizan por compañías de turismo, donde se lleva un grupo de personas a los sitios de diversión y entretenimiento que cada día son más frecuentes y utilizados; en paquete se solidarizan las compañías y se forma un solo porteador, ya que, al fletar la nave no imprta de que com-



paña o país sea, lo que es menester mencionar, es que existe un contrato de transporte.

Desde luego al mencionar en este trabajo a los helicópteros y avionetas, es porque en ellos se llevan a cabo servicios de transporte privado o taxis aéreos, de los que muchos están regulados por la ley y otros que son clandestinos, como los que transportan artículos de contrabando, ya que este tipo de aeronaves son los más convenientes por estar apropiados para aterrizar y elevarse en un reducido espacio de terreno no importando lo abrupto de éste.

2.2 Objetos. Este tipo de vehículos no se comprenden o refutan como mercantiles, sin embargo se utilizan como tales, en forma constante y frecuentemente, contravienen a las regulaciones de derecho aunque deben ser incluídos en alguna, no dejan de ser transportes y como ejemplo tenemos: globo o dirigible, monorriel, teleférico, elevador o tiro de mina, bicicleta, triciclo, papalotes, planeadores, etc.

3.2 Por su contenido.- Podemos decir que este tipo de transportes es muy usual en la industria y

que debidamente regulados no se refutan como mercantiles, pero observan y tienen todas las características como tales, de ellos tenemos diversos tipos como lo son:

a).- Mecánicos (bombeo de petroleo, gas, agua, gasolina, etc.)

b).- Fluídos (energía eléctrica, teléfono, telegrafos, cable visión, etc.)

c).- Noticiosos, que por su naturaleza son regulados en forma especial y entre otros tenemos; - prensa (periódico), t.v., radio, microondas, teleportables (satelites interespaciales).

## V.- REGULACION.

En este sentido, fuentes del derecho mercantil son: la ley y la costumbre mercantil. El artículo 2º del Código de Comercio dice: que a falta de disposiciones del Código de Comercio, se aplicarán a los actos de esta naturaleza las del derecho común, pero, esto no significa la del Derecho Civil, ni Penal, ni Laboral, etc., sino que en defecto de normas mercantiles aplicables a una materia mercantil, se aplicarán las disposiciones del derecho común.

La Ley Mercantil, el Código de Comercio Mexicano y una serie de leyes mercantiles especiales, integran esta categoria, como ejemplo de estas tenemos: La Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley del Contrato de Seguro, la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, la Ley de Quiebras, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, etc.

El Código de Comercio y la Ley de Vías Generales de Comunicación son, las únicas leyes que por el momento no s interesan para nuestro estudio.

Como la ley es la exteriorización de una norma jurídica, pero en vez de ser una creación deliberada

y reflexiva de organismos competentes, es un producto espontáneo de las necesidades del comercio.

Evolución General.- El derecho mercantil moderno es de origen consuetudinario en el seno de los gremios y corporaciones comerciales de la edad media - fue naciendo un conjunto de normas particulares sobre los actos de comercio y sobre los mismos comerciantes, derivadas de las necesidades como ya se dijo anteriormente, el comercio evolucionó aparejado a las necesidades del hombre.

Para mí, la regulación podría ser ésta; que se puede determinar dicha regulación por las siguientes cláusulas:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y los contratos, esto es que tanto el porteador como el cargador deban sujetarse a lo que dispone el contrato de transporte.

II.- En los artículos 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587 y 588, Fracción VI del Código de Comercio.

III.- El Artículo 2656 del Código Civil.

IV.- La Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus artículos 64, 66, 71, 74 y 77 Fracción II.

V.- Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

VI.- Leyes especiales (Reglamento General de Ferrocarriles, Reglamento de Tránsito en Los Caminos Nacionales, etc).

VII.- Reglamento de Construcción, Conservación y Servicio de Ferrocarril (1883).

VIII.- Reglamento General de Ferrocarriles (1894).

IX.- Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.

X.- Reglamento de Transporte de Carga en el Distrito Federal.

XI.- Reglamento del Capítulo de la Explotación de Caminos de la L.V.G.C.

XII.- Reglamento de Operación de Aerodromos Civiles (1945).

XIII.- Reglamento Sanitario para Carros de Ferrocarril.

XIV.- Acuerdo del Ejecutivo que ordena f.c.n. dar preferencia a solicitudes de construcción de carros de ferrocarril (Diario Oficial, marzo 1942).

XV.- Acuerdo que establece preferencias en el movimiento de fletes para los f.c. mexicanos y subpacificos de México, para el transporte de artículos alimenticios de consumo necesario (Diario Oficial, mayo 1944).

XVI.- Circulares 222 y 284 de la S.C.T. (1946).

XVII.- Y en defecto de unos y otros, por los preceptos del Código de Procedimientos Civiles.

De acuerdo con las necesidades mismas del servicio público, de cuya satisfacción se trata esto, es fundamental, puesto que enumera e indica el orden de prelación de las fuentes legislativas relativa a esta materia, tienen numerosos aspectos en cuanto a su desarrollo, y así advertimos que el Código de Comercio pasa a la categoría de fuente auxiliar, ya -

que naturalmente en el orden de primicia de las disposiciones legales existentes, estan:

- a.- La Ley de Vías Generales de Comunicación.
- b.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- c.- El Código de Comercio Mexicano.
- d.- El Código de Procedimientos Civiles.
- e.- Todas aquellas que sean inherentes al Comercio.

Ya en alguna ocasión mencione al Reglamento de Tránsito del D. F., que también regula al transporte aunque sea en cuanto a disposiciones y prohibiciones.

Estas disposiciones son aplicables a los diferentes tipos de transporte que hemos ya mencionado en este trabajo, de igual forma para el aéreo como el terrestre y marítimo, todos se tienen que sujetar a estas leyes.

## VI.- TRASCENDENCIA COMERCIAL.

La era del transporte se inició hace apenas -- veinte siglos (partimos de la era de Cristo para no errar o mentir) y desde entonces se convirtió en algo indispensable para el hombre, siempre en movimiento. Tanto el viajero consuetudinario para el comerciante o el turista de ocasión, reconocen que los transportes, avión, automóvil, ferrocarril, buque, etc. constituyen el medio más cómodo y conveniente de recorrer grandes distancias.

Y sin embargo, casi no hay comerciantes que escape del todo a la íntima sospecha de que es algo antinatural e intrinsecamente peligroso. Cuando aparece en primera plana la noticia de algún desastre, inevitablemente el comerciante se pregunta ¿en realidad es seguro el transporte actual, pues sí, lo es, el problema radica en que la trascendencia actual -- que es la de aprovechar la máxima capacidad de carga, o al máximo cupo de pasajeros posibles, reducir la cabida, quizá determinase un aumento considerable en las tarifas, pero podría significar también una mayor seguridad.

Una de las misiones importantes que cumplen los



transportes es el de trasladar la correspondencia, aunque esto en nuestro país, el estado lo ha burocratizado es indispensable hablar de ello; tarea que comparten los veloces aviones, buques, trenes, auto-transportes, etc. efectuado recorridos entre ciudades importantes o pueblos, rancherías y hasta el lugar más apartado del planeta, es función de los transportes de trasladar carga y pasajeros lo que demuestra que el transporte es en la actualidad un elemento verdaderamente imprescindible en la diversa y compleja organización social de los tiempos en que vivimos, los múltiples adelantos que se han producido en la construcción de los transportes en todas sus facetas hacen que parezca increíble pensar que en otras épocas los comerciantes carecieran de la seguridad que hoy los caracterizan.

Las compañías transportadores-porteadoras se preocupan extraordinariamente porque el viaje resulte bastante seguro y cómodo, tanto para los pasajeros como para las mercancías que deberán transportar.

Hace cien años en América no existía ningún vehículo de locomoción mecánica, el transporte es todavía joven, pero su desarrollo ha sido muy rápido, porque es un vehículo muy necesario cuando un país

empieza a desarrollarse.

Tenemos en la actualidad tres tipos de vehículos, el terrestre, el marítimo y el aéreo. El primero es el más antiguo y se utiliza para transportar cargas a grandes distancias. Los segundos tienen mayor empleo en las ciudades y zonas que tienen rutas marítimas, esto es que tienen ríos, lagos navegables sin exceptuar el mar, así como aquellos países donde la producción aconseja su empleo. Los últimos son los más modernos y están siendo cada día más utilizados por las grandes ventajas que ofrecen. Estos transportan a grandes distancias y con apreciable rapidez: 200 y hasta 350 pasajeros o varias toneladas de carga o mercancías. Los aviones contruídos especialmente al transporte de mercancías deben ser contruídos teniendo más en cuenta la fuerza y resistencia así como sin olvidar la velocidad, el despegue y aterrizaje en zonas muy cortas y en algunos casos peligrosas (debido a las grandes urbes, climas, suelo, montañas, mares, desiertos, etc).

El avión rivaliza con cualquier vehículo superándolo en todo aún en velocidad sin sus excepciones,

volando a una sorprendente velocidad de no menos de 1,000 kilómetros por hora, (pero extremadamente caros) para garantía de los usuarios a las compañías comerciales o privadas para su ejercicio se les exige:

- a.- Manual de vuelo,
- b.- Manual de mantenimiento,
- c.- Libro de bitácora,
- d.- Manifiesto de carga.

Tomando en cuenta la función objetiva del comercio, consistente en aproximar los artículos producidos por el distribuidor al consumidor y conociendo la irregularidad en la obtención de estos mismos, según intervengan diversas causas, tales como: clima altitud, latitud, configuración del suelo, etc.

El transporte en sus múltiples fases, manifiesta indispensable en todo país civilizado, generalmente, y en la mayoría de los estados encontramos - bajo la forma de monopolios, sobre todo los transportes de mercancías o cosas. Como ya lo expresamos anteriormente, el transporte no tendría trascendencia comercial sino existiera el contrato de - - transporte, ya que estos dos van ligados entre sí -

por la vida del comercio que resulta imposible consignar mercancías o transportar personas a puntos distantes lejanos del lugar de expedición.

El límite de estos transportes sería la red de líneas de una misma empresa, pues una vez agotada la línea porteadora, se tendría la necesidad de hacer otra complementaria, con la carta de porte se resuelven en su mayor parte estos problemas; sin ella el transporte internacional y nacional sería imposible y más aún cuando intervienen diversos medios de locomoción en dicho contrato de transporte, como es la combinación de aire tierra, tierra agua, o tierra-aire-agua.

Esto quiere decir que la carta de porte originaria indica el transporte que debe hacerse hasta el domicilio del consignatario, o sea, si la agencia que la expide es independiente de la empresa ferroviaria, marítima, aérea o terrestre, cualesquiera entrara entonces a formar parte de la cadena de los porteadores que ejecutan el transporte, y por lo tanto, también es responsable por el transporte en su totalidad. Luego entonces indica la estación de la empresa como lugar de consignación, lo que su

pone que no importa que la industria (de transporte) sea distinta a la originaria, es decir, que sea exclusiva de transporte, sobre todo podemos aclarar - que no existe ninguna legislación, código o tratado que exija como requisito esencial para la carta de - porte que todos los porteadores deban tener medios - homogéneos de locomoción. El hecho de la existencia de la diversidad de los medios de transporte, no rom - pe la unidad de la carta de porte ni su importancia.

Resumiendo, consideramos que el transporte debe ser único y original, es decir, que la misma compa - ñía de transporte que tuvo en sus manos el primer - porteador al serle consignada la mercancía, deberá - ser con la que se entregue la mercancía al consigna - tario o destinatario; esta compañía debe acompañar a la mercancía durante todo el trayecto.

Su importancia comercial es la que reditúa ga - nancias a los que directa o indirectamente se dedi - quen al contrato de transporte sin ello no tendría - ninguna seguridad, resguardo e importancia dicho con - trato, lo que reviste para nosotros una gran impor - tancia ya que recae en él los intereses del portea - dor, cargador y terceros interesados.

Acaso el lector en el transcurso de sus viajes no haya pensado nunca que, mientras se haya comodamente instalado en su asiento, existen varias legislaciones protegiendo su viaje o el traslado de mercancías, así como para procurarle un viaje sin problemas. No basta que el operador, piloto o maquinista atienda el ritmo de la máquina o vehículo de que se trate, sino hubiera una legislación tan necesaria para su protección.

Uno de los elementos más importantes en la economía nacional es la explotación del transporte que existe en el país, ya que la federación cuenta con vías de comunicación aéreo-pistas, auto-pistas, ferrovías y por consiguiente las marítimas, en lo referente al transporte México ocupa el décimo lugar mundial (según los censos).

En el Distrito Federal que es el centro de donde entran o salen a todo el país, las vías de comunicación, de donde enlazan con las fronteras de Estados Unidos y Guatemala.

La red de carreteras y caminos de toda clase se elevan a la cantidad de 195,000 kilómetros de -

los cuales 77,000 kilómetros corresponden a carreteras pavimentadas; 20,000 kilómetros a carreteras revestidas y el resto a caminos rurales por los que circulan más de dos millones de vehículos motorizados, ya que en el país se cuenta con la sección denominada carretera panamericana, que enlaza con los países antes citados.

La red ferroviaria (presenta el mismo atraso de hace 25 años o más) contando con 23,600 kilómetros de ferrovías y la mayor parte de sus locomotoras son diéses; obsoletas, viniendo de más o menos, causando con ello un verdadero atraso al país y al comercio.

La marina mercante se ha visto incrementada en un 20% en los diez últimos años, contando en la actualidad con doce millones de toneladas; entre los puertos principales por los que se efectúa el llamado cabotaje, ya que la mayor parte del transporte marítimo así lo efectúa, y entre los más importantes tenemos, por el Atlántico: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso, y por el Pacífico: Manzanillo, La Paz, Mazatlán, Ensenada, Acapulco y Salina Cruz.

Los servicios aéreos (incrementados en un 100%

en los diez últimos años) enlazan las principales poblaciones de la nación, contando con los servicios mexicanos y extranjeros comunicando a México con todo el mundo, tenemos 42 aeropuertos principales, entre los que sobresale el aeropuerto de México, Guadalajara, Acapulco, Mérida, Monterrey, etc. y cientos de aerodromos menores distribuidos en todo el territorio. En la parte técnica contamos con grandes equipos de reparación y mantenimiento para los transportes, así como su ensamblaje y fabricación que nos da la importancia y seguridad del transporte aéreo mexicano.



C A P I T U L O      S E G U N D O

- I.- Documentos usuales en el tráfico de mercancías.
  - II.- La representación de mercancías.
  - III.- La disposición de mercancías en tráfico.
  - IV.- El conocimiento de embarque.
  - V.- Juicio crítico.
- - -

I.- Documentos usuales en el tráfico de mercancías.

En principio aceptamos que el contrato de transporte en cualquier modalidad es un contrato consensual, bilateral y oneroso, normalmente realizado en forma de contrato de adhesión, desde el momento en que las partes aportan sus servicios, generando una serie de derechos y obligaciones, pero nosotros observamos que en realidad, prácticamente son dos las obligaciones principales, una a cargo del portador que consiste en la traslación de la carga de un lugar a otro; y otra a cargo del cargador, la cual es la de proporcionar la carga y pagar el servicio.

Los servicios públicos que prestan las empresas de vías generales de comunicación, se deben proporcionar por el orden que sean solicitados, y que, para tal efecto las empresas de transporte deben llevar un registro de los pedimentos.

Al lado de estos derechos y obligaciones primordiales, existen otros de carácter auxiliar que se presentan generalmente en todos los contratos de transporte, no importando cual sea su medio terres-

tre, aéreo o marítimo, y que son necesarios para la vida comercial. Por lo que respecta a los documentos - más usuales, nos encontramos con los regulados por la ley que conceptúa la relación entre el porteador y el cargador, como una relación que surge en el momento - de concertarse el contrato de transporte, y los encontramos de dos tipos:

- 1.- Títulos de crédito, y
- 2.- Documentos simplemente probatorios.

Debemos entender por título de crédito los llamados títulos nominados o típicos, que son los que se - encuentran reglamentados en forma expresa en la ley, como son:

- I'.- Carta de porte.
- II'.- Conocimiento de embarque.
- III'.- Certificado de depósito.

Al respecto Joaquín Garrigues nos dá una definición, y creemos que es la más aceptable, afirmando - que, "estos son simplemente los documentos probato-- de la perfección del contrato y su contenido, siendo

un título de tradición y un elemento de prueba que -  
posee un especial significancia". (11)

Joaquín Garrigues, afirma que son documentos pro  
batorios y que para la realización del contrato de -  
transporte, es necesario su presencia. Luego enton--  
ces es un documento representativo de mercancías; --  
otros autores no aceptan esta definición, pero sin en  
bargo, del análisis realizado, creemos para nuestro -  
personal punto de vista que es la mas acertada.

I'.- Carta de porte, documento que se usa normal  
mente en el transporte terrestre; del que me ocuparé  
específicamente en el capítulo tercero.

II'.- Conocimiento de embarque, es un documento  
representativo de mercancías, que se usa en el trans-  
porte marítimo y que es tema en este mismo capítulo y  
que, trataré en su debido momento.

III'.- Certificado de depósito para poder enten-  
der y describir este documento, nos remontaremos al -

11. Curso de Derecho Mercantil, 2a. Edición, Editorial  
Porrúa, México, 1956, pág. 295.

Maestro Raúl Cervantes Ahumada, donde afirma que este título acredita derechos de disposición sobre las mercancías o bienes depositados en el almacén que los emite. La Ley General de Títulos de Crédito, en su artículo 280 estipula que los Almacenes Generales de Depósito, tendrán por objeto el almacenamiento, guarda o conservación de bienes o mercancías, así como la expedición de certificados de depósito. (12)

Asimismo, podrán realizar la transformación de las mercancías depositadas a fin de aumentar el valor de éstas, sin variar esencialmente su naturaleza, el contenido del título debe contener:

- a.- La mención de ser "Certificado de Depósito"
- b.- La designación y la firma del almacén.
- c.- El lugar del depósito.
- d.- El número de orden, que deberá ser igual para el certificado de depósito y para el bono o los bonos de prenda relativos, y el número progresivo de

12. Raúl Cervantes Ahumada. Títulos y Operaciones de Crédito, Editorial Herrero, S.A., Décima Edición, México, 1978, pág. 16.

estos, cuando se expidan varios en relación con un solo certificado.

e.- La mención de haber sido constituido el depósito con designación individual o genérica de las mercancías o efectos respectivos.

f.- La especificación de las mercancías o bienes depositados, con mención de su naturaleza, calidad y cantidad y las demás circunstancias que sirvan para su identificación.

g.- El plazo señalado para el depósito.

h.- El nombre del depositante, o en su caso, - la mención de ser expedidos los títulos al portador.

i.- La mención de estar o no sujetos las mercancías materia del depósito al pago de derechos, - impuestos o responsabilidades fiscales, y cuando para la constitución del depósito sea requisito previo el formar liquidación de tales derechos, nota - de esa liquidación.

j.- La mención de estar o no asegurados las -- mercancías depositadas y el importe del seguro, en su caso.

k.- La mención de los adeudos o de las tarifas en favor del almacén, o en su caso, la mención de -- no existir tales adeudos.

La función económica jurídica mas importante -- del almacén es no sólo la guarda de las mercancías, sino facilitar la circulación o tráfico de ellas, o la concesión de créditos sobre las mismas. El almacén es una sociedad profesionalmente dedicada a celebrar contratos de depósito, su operación es la -- del depósito, y del depositario el llevar la mercancía a guardar al almacén y hecho el depósito, este expide el título, conservado en un talonario para -- su control y representa la mercancía almacenada, este título lleva generalmente anexo un esqueleto de bono de prenda para constituir la garantía prenda--ria, y estos depósitos pueden ser de dos clases:

a'.- Depósito de mercancías individualmente de

signadas y

b'.- Depósito de Mercancías genéricamente designadas.

El primero es el depósito de mercancías individualmente designadas es un depósito regular simple, la obligación del almacén se limita a guarda o custodia de las mercancías objeto del depósito y a su restitución en el estado que las mercancías hayan tenido al ser constituido el depósito, Artículo 282 Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Por depósito genérico entendemos el caso de que la mercancía que se deposite no sea individual sino genéricamente designada, ejem. maíz de tal calidad y correspondiente a la segunda cosecha del año X, definiendo la cantidad, a este tipo de depósito se le considera depósito irregular, traslativo de dominio según lo menciona el Artículo 283 de la ley en cita.

2.- Documentos simplemente probatorios; entendemos por documentos simplemente probatorios aquellos



que sin tener una reglamentación legal expresa han sido consagrados por los usos mercantiles. En derecho mexicano se ha discutido si puede admitirse la existencia de esta clase de documentos como títulos inominados, ya que el Artículo 14 de la ley en cita dice que los títulos de crédito sólo producirán efecto de tales cuando contengan las menciones y llenen los requisitos señalados por la ley y que ésta no precisa expresamente, encontrándonos entre otros a:

I'.- Guía

II'.- Talon

III'.- Contra recibos y,

IV'.- Billetes o boletos (tickets)

Guía es un documento representativo de mercancías que utilizan las empresas aéreas mexicanas y extranjeras, afiliadas a la I.A.T.A. donde se generaliza todo el clausulado para que en su oportunidad todas estén unidas para cualquier litigio; ubicando al porteador en un primer plano con todos sus derechos y obligaciones (más derechos que obligaciones) considerando que este documento es una copia de la carta

de porte, de hecho lo que hoy distingue a ese título es que el porteador ve en su organización un medio para liberarse de sus responsabilidades.

Las empresas aéreas lo consideran un contrato por el cual se compromete mediante una cantidad previamente establecidas a transportar personas o cosas de una plaza a otra, es por eso a su vez se le considera como un título real de tradición o representativo, cuyo objeto principal, no consiste en un derecho de crédito sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por este documento, por eso considero que representa a las mercancías que son embarcadas a las aeronaves comerciales y aún privadas.

El tenedor del documento se puede ver en la necesidad de perder su guía, pero conociendo sus pertenencias podrá con toda exactitud reclamar sus pertenencias, aún tratándose de bultos con la misma facilidad podrá recuperar su carga, ya que no cualquiera podrá describir el contenido de dichos bultos.

Al afirmar que es un título representativo de mercancías se fundamenta que al concertarse el con-

trato de transporte aéreo, el cargador se sujeta al clausulado de la guía (contrato de adhesión) sin poder añadir nada en su favor; es un título principal porque en ella se incorpora la obligación de transportar por parte del porteador y de pagar el flete por parte del cargador. En cuanto a las obligaciones el porteador, y revisando una guía, desprendemos que de 18 cláusulas que contiene la misma, 12 son a favor del porteador y las restantes al cargador, donde podemos entender la desigualdad y el poco beneficio que existe entre unos y otros; ésto nos indica que más que una garantía en favor del cargador, es un contrato de lleno al porteador al tratar la desigualdad de estos documentos, nos encontramos con la necesidad de legislar en favor del cargador. En síntesis, las excepciones y defensas que pueden oponerse en contra de los porteadores aéreos son muy pocas, ya que como mencionamos, casi el cargador queda en un estado de indefección, ya que al perderse la mercancía, es verdaderamente una odisea lograr que la compañía con que se contrató, la restituya en su totalidad o pague el valor real de la misma.

II'.- Talon, es el documento o comprobante que expide los Ferrocarriles Nacionales de México, al consignatario en el momento de embarcar o recibir las mercancías. Y con este simple documento que mide de aproximadamente 15 centímetros de largo por 8 centímetros de ancho, el porteador responde de la mercancía: al reverso de este documento se encuentra una serie de cláusulas con una letra pequeñísima, y la redacción parecida a la guía donde el porteador tiene todos los derechos y el cargador las obligaciones, como son: pagar el flete sufrir las consecuencias del mismo (atrazo, descarrilamiento, caso fortuito, etc.) dado que el talón es un documento típico de un contrato de adhesión en el que el cargador se ve precisado a tomar este servicio por ser el más barato, y por tener en sus rutas, la de los grandes centros de distribución y abasto, puertos, centros agrícolas, forrajeros, ganaderos, aunque constituyen una unidad deficiente en el país ofrecen un verdadero contraste desde el punto de vista económico y social, es particularmente elevado el mantenimiento de este servicio, los que viven en los grandes centros productores poseen una deter

minada y endeble riqueza, por otra parte las gentes que ocupan inmensas zonas rurales, están sumidas en una profunda pobreza, donde la población tiene difícil acceso a los bienes y servicios; y por lo consiguiente se ven obligados a utilizar el servicio de ferrocarril con el mencionado talón.

No descartamos en este trabajo la equivocación de su autor, pero sigo afirmando, que este tipo de documentos, son negativos y leoninos. El talón es distribuido en los ferrocarriles, y al estar estos bajo la protección del gobierno federal, se le ha descuidado, por lo que son grandes las pérdidas para el porteador, como para el cargador; y por eso el cargador se somete a las disposiciones preestablecidas, saliendo siempre con una menor ventaja del porteador, por lo que este documento debería ser actualizado, o en su defecto anulado. Para Rodrigo Uría, este documento nacido en 1921 por la International Law Association, aprueba en la Conferencia de la Haya, por lo que hecharía por tierra nuestra aseveración, de que los ferrocarriles están en bancarrota, y de no ser así, sería para Rodrigo

Uría, el documento ideal en los ferrocarriles, como título representativo de las mercancías. (13)

III'.- Contra-recibos: Son aquellos documentos que expide la Unión de Transportistas en sus diferentes ramales, como son transporte de carga en general, transporte de muebles y sus derivados, transporte de petróleo, etc.; que en algunos casos sin registro ante autoridad competente (sólo en el Distrito Federal y parte del Estado de México) se llevó a cabo la investigación sobre los llamados mudanzas, o transportes en general, frutas y legumbres, materiales para construcción, transportes especializados, transportes de maquinaria pesada, los llamados grúas o remolques de vehículos, que hacen los traslados de un estado (México), al Distrito Federal, o viceversa.

Entendemos por este tipo de transporte, la prestación de un servicio que se efectúa, con el simple acuerdo de voluntades; la mercancía viaja por cuenta y riesgo del cargador, porque el portador no -

13. Citado por Rodrigo Uría. Comentario a la Ley de Sociedades Anónimas, Tomo 2º, Editorial Jus, México, 1964, pág. 286.

quiere obligarse a responder por dichas mercancías, aduciendo el bajo precio con que se lleva a cabo este, y para la obtención del servicio como ya se ha mencionado sólo basta que las partes se pongan de acuerdo por el recorrido, el costo y la mercancía que ha de viajar, y al término del mismo se liquida el flete, y el cargador, destinatario o consignatario pueden disponer de sus pertenencias. Para nosotros este tipo de contrato nos parece más directo (trato directo entre las partes, arreglo entre los mismos) porque el cargador con todo el conocimiento del mundo embarca sus mercancías aparentemente sin el engaño de las grandes compañías porteadoras, y con su documento engañoso y una serie de trámites que se ha comentado en este trabajo.

Pero existe la posibilidad de encontrar con esto sus ventajas y sus desventajas, ya que al no registrar los contrarecibos ante autoridad competente por parte del porteador, el cargador encuentra precios muy variables y no sujetos a ninguna tarifa establecida; entre otras cosas si surgieran dificultades son diferentes los procedimientos porque al no

pagar el impuesto al valor agregado, las partes se verán en un dilema. Nadie podrá negar la gran importancia que tiene la posibilidad de establecer un documento único donde el ideal sería que los títulos emitidos por estas corporaciones fueran en general el medio para resolver sus controversias, pero en la práctica las partes no dan y no exigen este documento, - consideramos que este documento es puro y simple, y - cabe la posibilidad que no existan vicios ocultos ni dolo por ambas partes, ya que uno y otro están urgidos tanto de la prestación como de la obtención del servicio de acarreo, donde la mercancía está al alcance del legítimo propietario que viaja custodiándola, los contrarecibos se pueden llamar para nosotros facturas, notas de remisión, comprobantes, y al ser entregados y debidamente registrados tanto el porteador como el cargador salen favorecidos, a fin de ayudar al país a superar su economía unida, lograríamos un rápido desarrollo, mediante el pago de los Impuestos. Este es el sistema empleado por otras naciones, sistema que provocó lo que se ha llamado el milagro económico y así la industria y el comercio - duplicarían su antiguo poderío económico, lo que per



mitiría un mejor comercio. Las generaciones futuras que quizá piensen que todo documento registrado ante autoridad competente, es importante, veraz y revelador de la historia del país, lo malo, sin embargo no sera eso, sino el que lleguen a dar por cierto todo lo que ahí se encuentre (contrato de prestación de servicios, seguros de los mismos, garantía de ser efectuado este, pago del mismo o sujeto a diferentes variaciones), dejando como honestos a quienes conocen el significado del calificativo de contra recibos.

IV'.- Billetes o boletos (tikets). En nuestro país se acostumbra decir boleto a todo lo que se nos dá como comprobante, por determinado servicio; en este caso el de transporte. En los aeropuertos o centrales camioneras, los encargados de recibir el equipaje o los maleteros (pues en este país le asignamos un nombre a todo, hasta a lo más insolito, ya que vimos en un país de contrastes) nos extienden un boleto a la entrega del mismo.

En este trabajo, insistimos que el famoso bole-

to que se nos entrega al recibir nuestro equipaje en los diferentes medios de transporte existentes en la República Mexicana, o como lo llaman los norteamericanos, tickets, y que con ese sencillo boleto la compañía porteadora se compromete al resguardo, traslado y entrega de los bultos, petacas, morrales, mochilas, belices, porta-equipajes, o como lo denomine el porteador a la entrega de la misma con el mencionado boleto al portador de éste. En México el simple hecho de abordar un autobus con una maleta, el conductor y el pasajero se adhieren a un contrato de transporte, sin importarle las consecuencias.

Este boleto o ticket viene siendo una copia de la guía o el talon que se expide; el primero en los transportes aéreos y el segundo en los ferrocarriles al afirmar que es una copia de los documentos antes mencionados, es con un sentido afirmativo, ya que las compañías porteadoras solo entregan el equipaje a la persona que presente el boleto sin verificar si efectuó el viaje con ellos o no lo hizo, aunque este boleto no tenga el clausulado que presentan otros títulos, el cargador-pasajero lo considera como hecho. El porteador se obliga a transportar las cosas o pa-

sajeros que para tal efecto le entrega al cargador, y al entregarlos, a su vez, a la persona consignada en el contrato; aunque se considera como contrato el hecho de comprar un boleto de avión, autobús, tren, etc. en la realidad no se considera o no lo ven así las compañías porteadoras.

Al hablar anteriormente del recibo de equipajes, las compañías porteadoras unicamente se hacen responsables cuando uno de sus operadores haya recibido y entregado el equipaje en las oficinas de la empresa, aunque algunas compañías tienen subsidiarias y se comprometen igualmente a recibir la mercancía fuera de la compañía.

## II.- LA REPRESENTACION DE MERCANCIAS.

Para la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, determina que los títulos pueden ser: nominados e inominados, por lo que para nuestro estudio nos concretaremos a los Títulos Nominados; diremos que para la representación de mercancías utilizamos en el derecho mexicano a los llamados títulos reales, de tradición o representativos, que son aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito, sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título, por eso sabemos que representan a las mercancías; y sus características esenciales, son:

1.- En cuanto a su contenido, dan derecho no a una prestación en dinero, sino a una cantidad determinada de mercancías que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento.

2.- El poseedor del título representativo estará en posesión de las mercancías, por medio de un representante, o sea el depositario, el cual a su vez

posee las mercancías.

3.- Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen solo un futuro derecho de crédito, sino en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición de las mismas.

De lo anterior encontramos que este título de representación son ideales para la circulación de las mercancías, dado que la mercancía amparada por él circula directamente y es obvio que al enajenar el título se enajena la mercancía. Contiene este título representativo dos tipos de derecho: a).- Un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título, y b).- Un derecho real sobre las mercancías, es decir que es claro y determinado frente a todos aquellos que tengan relaciones contractuales no contenidas literalmente en el título.

Para nuestro estudio y ya clasificados algunos tenemos entre otros como títulos representativos, el conocimiento de embarque en el transporte marítimo,

y el certificado de depósito; resumiendo, podemos - concluir que la función representativa o sea, la incorporación del derecho real al documento, estará - supeditada a la existencia de las mercancías en poder del creador del título, si las mercancías perecen o son robadas del poder del suscriptor del título, desaparecerá la función representativa y el titular tendrá solo el derecho de perseguir las mercancías, si éste es posible para hacerlas volver a poder del creador del título, o el derecho de crédito para cobrar a este el valor de los bienes amparados por el título. (14)

Es verdaderamente una odisea y un triunfo conseguir los elementos necesarios, ya que los intermediarios han ideado la forma de acaparar estos, como la materia prima y todo aquello que significa necesidad del consumidor. En nuestra época, puede decirse que todos los hombres adquieren las mercancías - para su vida o subsistencia en el mercado, mediante operaciones de compra venta o en algunos casos consignación de sus mercancías.

la. Ibidem, pág. 18 y sig.

Desde el productor hasta el consumidor pasan - por una serie de trabajos inexplicables y absurdos, porque los comerciantes como ya se dijo niegan o es condenan las mercancías, esto debido a la protección que hacen las autoridades por una u otra razón a - los intermediarios, y esto les permite vivir comoda mente de la necesidad del pueblo, sin mencionar a - los que detentan el poder que no representan para - ellos ningún trabajo o sacrificio. Hoy en día espe cíficamente son los títulos de tradición o represen tativos con los que se representan a las mercancías y, que son aquellos cuyo objeto principal no consis te en un derecho de crédito, sino en un derecho - real sobre la mercancía amparada por este título; - es por esto que se dice, que representan a las mer cancías y las características de los títulos repre sentativos son las siguientes:

I.- En cuanto a su contenido, dan derecho no a una prestación de dinero, sino a una cantidad deter minada de mercancías, que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento, en nuestro ca so en el del porteador.

II.- El poseedor del título representativo, estará en posesión de las mercancías por medio de un representante, o sea el depositario, el cual a su vez posee la mercancía.

III.- Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen solo un futuro derecho de crédito, sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías atribuyen un derecho actual de disposición sobre las mismas, el titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de posesión sobre el título. Quiere ésto decir, que quien posee el título, posee la mercancía amparada por el mismo, y que la razón de poseer la mercancía es la posesión del título.

Para la representación de las mercancías aparte de los títulos representativos, mi opinión es que solo bastaría el acuerdo del productor hacia el consumidor sin tomar en cuenta al intermediario, ya que éste aparte de encarecer las mercancías, las esconde para que en su oportunidad ofrecerlas al mejor portor.

Esta solución considero que podría ser la si - -



guiente: Que el productor X entregara al consumidor Z los productos para que el consumidor sepa a su vez entregara u ofreciera a todos aquellos que dentro de la ruta o zona del productor puedan tomar dichos productos al mismo precio que se los ofreció al consumidor (aumentando su ganancia).

Pero ésto es utopía, ya que para desterrar esta costumbre tan arraigada en nuestro pueblo sería como volver a nacer el hombre sobre otro mundo.

En resumen: La representación de mercancías sólo se lleva a cabo única y exclusivamente mediante los títulos antes mencionados, y no existe en la nación nada que los iguale ya que éstos ofrecen todo tipo de garantía para el productor, consumidor, porteador, cargador e inclusive para el mismo intermediario. Ya que él que detenta el título, tiene derecho, primero a comprobar el estado de la mercancía en el momento de su entrega, ya con anterioridad señalamos indicando al respecto que también el último tenedor del título puede exigir en el momento de la entrega, la apertura de todos los bultos que contengan los efectos presentados en los títulos; así -

apreciamos que al mismo tiempo puede constituir una obligación.

La ley, en la fracción V del Artículo 595 del Código de Comercio obliga al consignatario a ejercer sus derechos contra el último porteador en un lapso no mayor de 24 horas a partir del momento en que se recibió la mercancía.

### III.- LA DISPOSICION DE MERCANCIAS EN TRAFICO.

El artículo 56 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, nos marca la pauta para conocer y entender lo que en derecho es poder disponer de la mercancía en tránsito, en el momento que el cargador lo crea necesario. Ya que por que la mercancía sufra merma o pueda ser susceptible de descomposición, o sufra algún accidente y por el mismo pueda recuperarse total o parcialmente; e incluso para enajenarla y para tal efecto nos señala el citado artículo, a saber:

Artículo 56. Los Almacenes Generales de Depósito podrán actuar como corresponsables de otras instituciones, tomar seguro por cuenta ajena, por las mercancías depositadas, gestionar la negociación de bonos de prenda por cuenta de sus depositantes; efectuar el embarque de las mercancías, tramitando los documentos correspondientes, y prestar todos los servicios técnicos necesarios a la conservación de las mercancías.

Para mayor entendimiento a lo antes expuesto nos he mos trasladados a la circulares números 496 y 762 de la C.N.B. y S. (Comisión Nacional Bancaria y de Seguros) de fechas 23 de octubre de 1961 y 8 de febrero de 1978, respectivamente, que entre otras cosas hemos sin tetizado que para la disposición de mercancías en tráfico es importante mencionarlos. a) Toda mercancía que se encuentre dentro de las bodegas autorizadas a los almacenes, debe quedar amparada por los correspondientes Certificados de Depósito; b) El registro en contabilidad de las entradas y salidas de las mercancías en las oficinas matrices o sucursales, en su caso, debe hacerse con la oportunidad debida, siendo también indispensable que las notas de salida sigan un orden cronológico; c) Solamente pueden expedir certificados de depósito amparando mercancías en tránsito, cuando se trate de transportar dichas mercancías de una bodega a otra, las cuales deben estar previamente autorizadas por esta comisión.

Sin embargo, cuando se trate de mercancías destinadas a la exportación, amparadas por cartas de crédito expedidas a favor del exportador mexicano, podrán expedir certificados de depósito que cubran esas mercancías mientras permanezcan en las bodegas autorizadas -

al almacén expedidor y también durante su transportación, desde dichas bodegas, hasta el punto en que deban ser embarcadas al exterior, o sea hasta el momento en que quede bajo la responsabilidad de la empresa que habrá de transportarlas, desde el puerto o aduana de exportación, hasta su destino final. d) Los certificados se expedirán durante un plazo máximo de noventa días. e) Las mercancías que reciban por su custodia, deben ser susceptibles de contarse, pesarse o medirse con facilidad, así como almacenarse convenientemente, a fin de que su verificación pueda llevarse a cabo con rapidez y precisión.

Por lo que respecta al certificado de depósito de mercancías en tránsito, nuevamente nos auxiliamos - en Raúl Cervantes Ahumada, que ya nos explicó y definió lo que es un certificado, o sea el contenido del título, concretando: El certificado de depósito de mercancías en tránsito, es el título ideal para disponer de las mercancías sin alterar o descomponer su género y garantizando a todos los integrantes su realización. (15)

Estudiado y comprendido la disposición de mercan

cias en tráfico se requiere analizar una serie determinada de factores como son: La mercancía, la disposición de la misma, los transportes y los cargadores, para tal efecto como complemento y a nuestro criterio podemos exponer pero en ningún momento determinar lo que ya ha sido sujeto de estudio y de aprobación.

Lo siguiente es una muestra de lo que hemos comprendido:

La facilidad con que se cuenta para disponer de la mercancía en tráfico, es la misma con que se celebró el contrato de porte o sea si existe una cláusula en el contrato de transporte que pueda disponer de la mercancía total o parcialmente a voluntad de las partes, se podrá obtener ésta.

Por lo contrario si no hay ninguna disposición al respecto una de dos; o por mutuo consentimiento de las partes se llega a un acuerdo y estos conceden este tipo de transacción o no lo permiten por afectar los intereses de uno de ellos o, a un tercero que pudo ser contratado para trasladar la mercancía materia de este contrato.

Por lo que respecta a mercancías perecederas y por motivo de caso fortuito o fuerza mayor (como por ejemplo: huelgas, falta de combustible por parte del consercionario de éste, mal tiempo, etc.), creemos que el cargador está en todo su derecho de recuperar su mercancía si así es su voluntad, salvo como ya lo mencionamos, si hay en el contrato originario una responsiva (que no lo creemos) del porteador por estos sucesos, entonces éste tendrá que ser el responsable de lo que le suceda a la mercancía si encuentra un percance de fuerza mayor.

Pero en materia de porte ninguna empresa se responsabiliza por los sucesos de fuerza mayor (temblores, huracanes, tormentas, etc. solamente tendrá que responder por lo ocasionado por ellos o sea la empresa porteadora.

Ya sea por imprevisión, impericia, negligencia o malicia del conductor; de esto se desprenden dos supuestos:

1.- Avería simple, como son los gastos y perjuicios causados en el transporte que no hayan redundado

en beneficio y utilidad común de los interesados en el transporte y la mercancía.

En ambos casos, los gastos o los daños que origina serán siempre por cuenta del porteador.

2.- La arribada forzosa que no es simple alteración del rumbo que conduce al buque, avión o transporte cualquiera que sea su tipo o género, a un punto no previsto en su itinerario sin aquella que se produce por causas extraordinarias y que dió lugar al gasto o recibió el daño, este caso la empresa porteadora tendrá que soportarlo.

De lo anterior se desprende que la mercancía es susceptible de la disposición en cualquier momento siempre y cuando no afecte los intereses de la empresa porteadora o se haya pactado en el contrato, de no ser así, si el destinatario o el cargador que dispongan de la mercancía antes o en el trayecto son responsables de la misma y deslindando toda clase de responsabilidad para el porteador.

Creemos que en cualquier momento de disponer de la



mercancia en tráfico presupone molestias y hasta en algunos casos la rescisión del contrato de transporte, y puede existir daños y perjuicios para la empresa porteadora.

Esto porque es necesario proteger la buena fe de los terceros adquirentes del título, que adquiere derechos sobre la mercancía, sin más gravamen que el que título mismo conste. Se trata de la aplicación de los principios de la incorporación, la autonomía y la literalidad.

#### IV.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Para la humanidad siempre ha existido la necesidad de regularlo todo para una mejor convivencia entre sus congeneres, de ahí que hayan existido grandes civilizaciones como: Egipto, Fenicia, Babilonia, Grecia, Cartago, etc. sin embargo no existió un documento especial propio de la materia, tan solo normas aisladas relativas o determinadas al comercio. En Roma, imperio eminentemente jurídico tampoco existió una regulación adecuada para el comercio, y mucho menos lo que hoy conocemos como el título que representa las mercancías, aunque si regulaban la responsabilidad del patron del barco, del posadero, del establero y toda aquella persona que ejercitaban el comercio. Los esclavos eran los encargados de ejecutar el cargamento, acomodando este para evitar un peligro eminente, aunque en algunos casos el pater o amo, debido a su negligencia o por casos fortuítos o fuerza mayor descargaba su ira en los esclavos.

Podemos entender que el conocimiento es el primer título representativo, y su institución es la que

encamina ante los juristas la práctica de éste. Creemos que los juristas alemanes e italianos son los primeros en reglamentarlo, aunque en las ordenanzas de Bilbao que datan del siglo XVII y que fueron incorporadas en nuestro país por los españoles, hasta casi finales del siglo XIX, desconociendo si en Europa existe otra regulación más antigua, para nuestro estudio es importante el saber lo que dicen las ordenanzas respecto al conocimiento de embarque y es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma, en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías para trasladarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, o a su orden o a la del cargador, por flete concertado antes de cargarse. Esto es por cuanto toca a las ordenanzas, notable es, la semejanza que existe con los títulos de crédito modernos.

Otra regulación que es digna mencionarse es el Código de Comercio derogado hoy en la actualidad en la parte relativa por la ley de navegación que en su

artículo 781 a la letra decía; el capitán y el cargador del buque tendrán la obligación de extender el conocimiento en el cual se expresará:

I.- El nombre, matrícula y porte del buque.

II.- El del capitán y su domicilio.

III.- El puerto de carga y de descarga.

IV.- El nombre del cargador.

V.- El nombre del consignatario, si el conocimiento fuera nominativo.

VI.- La cantidad, calidad, número de bultos y marcas de las mercaderías.

VII.- El flete y la capa contratados.

En el mencionado artículo encontramos aun el conocimiento podrá ser al portador a la orden o a nombre de persona determinada y tendría que firmarse dentro de las 24 horas de haberse recibido la carga a bordo.

Con la ley de navegación y comercio marítimo hoy

en día es obsoleto la legislación antes mencionada, - ya que para la ley de navegación y comercio marítimos ya no es necesario el nombre del buque ni del capitán, ni es requisito indispensable que se extienda éste - después de haberse embarcado las mercancías.

En los artículos 168, 169 y 170 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, nos indica claramente los requisitos para el conocimiento de embarque y que son:

Artículo 168.- El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito, y el naviero por si o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

I.- El nombre, domicilio y firma del transportador.

II.- El nombre y domicilio del cargador.

III.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.

IV.- El número de orden del conocimiento.

V.- La especificación de los bienes que deberán transportarse con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.

VI.- La indicación de los fletes y gastos del - transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes, o por cobrarse.

VII.- La mención de los puertos de salida y de destino.

VIII.- El nombre y matrícula del buque en que se transporte si se tratase de transporte por nave designada.

IX.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar, en caso de pérdida o avería.

Como vemos, el conocimiento de embarque hoy en - día, ha ido aumentando y se ha contemplado todo lo que pudiera suceder tanto a la mercancía, como al bu-----

que y a su tripulación, y aun a terceros involucrados en la acción de transportar, aunque en realidad es una copia del derecho inglés, todas las naciones o casi todas, lo utilizan por práctico y funcional.

Por lo que respecta al artículo 169, que reglamenta el conocimiento recibido para embarcarse y - que menciona entre otro, lo siguiente: Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, - el conocimiento deberá contener, y aquí se le agrega dos incisos más; 1º.- La indicación de recibido para embarque, y 2º.- La indicación del lugar donde deban de guardarse mientras sean embarcadas. Como vemos, estos dos incisos hablan del recibo para embarque y de donde surge un tercer inciso que - comprende el plazo fijado para el embarque: ya que esto es en protección para las empresas navieras -- que al no contar con el equipo necesario, o haya - tiempo sin condición para navegar.

El artículo 170 establece que, el conocimiento tendrá el caracter de título representativo de mercancías y, consecuentemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

Concepto.- Entendemos como conocimiento de embarque el documento en el que el porteador reconoce haber recibido determinadas mercancías para su transporte, logicamente previo convenio (precio, peso, medida, etc.) las cuales, una vez terminado el viaje se compromete a entregarlas al legítimo tenedor del título (esta doble declaración, implica la carta de porte, reconocimiento de entrega y promesa de devolución) y aquí el nombre de conocimiento. Originariamente el conocimiento era un simple recibo de mercancías, hoy este se ofrece ya como un título que incorpora un crédito fundado en la promesa del porteador de entregar la mercancía al final del viaje, de este modo quedó ya reconocido por las partes el conocimiento de embarque.

Como lo mencionamos el Código de Comercio le asignaba al conocimiento de embarque el ser al propio tiempo, como título probatorio de hechos relativos de un contrato de transporte y como, título de crédito frente al porteador y título de tradición de las mercancías.

Este ha de extenderse en cuatro ejemplares, que



se distribuyen entre las partes, a diferencia de otros títulos.

Contenido del Título.- Como lo hemos mencionado es un título de crédito representativo, que incorpora el derecho de disposición de las mercancías por él amparadas, y sabemos que quien posee el título será el poseedor legítimo de la mercancía. Por tanto, estos títulos son documentos constitutivos porque sin el documento no existe el derecho, pero además, el documento es necesario para el ejercicio del derecho, y por ello se habla de documentos dispositivos, o sea documentos constitutivos en cuanto a la redacción de aquellos es esencial para la existencia del derecho, pero tiene un carácter especial en cuanto el derecho vincula su suerte a la del documento. En este sentido puede decirse que el documento es necesario para el nacimiento, para el ejercicio, y para la transmisión del derecho, por lo que con toda razón se habla de documentos dispositivos. En cuanto a la incorporación del derecho al documento, sabemos que ese derecho se convierte en algo accesorio del documento; el documento es lo principal y el derecho lo accesorio, el derecho ni existe ni puede ejercitarse

si no es mediante el documento, la incorporación consiste en el consorcio indisoluble del artículo con el derecho que representa, entre el segundo y el título existe una vinculación necesaria, el primero va incorporado al segundo por cuanto a la incorporación.

Felipe Tena Ramírez, nos habla de la legitimación y afirma que ésta es la facultad de los títulos de crédito que otorgan a su tenedor la facultad o el derecho de exigir las prestaciones en ello consignadas; la posesión y prestación del título de crédito autoriza a su tenedor o lo faculta para ejercitar el derecho y exigir la prestación impresa en el título.(16)

La primera función que cumple el título emitido, es la de servir de medio exclusivo para la legitimación y el ejercicio del derecho en él consignado, entendemos por legitimación, el poder de ejercitar el derecho independientemente de ser o no ser titular, sin atribuir a éste el poder de hacerlo valer.

16. Felipe Tena Ramírez. Derecho Mercantil Mexicano. Tomo segundo, Décimo cuarta edición, Editorial Porrúa, México, pág. 190.

En cuanto a la literalidad, desprendemos que el derecho y la obligación contenida en un título están determinados por el texto literal del documento o sea el derecho es tal y como resulta del título, según lo que en él aparece consignado, o lo que es expresamente invocado por el mismo y por tanto conocido a través de él.

En el conocimiento de embarque se dice que el derecho incorporado a este título es autónomo, porque al ser transmitido atribuye a su nuevo tenedor un derecho propio e independiente y, consecuentemente, no se podrá oponerle las excepciones personales que podrían haber sido utilizadas contra el tenedor anterior.

## V.- JUICIO CRITICO.

Una atenta observación de la realidad nos ha puesto de manifiesto, la importancia de la profunda transformación que se ha producido del proceso de actualización, este proceso lejos de decrecer ha aumentado su vitalidad, causando en la actualidad un derecho mercantil afín con las necesidades imperantes con nuestra época, en efecto que, por haber repercutido en el derecho mexicano, los derechos inglés, alemán, francés e italiano, se tuvo la necesidad de actualizarlo, lo cual debe concretarse en la desaparición del doble régimen civil y mercantil, así como la supresión de la doble regulación civil y mercantil de algunos contratos.

Nos permitimos hacer esta observación, debido a la realidad a la que se aplica el derecho mercantil, y que justifica la especialidad del mismo.

El problema de la responsabilidad de los portadores, ha sido también uno de los mas discutidos sobre el cual no hay uniformidad de opiniones. Tra-

haremos de explicar en este capítulo, la posición respectiva de los distintos portadores frente al cargador o al consignatario, y las facultades de estos para reclamar a los primeros las responsabilidades en que incurran al ejercer o dejar de ejercer el transporte, y de resolver también la manera de repartirse la carga de dicha responsabilidad, en caso de incumplimiento de alguna de las cláusulas del contrato de la solidaridad de los portadores.

Ahora nos preguntamos ¿Hasta donde llega esa solidaridad de los portadores sucesivos (si los hay) ¿qué alcance tiene?, ¿si todos los autores están de acuerdo en que los portadores sean solidariamente responsables por todo el transporte, o si acaso esta solidaridad cambien, así se trate del primer portador o del último?; al respecto hay divergencia de opiniones de los estudiosos del derecho.

Podemos advertir, que no obstante esta variedad de ideas, las agruparemos en dos opiniones. (17)

17. Rafael de Pina Vara. Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, Décima edición, Editorial Porrúa, - México, 1978, pág. 237.

I.- Las tesis que ponen en un plano diverso la responsabilidad de los porteadores que ejecutan un contrato de transporte.

II.- Las tesis que ponen en un mismo plano la responsabilidad de todos y cada uno de los porteadores que ejecutan un contrato de transporte.

Dentro de la primera corriente, es decir, los autores que explican y afirman la responsabilidad de los porteadores, tomando en cuenta su situación o posición que guardan entre sí, en el momento de la ejecución del contrato de transporte. La forma de resolver este problema, será analizando cuidadosamente la situación de cada uno de los porteadores que intervienen en el transporte, situación que debe de precisarse sobre el primer porteador, los intermedios y el último.

Primer porteador, es aquel que establece y suscribe el contrato, el que se obliga en primer lugar a ejecutar el transporte, el que recibe la carga en el lugar de partida. Con respecto a este primer porteador, la generalidad de los autores, coinciden en expli

car que, tanto el remitente como el consignatario, - pueden dirigirse contra este porteador para exigirle las faltas en que incurran todos los denas que ejecutan el transporte, así como las propias.

En que este primer porteador responde íntegramente por la totalidad del transporte, y que la acción de resarcimiento del daño pueda dirigirse contra él, aún sin la necesidad de probar su culpabilidad.

Porteador intermedio, es aquel que se encuentra situado entre el primer porteador y el último, es decir, ejecuta el desplazamiento después del primero y antes que el último; éste sólo será responsable cuando se haya probado que el daño sucedió durante su recorrido, o sea en el trayecto de transporte por él ejecutado, y solamente entonces responderá por la integridad del mismo; a simple vista la posición del remitente o consignatario parece difícil, pero en realidad no lo es, pues ellos no han de probar la culpa del porteador intermedio, sino únicamente que el daño ocurrió precisamente sobre su propia línea.

Ultimo porteador, es aquel que debe consignar la mercancía al lugar de destino, pero, puede darse el caso de que la carga sea detenida durante el viaje, ya fuere por avería o por obstáculo fortuito, entonces el último porteador ya no será el mismo que debería completar el transporte, entregando la carga al destinatario: se tomará en este caso como último porteador, a aquel que por última vez tuvo en su poder la mercancía y ya no pudo pasarla al siguiente.

Sabiendo quien es el último porteador, podemos indicar que contra él se puede intentar la acción de resarcimiento, en la misma forma como lo afirmamos al mencionar al primer porteador; toda vez que los autores mencionados coinciden en otorgarle a éste último porteador, la responsabilidad por la totalidad del transporte.

La segunda de las corrientes que pone en un mismo plano, la responsabilidad de todos y cada uno de los porteadores que ejecutan un contrato de transporte, afirma que todos ellos responden solidariamente -



por el transporte íntegro. (18)

Tenemos entonces, que de acuerdo con esta corriente, en caso de tener que dirigir la acción de resarcimiento, contra algún porteador intermedio, ya no es necesario probar que el daño sucedió en el transcurso del recorrido efectuado por él; la acción de resarcimiento se puede intentar contra el primer porteador, contra el último o el intermedio, indistintamente, ya que, como hemos dicho, todos y cada uno de ellos responden ilimitadamente por todo el transporte.

En realidad, el autor que representa la primera corriente, acepta en el fondo el principio general de la solidaridad de todos los porteadores que intervienen en el transporte, con la única distinción de que sujeta este principio a una limitación de orden procesal, es decir, exige que se pruebe para así poder dirigirse contra el porteador, y que el daño se efectuó dentro del límite de sus líneas.

La responsabilidad solidaria, deriva del hecho de

18. Alfonso Mantilla Molina. Síntesis del Derecho Mercantil. Editorial Porrúa, México, 1966, pág. 186.

que todos los porteadores sucesivos son considerados directamente contratantes del remitente por el transporte íntegro.

Ya sabemos que el cargador, o el consignatario en su caso pueden dirigir su acción de resarcimiento contra cualquiera de los porteadores que hayan intervenido en el transporte, pero su acción no puede ser general, debe ser propuesta contra uno sólo de los - porteadores; desde luego que en la mayoría de los casos se elegirá el más cercano y dentro de estos el - más solvente, de tal manera que el cargador general- mente elegirá al primer porteador y el consignatario al último.

Aclarando que ya hecha la elección e intentada la acción contra alguno de los porteadores, no podrá el actor regresarse nuevamente contra algún otro, ésto es irrevocable.

En las relaciones internas de los porteadores - sucesivos, es decir, sus diversos deberes y derechos entre sí, encontramos, el derecho del porteador con-

tra el cual se intentó la acción de dirigir a su vez, su acción contra los demás porteadores. Ahora bien, este porteador que respondió de un hecho ajeno puede dirigirse contra los demás, ya sea individualmente o colectivamente.

En el primer caso de que pueda probar que el porteador contra el cual dirige su acción de regreso, es el verdadero culpable, y dado tal caso, entonces este porteador culpable es llamado a responder del resarcimiento íntegro.

En caso de ignorar quien de los diversos porteadores es el culpable y por consiguiente no se puede imputar la responsabilidad a alguno en particular, entonces serán llamados a responder del daño todos los porteadores, y la forma como deben de repartirse la carga de la responsabilidad será en relación directa con el recorrido efectuado por cada uno de ellos.

Agregaremos que se exceptúa a aquellos porteadores que estén en condiciones de probar que el daño -

sufrido por la mercancía no surgió durante la parte de su trayecto.

El derecho de reserva de los portadores sucesivos se les confiere a todos los portadores que ejecutan el transporte, toda vez que pueden ellos declarar en la carta de porte o en un acto por separado, el estado que guarda la mercancía por transportar en el preciso momento en que se le va a consignar; puede hacer constar formalmente que la mercancía se encuentra en mal estado, que viene retrasada, o que no está completa, en cuyo caso queda limitada su responsabilidad de la que puede resultar de sus propios actos.

En caso de no hacer esta declaración se presume recibida la mercancía en buen estado y conforme la carta de porte que no presentaba vicio aparente del embalaje, aceptando la integridad cuantitativa y cualitativamente de la mercancía.

Esta reserva desde luego bien entendida, surtirá efecto únicamente en las relaciones internas de los

porteadores entre sí, y como único objeto para regular la acción de regreso y de garantía, porque en las relaciones externas, en donde tenemos a los porteadores frente al remitente o al consignatario, esta declaración de reserva no surte efectos ni puede de ninguna manera alterar o neutralizar la unidad de la obligación y de la responsabilidad, ni impedirá al interesado la libertad de elección que permanece inalterada.

En caso de cobro por parte del último porteador, ya mencionamos que cada uno de los porteadores sucesivos debe de entenderse como contratante directo del cargador, con todos los derechos y deberes del primer porteador que pasan potencialmente a cada uno de los porteadores sucesivos al adherirse estos al transporte; entonces, entendido de esta manera el contrato de transporte se llega a la conclusión de que el último porteador tendrá el derecho de exigir del consignatario, en caso de que este deba de cubrirle el importe del transporte, pues el último porteador asume la representación de todos los que le proceden; en consecuencia, el consignatario no

podrá negarse a efectuar el pago, argumentando que la empresa que le hace la entrega de la mercancía no es aquella con la cual se contrato el transporte.

Logicamente si el porte total del transporte es franqueado por el remitente al primer porteador, debe de entenderse que este lo recibió, en representación de los porteadores sucesivos, como pago adelantado por sus respectivos recorridos, permaneciendo para con ellos responsable por la cantidad que a cada uno le corresponde.

En caso de retención de la mercancía por no poder obtener el cobro, del que el consignatario se negare por una u otra causa al pago, el último porteador tiene derecho de retener la carga, que podrá hacer valer legalmente y para el cual tiene el caracter de un derecho preferente.

EJEMPLOS DE ALGUNOS DOCUMENTOS USADOS EN EL TRANSPORTE



GUIA AEREA — NO NEGOCIABLE No. 1306076 2

|  |      |                |       |           |           |           |                  |                |
|--|------|----------------|-------|-----------|-----------|-----------|------------------|----------------|
| ESTACION ORIGEN  | CPMA | (SIGLA)<br>CUU | FECHA | DIA<br>18 | MES<br>03 | AÑO<br>83 | ESTACION DESTINO | (SIGLA)<br>ARY |
| DELEGACION CHIL DE LA SFP EN EL<br>EDO DE CHIH<br>ING CARLOS MUÑOZ MACIAS<br>ANTONIO DE MONTES<br>CHIHUAHUA CHIH |      |                |       |           |           |           |                  |                |
| CONTRATO   | TEL. |                |       |           |           |           |                  |                |

|            |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| AGENCIARIO | CONTROL COLECTIVO<br>PROP JUAN BOTE<br>ARGENTINA NO 25 |  |  |  |  |  |  |  |
| CONTRATO   | TEL.   |  |  |  |  |  |  |  |

No. 1306076 2

|  |  |
|--|--|
| FIRMA AUTORIZADA<br>_____<br>CONSIGNATARIO |  |
| RECIBI DE CONFORMIDAD<br>FECHA             |  |
| FBM  |  |

|                      |  |                                  |                               |                       |
|----------------------|--|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| REEXPEDIR A: (SIGLA) | CIA. (SIGLA) CON GUIA No.  |                                  |                               |                       |
| No. PAQUETES         | DESCRIPCION DEL CONTENIDO (llamado "las mercancías" según designación de la mercancía) | TN                               | TP                            | RH                    |
| 1                    | CONTINUA   | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/> |
| PESO (KGS.)          | VOLUMEN (KGS.)   | TARIFA                           | VALOR DECLARADO POR REMITENTE |                       |
| 0.2                  |  | \$ 28.42                         | \$ 8.7.4                      |                       |
|                      |  | SEGURO                           | CARGO FLUO                    |                       |
|                      |  | <input type="checkbox"/>         | \$ 130.00                     |                       |

| PAGADO    | CARGOS                              | A COBRAR |
|-----------|-------------------------------------|----------|
| \$ 158.42 | 1 PESO O VOLUMEN                    | \$       |
| 3.00      | 2 VALUACION                         |          |
|           | 3 SEGURO                            |          |
|           | 4 ENTREGA A DOMICILIO               |          |
|           | 5 LACRE, FLEJE, EMPAQUE             |          |
| 13.00     | 6 ACARREO                           |          |
|           | 7 REEXPEDICION                      |          |
|           | 8 COMISION SERVICIO C.O.D.          |          |
|           | 9 CARGOS DEVOLUCION                 |          |
| \$ 174.42 | 10 SUBTOTAL (BASE I.V.A.)           | \$       |
| 26.15     | 11 IMPORTE I.V.A. 15%               |          |
|           | 12 (NO GRAVABLES)<br>PESO O VOLUMEN |          |
|           | 13 GASTOS GUIA ORIGINAL             |          |
|           | 14 TOTAL CARGOS AMSA                | \$       |
|           | 15 IMPORTE C.O.D.                   |          |
| \$ 200.58 | 16 TOTAL                            | \$       |

— PAQUETE —

CED. DE EMPADRONAMIENTO 06830

FORMA DGTN-45



(198\_) RECIBO Nº 447990

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
TELEGRAFOS NACIONALES

Teleg. Núm. 31 SERIE "B" Núm. Palabras 1045 H. D. 1045

DESTINO Merico S.V.

| CONCEPTO             | IMPORTE  |
|----------------------|----------|
| <i>[Handwritten]</i> |          |
| <i>[Handwritten]</i> |          |
| <i>[Handwritten]</i> |          |
| <b>TOTAL:</b>        | <u>5</u> |

SELETO  
 COPIA  
 INCUENTA  
 TELEGRAFIA  
 NACIONAL  
 Fecha

Firma del empleado

NOTAS.—Exija usted que la cantidad que pagó aparezca escrita, y además, confirmada con el corte en "PESOS" y se marca en "CENTAVOS", en las escalas respectivas. No se admite reclamación sin la presentación de este recibo

CTS.  
 05  
 10  
 15  
 20  
 25  
 30  
 35  
 40  
 45  
 50  
 55  
 60  
 65  
 70  
 75  
 80  
 85  
 90  
 95



EXJCO  
Terminal México  
Calz. Vallejo 1890  
Bodega - 19-20  
Nave 1  
Tel. 5-67-80-13



GUADALAJARA  
Río Danubio 1541  
Col. Quinta Velarde  
Tel. 17-84-15

FALCÓN  
Nº 316674

México - Guadalajara - Manzanillo  
SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA REGULAR  
RAPIDEZ - SEGURIDAD - ECONOMIA

Exemtos de Empad. - Aliento y del pago del Impuesto Sobre Ingresos Merc - Nos  
Art. 13 y 18 Fracción. XIII y 23 de la Ley. Reg. Fed. de Causantes TSG. 16

|                      |                       |   |             |                                    |  |                             |       |
|----------------------|-----------------------|---|-------------|------------------------------------|--|-----------------------------|-------|
| ORIGEN               |                       | Quad. Jal. Dic. 7 de 1974                       |             | DESTINO:                           |  | México, D.F.                |       |
| REMITENTE:           |                       | Corvera Textil, S.A.                            |             | DESTINATARIO:                      |  | Ferretería Manrique De Tabo |       |
| DOMICILIO:           |                       | Mexicuiltzingo # 920                            |             | DOMICILIO:                         |  | Erdere # 209                |       |
| SE RECOGERA EN:      |                       |   |             | SE ENTREGARA EN:                   |  | Villahermosa, Tabu.         |       |
| FRACCION No. (6)     |                       | CLASE (7)                                       |             | CUOTA POR TONELADA \$              |  | VALOR DECLARADO \$          |       |
|                      |                       | Mínimo  |             |                                    |  | 3,406.80                    |       |
| (1)<br>BUJOS<br>NUM. | (2)<br>BUJOS<br>CLASE | (3)<br>QUE DICE CONTIENEN:                      | (4)<br>PESO | (5) VOLUMEN<br>MTS.3 PESO ESTIMADO |  | CONCEPTO                    | (9)   |
| 2                    | Rollos                |   |             |                                    |  | FLETE                       | 20.00 |
|                      |                       |   |             |                                    |  | SEGURO                      | 10.20 |
|                      |                       |   |             |                                    |  | O. LINEAS                   |       |
| TOTALES              |                       |   |             |                                    |  |                             |       |
| REEMBARCO:           |                       | REEMBARCARSE CON:                               |             |                                    |  |                             |       |
| CONDUJO:<br>DE: A:   |                       | ENTREGA<br>DE: A                                |             |                                    |  |                             |       |
| OBSERVACIONES:       |                       | Reexp. A: Auto Express Del Ste.                 |             |                                    |  |                             |       |
|                      |                       | Dom. Conocido                                   |             |                                    |  |                             |       |
|                      |                       |   |             |                                    |  | TOTAL                       | 30.20 |
| AGENTE               |                       | RECIBI DE CONFORMIDAD<br>FIRMA DEL DESTINATARIO |             | DOCUMENTO:                         |  |                             |       |

## C A P I T U L O    T E R C E R O

### LA CARTA DE PORTE

- I.- Concepto y características generales.
- II.- Requisitos que debe contener.
- III.- Disposiciones que la regulan.
- IV.- Naturaleza Jurídica.
- V.- ¿Es un documento representativo de mercancías?
- VI.- Necesidad de una regulación adecuada de la carta de porte.
- VII.- La unificación legislativa en materia de transporte de mercancías.

## I.- Concepto y características generales.

Carta.- Papel escrito que se manda a una persona para darle cuenta de algo; pergamino, documento antiguo, prueba por escrito lo que se desea enviar y se requiere comprobar que se envió.

Las cartas son documentos privados que pueden proceder de las partes involucradas en el contrato de transporte, o de terceros involucrados en él. En el primer caso hacen plena prueba contra el expedidor de la carta; en el segundo caso, autenticadas por testigos que tienen la misma fe que la prueba testimonial.

Sabemos que pueden apreciarse como medio de prueba en nuestro derecho, los problemas de que se trata, están resueltos por los artículos 581 y siguientes del Código de Comercio, relativos a la carta de porte, que obligan a los terceros a exhibir los documentos que obren en su poder y que puedan ser utilizados como medios de prueba, y facultan al juez para servirse de cualquier cosa o documento pa

ra averiguar la verdad sobre los hechos litigiosos.

Porte, acción de portear o llevar, lo que se paga porque lleven una cosa de un sitio a otro.

Entendemos que existen muchas variaciones de la palabra carta, pero encaminados hacia el transporte debemos entenderla como la expresión de título o títulos que se ofrece varía y multiforme en la legislación mexicana, así unas veces título es sinónimo de documento, otras veces equivale a prueba o justificación de un derecho, nosotros lo llamaremos documento por ser el más usual.

La carta de porte es un documento que prueba fehacientemente la existencia de un contrato de transporte de mercancías o cosas mediante una retribución previamente pactada por las partes, y está regulado por la ley y es eminentemente mercantil, controlado por leyes y códigos que la costumbre ha hecho a través del tiempo.

Este documento representa cosas corporales físicas, tangibles, que adquieren movilidad o sea son

cosas muebles que por su naturaleza son cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismas, ya por efecto exterior, ahora bien - son las mercancías objeto de remisión lo que supone su transporte, por lo consiguiente debe ser o estar en el comercio.

Para otros bien podría ser que la equiparen - con la póliza que por lo general podrá ser el seguro del contrato de transporte contra los riesgos - del mismo.

El Código de Comercio la define como los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, y dice que serán las cartas de porte por cuyo contenido se decidiran las cuestiones que surjan sobre su ejecución y cumplimiento sin admitir más - excepciones que la falsedad y error material en su redacción, pero el artículo 584 del citado ordenamiento dice que se admite toda clase de pruebas en las cuestiones que surjan cuando se haya extraviado la carta de porte.

En fin que la carta de porte debe y regula los

contratos de transporte de mercancías o cosas, necesariamente en todos y cada uno de estos existe su respectiva carta de porte o su seguro de viaje como lo llamaría el pueblo al transportarse en cosa desconocida su persona y sus mercancías.

El artículo 582 del Código de Comercio señala que la carta de porte puede ser nominativas a la orden o al portador, las nominativas son:

Los que se encuentran reglamentados en forma expresa en la ley, como letra de cambio, el pagaré, el cheque, la carta de porte, etc. Esto sucederá cuando los títulos de crédito en general establece la ley.

Una segunda versión de los títulos nominativos que se logró como los llamados también directos que tienen una circulación restringida, porque designan a una persona como titular, y que para ser transmitidos necesitan el endoso del titular y la cooperación del obligado en el título, el que deberá llevar un registro de los títulos emitidos, el remitente solo reconocerá como titular a quien aparezca a

como tal en el título mismo y en el registro que el emisor lleve. El simple negocio de transmisión sólo surte efectos entre las partes, pero no producen efectos cambiarios, porque no funciona la autonomía; el remitente podrá oponerse a registrar la transmisión si para ello tuviere justa causa, pero una vez realizada la inscripción, la autonomía funcionará plenamente, y el tenedor adquirente no podrán oponerse las excepciones personales que hubieran podido oponerse a tenedores anteriores, todo esto para los títulos nominativos.

En cuanto a los títulos a la orden, podemos decir que son aquellos que estando expedidos a favor de determinada persona, se transmiten por medio del endoso y de la entrega de la cosa o mercancía citada en el documento. El endoso en sí mismo no tiene eficacia traslativa, se necesita la tradición para complementar el negocio de transmisión. Puede ser que siendo el título a la orden por su naturaleza, algún tenedor desee que él ya no sea transmitido - por endoso y entonces podrá inscribir en el docu--

mento las cláusulas: no negociable u otra equivalen-  
te. Tales cláusulas surtirán efecto desde la época  
de su inscripción, y desde entonces el título en -  
que aparezcan sólo podrá ser transmitido en la for-  
ma y con los efectos de una cesión ordinaria.

Y por último los títulos al portador, son aque-  
llos que transmiten cambiariamente por la sola tra-  
dición, y cuya simple tenencia produce el efecto de  
legitimar al poseedor; la ley los define en forma -  
no muy correcta como aquellos que no están expedi-  
dos a favor de determinada persona. En el derecho -  
anterior al vigente se consideraba como al portador  
los títulos que tenían la cláusula o mención al por-  
tador pero en la ley actual, por el sólo hecho de -  
no emitirse el título a favor de determinada perso-  
na, se refuta al portador. Es el título al porta-  
dor el más apto para la circulación (y el más conve-  
niente en nuestro movimiento diario de mercancías,  
debido a que cualquier persona puede disponer de la  
carga por así exigirlo la rutina diaria) ya que se  
transmite su propiedad por el sólo hecho de su en-  
trega, por tradición. La simple tenencia del docu-  
mento, como ya hemos dicho, basta para legitimar al



tenedor como acreedor, o sea como titular del derecho incorporado en el título.

La legitimación activa funciona plenamente con la exhibición del título, el tenedor puede ejercitar su derecho y el deudor ni siquiera podría exigirle identificación. Con la tenencia se legitima para cobrar y se identifica como portador.

Los títulos al portador son los que verdaderamente realizan la función de la moneda corriente, - dinero, o como se le llame; y tan es así que sólo - puede ser resarcido en los casos en que el dinero - puede serlo.

Como lo expresábamos, podemos afirmar que la - carta de porte se le considera como títulos valores, porque representa mercancías, ya que en ella va implícita la responsabilidad del porteador, ya que de no entregar o cumplir en su momento el contrato de transporte, se hará acreedor a una responsabilidad ya sea rescisión del contrato o pago de daños, lo - que a criterio del cargador le reditúe menor daño, y ésto como es bien sabido está debidamente regla--

mentado por el Código de Comercio.

Al ser tema específico de la carta de porte - obvio es que no podemos incluir otro título aunque debiéramos anexar con los mismos, derechos y obligaciones al conocimiento de embarque, que para nosotros representa una carta de porte aunque en el transporte marítimo, que es el mejor documento regulado por estar los países más desarrollados del mundo a la orilla del mar o ser eminentemente navieros.

II.- Requisitos que debe contener.

El artículo 581 es el que reglamenta o indica - los requisitos de nuestra carta de porte y a nuestro parecer, consideramos que realmente es un buen clausulado, ya que abarca a todos los participantes en - el contrato de transporte y aun los que accidentalmente se encuentran involucrados en él, es pues que en base a este artículo del Código de Comercio, sabemos y entendemos los requisitos que la carta de porte debe contener:

- 1.- El nombre, apellido y domicilio del cargador.
- 2.- El nombre, apellido y domicilio del porteador.
- 3.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien, o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta.
- 4.- La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las

marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.

5.- El precio del transporte.

6.- La fecha en que se hace la expedición.

7.- El lugar de la entrega al porteador.

8.- El lugar y el plazo en que habra de hacerse la entrega al consignatario.

9.- La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

Sigue aclarando el citado precepto legal que, estos documentos producirán presunción legal, sin que se admita ninguna prueba en contrario, es decir, traen aparejada una presunción "iuris et de iure" que se formará sobre la fecha del recibo de la carga, su estado y el número de bultos que forman la remesa en el preciso momento de la entrega.

Todos estos vínculos que se van formando suce--

sivamente y en momentos diversos, no vienen a romper con la unidad de operación, ya que automáticamente a medida que van surgiendo, se van uniendo, dando así lugar a un documento único denominado carta de porte.

En la fracción I, notamos que al cargador o la persona física o moral que contrata los servicios de transporte, deberá anexar nombre y dirección, ya que no es necesario que sea una empresa, porque cualquiera puede contratar este tipo de servicio, y es por esto que podrá ser el nombre de la empresa, del gerente o de la persona que contrate el servicio.

En la II fracción, nos habla del porteador o porteadores, entendiéndolo por tales a las personas que se dedican a transportar toda clase de mercancías de un lugar a otro y sin importar la distancia que tengan que recorrer para ello la persona o personas que se identifiquen como tales tienen la obligación de registrarse ante autoridad responsable y observar las medidas de seguridad pertinentes para lograr un éxito en su servicio.

En la fracción III, lo más importante a nuestra forma de ver, es el domicilio del destinatario, dado el caso de que la mercancía puede ser perecedera y al no encontrar el domicilio con la debida prontitud ésta podrá sufrir menoscabo.

El hecho de que la carga sea medida, pesada o marcada, evita como lo menciona la fracción IV que sea susceptible de perderse, o si la carga sufre merma o descuido por parte del porteador, el cargador tendrá derecho a que le sea pagado por la totalidad o parcialidad del daño sufrido.

En cuanto al precio, es importante para nosotros la forma en que deberá pagarse, ya que algunas compañías utilizan el trueque o intercambio para realizar los portes, y así tenemos por ejemplo que las empresas televisivas pagan con publicidad el transporte de sus mercancías.

Por lo que toca a la fracción VI, la fecha es muy importante, ya que como lo mencionamos anteriormente la carga puede sufrir deterioro o menoscabo,

debido a que si la carga tiene fecha de caducidad -- como es la medicina, podrá ésta ser inútil a su llegada.

En cuanto a la entrega como lo menciona la -- fracción VII, entendemos que puede ser variable dicha entrega, salvo casos específicos; toda la mercancía o casi toda puede entregarse en lugar no fijado o previamente establecido debido a causa mayor.

Por cuanto al lugar, ya mencionamos que no es muy necesario sujetarse a éste, pero el plazo necesariamente es importante tanto para el porteador como al cargador, por cuanto a uno u otro podría causar daño.

Explicación lógica de la fracción IX en que -- los contratantes se sujetan a una tabla específica de indemnizaciones, aún suponiendo que la carga no vaya asegurada, el culpable de la destrucción parcial o total tendrá que asumir la responsabilidad. Por caso fortuito ya está debidamente aceptada por ambas partes los riesgos que se han de sufrir.

Dentro de los requisitos de la carta de porte podemos incluir los derechos y las obligaciones del porteador del cargador y del consignatario, al respecto la ley menciona entre las más importantes y - que considero que es: del artículo 588 la fracción VI que obliga al cargador a remitir con la debida - oportunidad la carta de porte al consignatario, para que éste pueda en todo momento hacer valer derechos contra terceros.

De las obligaciones del porteador, considero - de las más importantes dentro del artículo 590 la - fracción IV que a la letra dice: Que deberá cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde el momento en que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario.

En el capítulo de los derechos, el Código menciona de lo más importante el artículo 591 fracción III que es la de rescindir el contrato si comenzando el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor.



En los derechos del consignatario me parece de suma importancia la fracción II del artículo 596 que dice que el consignatario tiene derecho 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 para su recepción, conservación y venta a no ser que tenga fondos suficientes del cargador.

De las opiniones anteriormente indicadas, podemos derivar los requisitos necesarios que debe contener la carta de porte.

"Una carta de porte única"

Basta una carta de porte para quedar obligados los integrantes de este contrato de transporte, lo que quiere decir que no es necesario el concertar tantas cartas de porte como porteadores intervengan en el transporte.

Todos los porteadores ya en sus relaciones internas han pactado continuar el transporte que es -

la principal materia de su trabajo, se han puesto de acuerdo en sus rutas, en sus tarifas, en la forma de llevar los entronques de sus líneas, han solidarizado sus responsabilidades, es decir, todos los porteadores saben y están de acuerdo en que al unirse y formar una combinación de esta índole, la ley les obliga a responder a cada uno de ellos, de las faltas tanto suyas como de los demás porteadores. - Como consecuencia de haber una sola carta de porte y un solo contrato, el transporte es un todo indivisible; desde el primer porteador hasta el último - sin romper esta característica.

En síntesis, que la misma carta de porte que - tuvo en sus manos el primer porteador al serle consignada la mercancía, debe ser con la que se entregue la mercancía al consignatario o destinatario. - Esta carta de porte debe acompañar a la carga durante el trayecto.

Algunas legislaciones permiten al remitente entregar o expedir tantas copias de la carta de porte

como porteadores intervengan en el transporte. Yo soy de la idea que para no envolver a los porteadores en tanto papeleo, debido a la carga de trabajo de los mismos, con el simple endoso de la carta de porte, se resuelve toda esta situación.

### III.- Disposiciones que la regulan.

En nuestra legislación no encontramos una regulación adecuada de la carta de porte; es más, ni siquiera ha sido ésta en una forma directa, como podemos apreciar solo escasos artículos son dedicados a tan importante tema.

Comenzaremos por estudiar el Código de Comercio del 16 de mayo de 1854 (conocido como el Código de Teodosio Lares), que en su libro primero, título IV, nos menciona someramente a la carta de porte; - aunque no se le denomina propiamente como carta de porte, sino como protección de los efectos porteados, y desglosa las responsabilidades y derechos de las partes que intervienen en el contrato de transporte.

Este derecho se transmite de un porteador a otro hasta el último que haga la entrega de los géneros. Implícitamente dicho precepto legal reconoce esta forma de documento, pues nos da a entender - que el porteador que recibe la mercancía es el que tiene que extender el documento o carta de porte.

Este código reconoce y regula la posibilidad de que dentro del contrato de transporte exista la carta de porte, desgraciadamente realiza un estudio muy breve pues deja en la obscuridad innumerables problemas, explicando unicamente uno de tantos derechos que ya conocemos.

Pasamos a estudiar ahora el proyecto del Código de Comercio de 1880. En su libro primero, Título V, capítulo I, artículo 239 que a la letra dice que "El porteador si no le estuviere prohibido, extenderá un documento para la conducción de las mercancías. En este caso habla unicamente de que el porteador debe regular la mercancia que recibe sin aclarar completamente tal carácter de la carta de porte que conocemos hoy en este artículo ya apreciamos las características de la carta de porte, los porteadores reconocen la necesidad de la misma solidariad en sus responsabilidades (tanto del porteador como del cargador). Ya para esta época es una necesidad el ir reconociendo esta forma de carta de porte, sólo que al principio no se le explica

ni reglamenta debidamente. Esto en realidad sucede con todos los proyectos o estudios sobre determinada realidad naciente, la cual trata de regular jurídicamente.

El Código de Comercio del año de 1884, en su artículo 283 siguiendo al proyecto mencionado anteriormente, copia íntegramente al anterior artículo del mismo.

Nuestra legislación vigente (1887) que entró en vigor el 1.º de enero de 1890, y que después de múltiples reformas ha llegado hasta nuestros días, también peca de la obscuridad ya mencionada, ya que siete artículos hablan de la carta de porte y dieciséis regulan los derechos y obligaciones.

Tenemos entonces, desde que se inició el contrato de transporte que el porteador expide en su carta de porte, y por ende llegamos a la conclusión de que este precepto no contiene las características necesarias para poder constituir lo que en esta época se requiere para reglamentar a la carta de -

porte. Mas bien podemos asegurar que este precepto transcrito se apega a una de las formas del derecho italiano, ya que el precepto italiano que comentamos agrega que a falta de alguna declaración por parte de los porteadores, se presume que la mercancía ha sido recibida en buen estado, y conforme a la carta de porte, presunción que nuestra legislación tácitamente incluye en el artículo 581.

Como ya mencionamos anteriormente, el Código de Comercio es la principal regulación que tiene la carta de porte, así mismo, creo que debo incluir en esta tesis a dos regulaciones que aunque emanan del mismo Código de Comercio, son también importantes y las cuales son:

La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y que a la letra dice: que los títulos de crédito son cosas mercantiles, dicha ley dá la siguiente definición:

Son títulos de Crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos

se consigne, artículo 5 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. Raúl Cervantes Ahumada, también avala lo dicho por la ley. (19)

Esto viene a colación, ya que nuestra famosísima carta de porte, la consideramos como un título de crédito, por lo que considero que la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito también regula a la carta de porte. Este precepto aclara posibles conflictos de derecho internacional privado que se podrían suscitar entre dos o más países, ya que el citado precepto hace constar en la carta de porte, el estado en que se encuentre la carga; ahora bien, en el caso de que la mercancía procediere del extranjero y estuviere averiada, - la empresa mexicana tendrá el derecho de rehusar la carga, avisando al consignatario con la debida prontitud.

Pasando a la Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940 (mucho más adelantada que el Código de Comercio), apreciamos que reglamenta a la carta de porte de una manera más am



plia, porque en su artículo 168, aunque habla del conocimiento de embarque, considero que se equipara a la carta de porte, ya que funje como tal y está mejor regulada y contiene los mismos requisitos de la carta de porte.

Al igual que el precepto anterior, también regula de manera muy importante al tráfico internacional, por lo que confirma con nuestra aseveración, en el sentido de que nuestra ley si adopta en principio la carta de porte, siguiendo la doctrina italiana, misma que se ha afirmado como clásica.

Por último, el Código de Comercio en su artículo 2o. comenta que a falta de disposiciones serán aplicables a los actos de comercio las del derecho común; indicando con ello que los reglamentos del Derecho Público son los preceptos en sustitución de los de Derecho Privado.

IV.- Naturaleza jurídica.

El Maestro Rodríguez Rodríguez, no niega ni afirma que la carta de porte, sea un título valor representativo de mercancías y asegura que los artículos 582 en su parte final, 583 párrafos II y III, 588 y 589 del Código de Comercio, sean los fundamentos legales para afirmar que la carta de porte es un título; nosotros ya hemos afirmado que sí es un título valor, ya que para el ejercicio del comercio en México, es necesario que se expida una carta de porte, en todas y cada una de las operaciones mencionadas; ésto con el fin de asegurar no el contrato de transporte, sino la carga, la mercancía, o la cosa que ha de transportarse. (20)

Asimismo, el Maestro señala que las objeciones son infinitas para no reconocer a este documento como títulos valores, entre ellas menciona los artículos 582 y 585 del mismo Código de Comercio en que, se menciona que la carta de porte no es esencial -

para el ejercicio del derecho, ni literal, ni concede un derecho autónomo.

Yo difiero del Maestro Rodríguez y Rodríguez - en cuanto a su teoría, debido a que en el ejercicio del comercio no hay persona que no se sujete a las condiciones que previamente ya analizamos en este - trabajo de la carta de porte. Ya por su seguridad, ya por su conveniencia, ya por calidad, y así podemos afirmar varias atribuciones para la carta de - porte; no negamos las afirmaciones del Maestro, pero sí considero que la carta de porte si es un título.

Al tratar de resolver el arduo problema de de--terminar la naturaleza jurídica de la carta de porte, lo que ha sido la máxima aspiración de la mayoría de los juristas que se dedican a estudiar el Derecho Mercantil en particular.

Concretamente en el presente capítulo trataré de explicar todas las afirmaciones de lo yá trata--

do, por lo que opino que la carta de porte puede ser una especie de cesión de todas las obligaciones y derechos del porteador, o sea una representación que asume el porteador por cuenta propia y de los subsiguientes (si los hay), así la fuerza de la ley y no en las relaciones íntimas de los porteadores.

La ley establece que la mercancía sea acompañada durante toda la expedición por una responsabilidad íntegra, consecuencia por la cual el porteador se encuentra siempre respondiendo de la ejecución del transporte en su totalidad, es decir, que responde tanto de sus culpas como por lo demás, ya fueren presentes o subsiguientes.

En otros términos la ley debería considerar al contrato de transporte y a la carta de porte como una relación jurídica indivisible, como un "opus indivisible", sometiendo con esto a cualquiera que asuma su ejecución, total o parcial a todas las obligaciones que lleva consigo desde su origen.

Las consecuencias de la indivisibilidad del -

contrato son, que toda la disciplina jurídica del -- transporte realizado por el porteador se encuentre en el acuerdo que se pactó entre el porteador y el cargador, siendo sus cláusulas la base que regulará la responsabilidad de los sucesivos contratos de transporte.

Nace así un nuevo contrato de transporte con su carta de porte entre las personas que toman parte, pasando de una a otra ésta responsabilidad.

V.- ¿Es un documento representativo de mercancías?

Hemos visto a través de este modesto trabajo, - que los transportes de cosas, se refieren con todo - detalle a la carta de porte, con observancia de las demás condiciones señaladas en los reglamentos. Lo que quiere decir que todos los porteadores deben someterse a la estricta reglamentación del contrato de transporte, ya que la ley obliga a las empresas a - someter sus contratos a la inspección de la secretaria de Comunicaciones, y son aplicables cuantas disposiciones se han citado en el presente trabajo; encontramos luego entonces, que todos los contratos de berán tener presente la existencia de la carta de - porte, existiendo un vínculo jurídico con vistas lógicamente a la realización de contratos de transporte, en cuyo cumplimiento interviene la carta de porte, vínculo que se exterioriza en la redacción de - una carta de porte.

Al respecto nos dice el Maestro Rodríguez Rodríguez, que la carta de porte será decisiva para deter-

minar objetivamente el límite del derecho de retención. (21)

El artículo 76 de la Ley de Vías de Comunicación, determina que las empresas porteadoras extenderán al remitente una carta de porte.

En el Código de Comercio, los artículos 581 y 600, fracción II que a la letra dicen: "que los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que surjan sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones - que la falsedad y error material en su redacción.

El artículo 600, en su fracción II, establece - que el porteador deberá extender al cargador una carta de porte.

El Maestro Manuel Broseta Pond, afirma que los - objetos que se han de transportar, han de ser debidamente especificados en la carta de porte. (22)

21. Ob. cit., pág. 280.

22. Ob. cit., pág. 301.

El artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que a la letra dice: que el contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un CONOCIMIENTO DE EMBARQUE que deberá contener (aquí enuncia los mismos requisitos de la carta de porte). Tal como había puntualizado con anterioridad respecto de la carta de porte, son contados los autores que lo tratan, sobre todo como tema único y principal de estudio, pues generalmente se le encuentra en obras sobre transporte en general, en las cuales apenas si le dedican pequeños capítulos a dicha carta de porte.

Otros estudiosos abordan en forma muy superficial y cuidadosa o incidentalmente, pero todos ellos en el capítulo del porteador ven las características que se presentan de la carta de porte.

De todas las explicaciones diversas que a continuación mencionaremos, hay las características afines a cada una de ellas; así se podrá formar una



definición de si es, un documento representativo de mercancías, sin temor de caer en extremos inciertos y equívocos. Solamente se citarán algunas tesis de los autores más conocidos.

Rodríguez Rodríguez, sostiene que la carta de porte es el documento representativo de mercancías, pero, desmiente mas adelante, encontrándose dos opiniones en un mismo sentido, es decir, que el Maestro Rodríguez Rodríguez, afirma y niega. (23)

Brosseta Pond, dice siguiendo el pensamiento de Rodríguez Rodríguez, que hay una carta de porte cuando el porteador está obligado a expedirla, o sea, se sujeta a la ley de comercio. (24)

Tena Ramírez, se sujeta a reconocer que la carta de porte es un documento que realiza las funciones de un seguro de la mercancía. (25)

23. Ob. cit., pág. 259.

24. Ob. cit., pág. 338.

25. Introducción al Estudio del Derecho, Editorial Porrúa, edición XIV, México, 1976, pág. 185.

Cervantes Ahumada; cuando un porteador para realizar el transporte, emplea la carta de porte en el servicio, hasta que la mercancía llegue a su destino, entonces estamos frente a un documento representativo. (26)

Por último Joaquín Garrigues, sostiene que un contrato único de transporte, debe extenderse la carta de porte para el cargador y así evitar futuros o posteriores problemas. (27)

De las opiniones anteriormente indicadas, podemos derivar que la carta de porte, sí es un documento representativo de mercancías. Todos los autores citados coinciden en que se realiza un sólo contrato de transporte, pero expidiéndose para tal efecto una carta de porte.

Luego entonces derivamos por las aseveraciones de la ley, indicando que la carta de porte sí es -  
UN DOCUMENTO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS.

26. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, 3a. edición, México, 1970, pág. 619.

27. Ob. cit., pág. 256

VI.- Necesidad de una regulación adecuada de la car  
ta de porte.

Hemos analizado hasta aquí, las diversas legis-  
laciones que regulan a nuestra carta de porte; de es-  
te modo, hemos tratado de los negocios en que se pue  
de utilizar y el típico modo de ser usada por los co  
merciales en el contrato de transporte. Pero para -  
completar el análisis, precisa estudiar la regulación  
en que se debe fundar el tema de este trabajo. La -  
carta de porte tiene singular importancia no sólo en  
cuantas ciertas operaciones, en la que como ya se ha  
dicho, los comerciantes pueden practicar con ellas,  
sino por su constitución y funcionamiento están sone  
tidas a un régimen peculiarísimo.

Se habla del contrato de transporte y de su car  
ta de porte y ¿qué relación guardan uno y otro pre-  
cepto?

En el derecho mexicano, es tradicional la deno-  
minación del contrato de transporte, así como en los  
Códigos de Comercio de 1884 y de 1889, ya se em---

plea y desde 1897 se han dictado diversas regulaciones de la carta de porte o como la llamen las leyes antes vistas.

Para nosotros contrato de transporte y carta de porte son sinónimos, aún cuando no se aplique el mismo caracter para uno y otro.

De todos modos deben distinguirse las instituciones del contrato de transporte propiamente dichas de las instituciones auxiliares que están sometidas a un régimen especial.

Estas disposiciones especiales como es el caso de la carta de porte, van encaminadas según criterio personal a la protección del público en general, en razón a la influencia que las instituciones del comercio tienen sobre la economía nacional, han inducido al legislador mexicano como en otros muchos países, a regular severamente a la carta de porte. Entre las muchas disposiciones especiales que se ocupan de esta materia, consideramos las siguientes:

Código de Comercio para el régimen de intervención estatal en la organización y funcionamiento de la carta de porte. Es por lo que creemos que tiene limitado su objeto, sólo puede realizar aquellas - operaciones para la que expresamente hayan sido elaboradas, la ley determina explícitamente las operaciones que debe realizar la carta de porte (artículo 281 del Código de Comercio).

Para mí criterio la Ley de Vías Generales de Comunicación al igual que el Código de Comercio se refieren al hablar de este documento típico (carta de porte), pero las demás regulaciones (Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Código Civil, etc.) tratadas con anterioridad en este trabajo, difieren en cuanto a su estructura o normas específicas. Los grandes jurisconsultos del Derecho Mercantil también difieren o divagan en cuanto a la regulación de la carta de porte, en el sentido de disciplina jurídica; queremos entender que no hay motivos suficientes para ello, o que no les interesa llevar a un caso de separación del contrato de transporte, seguirá siendo un capítulo con normas a veces peculiares, a veces ordinarias del derecho mercantil, sin que sea posible desglosarlo del mismo.

VII.- La unificación legislativa en materia de trans  
porte de mercancías.

Sin duda podría pensarse que unificar los crit  
erios y las legislaciones es cosa fácil, técnicamente  
es muy discutible determinar la naturaleza jurídica  
relativa al transporte.

Como fuente legislativa podemos encontrar en -  
primer término a nuestro criterio a la Ley de Vías  
Generales de Comunicación, y como auxiliares de és-  
ta al Código de Comercio, Reglamento General de Fe-  
rrocarriles, Reglamento de Tránsito en los Caminos  
Nacionales, la Ley de Navegación y Comercio Maríti-  
mo, etc.

Así podríamos enumerar infinidad de preceptos  
o legislaciones, pero tratar de unificar todos ---  
ellos sería como empezar a inventar la electrici-  
dad, ya que en materia jurídica es muy difícil uni-  
ficar criterios. Es visto que los legisladores se  
pasan horas, semanas y aún meses discutiendo un te-

ma de cualquier índole; sería sugerir una reunión de trabajo entre los representantes de los diferentes medios de locomoción o de transporte, como es el aéreo, el terrestre (en todas sus modalidades), el marítimo, sin que se vieran afectados sus intereses tanto pecuniarios como morales y aún políticos y hablando de políticos a las autoridades que serían en su totalidad un mundo de gente. Y ¿Enviar al ejecutivo un proyecto de ley? es como mandar un astronauta a Júpiter.

Para el autor de este trabajo reconocer que unificar la legislación en materia de transporte, es y será muy discutible por años, ya que como lo he manifestado, afectaría muchos intereses de índole particular, así como público. La iniciativa privada es un organismo en México bastante fuerte podría hacer valer sus derechos y unificar los criterios, pero en cuanto a las autoridades considero que tienen que pasar años para poder ser posible la realización que es tan necesaria para el comercio y los que lo ejercen, tanto de una parte

(porteador) como de la otra (cargador), sin olvidar a los terceros (destinatario), (consignatario), etc.

Todos los que conocemos esta figura, debemos darle un enfoque y una publicidad suficiente, para que nuestro pueblo la conozca y se pueda llegar a unificar el contrato de transporte como un requisito necesario para la contratación del mismo, y como medio de evitar fricciones económicas, administrativas, jurídicas, etc.

Como mencione con antelación el hecho de no realizar la unificación legislativa de la figura del transporte en absoluto debe derivarse de que sea una idea obsoleta, sino al contrario, que es actual, indispensable y necesaria, como lo precisé en el elemento que nos da el contenido del contrato de transporte, por lo que a la cuestión económica, que nunca podrá perder importancia y mucho menos este siglo que es de caracter eminentemente materialista; para ello insisto en una comunicación adecuada en todos los ordenes y esencialmente en el jurídico



que permitirá hacer llegar a todas las generaciones de juriconsultos, la existencia de esta primordial unificación legislativa.

Finalmente, y sólo porque resulta indispensable doctrinalmente, debe citarse el pensamiento del Lic. Roberto Guizar Díaz "que los porteadores tienen el derecho de pedir la unificación de la legislación del contrato de transporte, y a falta de esta legislación, seguirán prevaleciendo la anarquía en el transporte". (28)

28. El Transporte Combinado. Seminario de Derecho Mercantil y Bancario, U.N.A.M., México, 1961, un tomo, Talleres Litográficos Virginia, pág. 69.

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

---

## CONCLUSIONES

I.- Creemos que nuestros ancestros regulaban -- mejor los transportes (si así se les puede llamar, -- ya no conocieron ningún instrumento de carga) de mercancías en todos sus aspectos.

Las tribus que habitaban el Anáhuac antes de la llegada de los conquistadores, ya tenía idea de la -- carta de porte "como una función social" ya que existían instituciones que así lo demuestran; por ejemplo, los reyes o gobernantes mandaban a un custodio-- correo para las mercancías que les eran importantes, ya fueran para la guerra, la paz, la cultura, la -- agricultura, etc., podemos concluir que en el México precortesiano, de alto nivel económico, había una -- forma más institucional de protección a las mercancías, y su necesidad básica del transporte, pero sin tantos requisitos como los actuales.

De esa manera, bien regulado y controlado el -- transporte, deberíamos de copiarles esa organización.

II.- Se le daría oportunidad, creemos al comerciante-porteador, de tener el mundo en sus manos, si existiera un solo documento en todo el transporte; - oportunidad para que se integrara a la producción. Recibiría además un mayor y mejor servicio técnico, ya que la iniciativa privada para poder vender, tendría que embarcar en cualquier tipo de transporte, pero - con una única carta de porte. Lográndose el mejora-miento del nivel de vida, tanto política, económica y socialmente, pues, al recibir el comerciante-porteador bienes de producción más barato, podría cimentar bases sólidas, para resistir la adversidad de los malos ciclos económicos.

Creemos, que sería también altamente beneficioso para el sector transporte que se utilizara todo el potencial que se tiene en el país, en cualquiera de sus modalidades, previamente estudiadas.

Luego entonces, al unificarse los criterios con una única carta de porte, el porteador y el cargador-coordinarían la jurisprudencia mexicana.

III.- En apariencia, se concluye con estas resoluciones este pequeño ensayo, pero sería vanidoso y falso decir, que efectivamente terminó la labor y que se dan las ideas finales, ya que en realidad lo único determinante es que, en estas ideas que llamo conclusiones, porque tradicionalmente así se ha establecido, no es otra cosa que las bases inquietantes para desarrollar un verdadero trabajo, aun sobre aquellas en las que se dan soluciones que pudieran parecer definitivas, pues no escapa a la mente absolutamente honesta, que el tiempo y un mejor estudio o experiencia, hagan cambiar totalmente esas ideas, por tanto, sólo son consideraciones determinadas por la necesidad de superación del individuo. Inquietud que provocó el deseo innato del conocimiento, que día con día se adquiere y entre más se aprende, más se vigoriza el individuo.

Creemos sinceramente que elaborar una aseveración de este tamaño, es conocer el valor de las cosas, enfrentar la realidad de los hechos, tener el valor civil de manifestar mediante este trabajo, el

coraje y el esfuerzo de haber podido desarrollarlo, no sin tener la dirección del Lic. José Alberto Solís Marín, primero como catedrático de la materia, después, asesor del presente trabajo, y por último como amigo y conductor.

En este trabajo ya apreciamos las características del transporte y su contrato, y de la carta de porte; ya que para esta época es una necesidad ir reconociendo esta forma especial de contrato, sólo que al principio no se le explica ni se le reglamenta debidamente. Esto en realidad sucede al querer explicar la estructura jurídica del transporte, figura que va agrandándose.

El Código de Comercio y el Código Civil, señalan que el contrato de transporte está muy bien reglamentado, pero en realidad, en la práctica no es posible lograr este objetivo, porque los comerciantes imponen su criterio en su persona y en su patrimonio.

Al ejercer el negocio del transporte, tendrá -

que registrarse como tal en la Oficina mas próxima de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para declarar los ingresos y egresos que genere dicho negocio; solicitar permiso a la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal, si el transporte se realiza dentro del mismo, de no ser así, se tendrá que solicitar el permiso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; aumentando a éstos sufrimientos, las mil y un penalidades, debido a que sí no es a una policía, será a otra, a la que habrá que agregar a los ingresos, y lógico es, ésto no tendrá que manifestarlo el porteador-cargador.

En relación a ésto último, acontece en nuestro país que el porteador-cargador que compra la mercancía y por sus propios medios la transporta hacia los centros de abasto del país, no puede o no debe transportar la mercancía que no está inscrita en su giro.

IV.- El hombre por naturaleza busca seguridad en todos los actos de su vida, de ahí nace la preocupación constante por auxiliarse en contra de la adversidad, y por ende, desde épocas muy remotas, encontramos sociedades dedicadas al comercio con mayor o menor evolución, pero que sin duda ya poseían la semilla del comercio que dá vida a éste. Estos rudimentarios principios, fueron evolucionando con el tiempo, conforme los pueblos alcanzaban un nivel mayor de civilización.

La seguridad que obtiene el comerciante, es el saber que, sus productos están en el mercado, luego entonces, no compra riesgos y al asociarse con otros de su misma índole, la ya mencionada seguridad es imprescindible en el comercio.

En México, las llamadas ferias, también lograron una gran importancia en la evolución del comercio, que conjugada la religión y la diversión, los comerciantes o mercaderes tenían éxito en sus ventas y seguraban el trayecto de ida y vuelta a sus lugares de origen.



Consideremos, que el comercio y su transporte -nacen de la evolución humana, sin que tenga el mérito de su creación ningún país en especial, porque es indiscutible que esta institución brotó a la vida mediante un proceso espontáneo de adecuación a las necesidades económicas del momento histórico. En la práctica, el más arduo problema con el que se enfrenta esta institución, cuya solución propongo en el capítulo tercero mediante la creación de una carta de porte única para todo el transporte.

Sería el ambiente viciado del medio mercantil, las instituciones de comercio oficiales que se dedican a operar, tanto en la compra como en la venta, -han desvirtuado sus funciones crediticias que se les había encomendado en principio y a la vez han propiciado el peculado y la rapiña de ambas partes, lo que ha traído como consecuencia un relajamiento moral en el medio de que se habla. Tratar de romper o cambiar esta situación en forma integral, es muy difícil y problemático; sin embargo, las nuevas generaciones deberán hacer frente a sus necesidades y de--

ben ser la esperanza para la solución del problema -  
mercantil.

Ha llegado el momento de romper con el legado -  
de muchos siglos de ignorancia y explotación, impul-  
sando debidamente en sus ansias cada día más noto--  
rias de superación y ello se conseguirá solamente a  
través de responsabilizarlos plenamente de sus actos.

V.- El contrato de transporte, es parte integrante del comercio mexicano; originalmente la creación de este servicio fue encomendado a las empresas locales y cooperativas, por conducto de los llamados transportes públicos o únicos (ya que no existía en el país una asociación o empresa debidamente constituida para el transporte, sólo con honrosas excepciones y ésto dado a empresas extranjeras), sin embargo, éstos nunca llegaron a constituirse por la revolución y movimientos huelguísticos, o golpes de estado. En el año de 1942, se crea la primera mutualidad que fue la iniciadora en practicar acarreos dentro y fuera del país.

En el año de 1954, por decreto presidencial, se crean infinidad de compañías transportadoras privadas y una oficial, que es la que transporta el correo y documentos propios del gobierno; auspiciadas o beneficiadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se cubre casi en su totalidad la red de carreteras existentes en el país, y aun se enlaza con nuestras fronteras.

Con la experiencia de ambas (oficial y privada), se expiden varias circulares para obtener una mejor relación de porteadores y cargadores; y es en el año de 1961, cuando en realidad se logra cubrir el territorio nacional, y aún cayos e islas de las que ni siquiera se sabía su existencia, dado que se crearon las llamadas autopistas, con el objeto de prestar un servicio eficaz y seguro con la regularidad y satisfacción para los usuarios.

VI.- En el penúltimo capítulo de éste pequeño ensayo, me estoy permitiendo proponer modestamente las bases generales y rudimentarias de un proyecto que puede ser modificado y adecuado por los peritos en la materia mercantil, que lo estudien y analicen para la creación de una regulación adecuada de la carta de porte, única en el transporte en general, cuya función constituiría una garantía por un sólo documento o título representativo que acompañe a la carga, y así evitarse tanto papeleo y controversia de índole legal, administrativa y aún social entre los porteadores, cargadores, destinatarios y personas que por una u otra causa intervienen en el mencionado transporte.

Serviría así esta idea de un servidor, para canalizar mayor cantidad de ahorro en tiempo y despacho de un medio de transporte a otro (terrestre-aéreo-marítimo), permitiendo contratar directamente a los porteadores, principalmente con la iniciativa privada, entendiéndose con ello el sector público.

Si llegara a lograrse a través de un documento

único, la íntima cooperación entre ambos sectores, - el beneficiario sería el pueblo, dado que a la fecha se encuentran separados y se obtendría un magnífico acuerdo administrativo y una eficiente red de distribución de mercancías, basados en la oferta y la demanda, ya que cada comerciante operaría como un puente de acceso entre los dos sectores evitando la centralización o acaparamiento del comercio y del transporte, y se le daría la oportunidad al porteador de transportar los productos que deseara por su calidad, necesidad o eficiencia; con oportunidad para que se integrara al comercio y recibiría además el cargador un mayor y mejor servicio, económico y eficaz, lográndose un mejor nivel de vida, al tener un documento único, las partes se sujetarían al clausulado de éste y se tendría un mejor balance de fuerzas.

Sería altamente beneficioso para las partes, contar con una única y real carta de porte, que al garantizarle el transporte, los integrantes podrían am

pliar sus operaciones, obteniendo mayores utilidades y por consiguiente la expansión de nuestra economía nacional.

En conclusión, creemos que la carta de porte debe ser el único documento que ampare las mercancías, en todas las facetas del transporte.

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

- Bamford Parkes, Henry. La Historia de México, Editorial Diana, México, 1980.
- Barousse Martínez, Guillermo. Contrato Mercantil de Transporte Combinado, U.N.A.M., Escuela Nacional de Jurisprudencia, México, 1950.
- Broseta Pont, Manuel. Manual de Derecho Mercantil, Editorial Tecnos, Madrid, 1974.
- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A., México, 1976.
- Cervantes Ahumada, Raúl. Títulos y Operaciones de Crédito, Editorial Herrero, S.A., México, 1978.
- Cortes Figueroa, Carlos. El Porteador Mercantil en el Transporte Terrestre de Cosas, Publicaciones del Seminario de Derecho Mercantil, No. 4, México, 1942.
- De Pina Vara, Rafael. Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, Editorial Porrúa, México, 1978.



Echavarri y Vivanco, José. Comentarios al Código de Comercio, Editorial Vargas, México, 1950.

Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, - Editorial Porrúa, México, 1970.

García Pelayo y Gross. Diccionario Larousse, locuciones latinas, Editorial Noguer, Barcelona, - España, 1953.

Guizar Díaz, Roberto. El Transporte Combinado, Seminario de Derecho Mercantil y Bancario, - - - U.N.A.M., Talleres Litográficos Virginia, México, 1961.

Mantilla Molina, Alfonso. Síntesis del Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1966.

Pallares, Eduardo. Compendio de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1956.

Perales Ojeda, Carlos. Naturaleza Jurídica del Contrato Estimatorio, Editorial Porrúa, México, - 1967.

Pirene, Jacques. Historia Universal, Grolier International, Inc., Editorial Exito, Bélgica 1973.

Rodríguez Rodríguez, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, Editorial Porrúa, México, 1976.

Tena Ramírez, Felipe. Derecho Mercantil Mexicano, Editorial Porrúa, México, 1971.

Tena Ramírez, Felipe. Introducción al Estudio del Derecho, Editorial Porrúa, México, 1978.

Uria, Rodrigo. "Comentario a la Ley de Sociedades Anónimas", Tesis profesional, México, 1941.

LEGISLACION

Código Civil, para el Distrito Federal, en materia común y para toda la República en materia federal.

Código de Comercio y Leyes Complementarias.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Ley General de Vías de Comunicación.

ESTA TESIS FUE ELABORADA EN EL SEMINARIO DE DERECHO PRIVADO DE LA ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ARAGON, U.N.A.M. BAJO LA DIRECCION DEL LIC. JOSE ALBERTO SOLIS MARIN, SIENDO ENCARGADO DEL SEMINARIO EL LIC. JOSE - LUIS HERNANDEZ MORAN.