



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE

FACULTAD DE DERECHO

CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

TESIS PROFESIONAL  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
ANTONIO DE JESUS PELCASTRE CUATE



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

# INDICE

Pág.

## INTRODUCCION

### C A P I T U L O I.

#### ANTECEDENTES DEL CONTRATO

1.- Nacimiento del contrato en Roma. . . . .	1
a) El "nexum". . . . .	5
b) La "Stipulatio". . . . .	7
c) La "Mancipatio". . . . .	8
d) La "In Jure Cessio". . . . .	9
e) La "Traditio". . . . .	10
f) La "Locatio Conductio Operis Faciendi". . . . .	11
2.- Obligaciones que nacen de los contratos en el Derecho Romano	13
a) Capacidad. . . . .	14
b) Consentimiento. . . . .	15
c) La "Pollicitatio". . . . .	17
d) Objeto. . . . .	17
e) Causa. . . . .	21
Citas Bibliográficas. . . . .	24

### C A P I T U L O II.

#### CONCEPTO Y FUNDAMENTACION

1.- Concepto. . . . .	28
2.- La doctrina general del contrato. . . . .	30
3.- El convenio y el contrato. . . . .	32
4.- La libertad en el contrato. . . . .	33
5.- La justicia en el contrato. . . . .	36
6.- Elementos esenciales del contrato. . . . .	42
7.- Elementos de validez del contrato. . . . .	46
Citas Bibliográficas. . . . .	52

### C A P I T U L O III.

#### EPECTOS DEL CONTRATO.

1.- Efectos del contrato. . . . .	57
2.- La obligatoriedad del contrato. . . . .	58
3.- La eficacia del contrato. . . . .	61
4.- La relatividad del contrato.. . . .	64
5.- La oponibilidad del contrato. . . . .	70
6.- La seguridad en los contratos.. . . .	75
Citas bibliográficas. . . . .	77

### C A P I T U L O IV.

#### CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL.

1.- Definición. . . . .	80
2.- Importancia del transporte. . . . .	83
a) Desarrollo e infraestructura en México.. . . .	83
b) Breve descripción mundial. . . . .	94
c) Conclusión.. . . .	97
3.- Legislación aplicable.. . . .	99
a) En el transporte marítimo de personas y carga. . . . .	99
b) En el transporte aéreo de personas y cosas.. . . .	100
c) En el transporte terrestre de personas y carga.. . . .	101
d) Disposiciones comunes a todos. . . . .	110
e) Consideraciones. . . . .	118
4.- Naturaleza Jurídica.. . . .	121
5.- Calificación Mercantil. . . . .	126
6.- Características del contrato. . . . .	130
7.- Clasificación.. . . .	134
8.- Situación de las empresa de transportes.. . . . .	138
9.- Condiciones comunes a todos los contratos de transporte sobre vías generales de comunicación. . . . .	154
Citas bibliográficas. . . . .	162

## C A P I T U L O V.

### TRANSPORTE DE COSAS Y PERSONAS.

1.- Transporte de cosas. . . . .	171
a) Concepto. . . . .	171
b) Elementos del contrato. . . . .	175
1) Elementos personales.. . . .	175
2) Elementos reales.. . . .	181
3) Elementos formales.. . . .	184
c) Contenido obligatorio. . . . .	189
1) Obligaciones del porteador.. . . .	189
2) Derechos del porteador.. . . .	191
3) Obligaciones del cargador. . . . .	192
4) Derechos del cargador. . . . .	194
5) Obligaciones del consignatario.. . . .	195
6) Derechos del consignatario.. . . .	196
2.- Transporte de personas.. . . . .	197
a) Concepto. . . . .	197
b) Elementos del contrato. . . . .	197
c) Contenido obligatorio. . . . .	198
3.- Transportes especiales en el Derecho Mexicano. . . . .	201
a) Transporte Aéreo. . . . .	201
b) Transporte Marítimo.. . . . .	203
c) Transporte Multimodal Internacional.. . . .	206
4.- Modos de terminación del contrato. . . . .	211
5.- Prescripción.. . . . .	213
Citas Bibliográficas.. . . . .	217
CONCLUSIONES.. . . . .	222
BIBLIOGRAFIA.. . . . .	225

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

Nuestro país ostenta una cultura occidental, cuyas bases tuvieron origen en la Cultura Grecolatina y es precisamente en el Derecho Romano donde encontramos la raíz de muchas de nuestras normas jurídicas. Es esta la razón de que en nuestro estudio se dedique el Capítulo I al análisis del contrato en Roma, para hacer evidente, que ya desde aquel entonces se contempla la figura del Contrato de Transporte, la "Locatio Conductio Operis Faciendi".

Se ha hablado mucho y en diferentes tonos acerca de la influencia del Derecho Civil sobre el Mercantil, o sobre su dependencia del último en razón del primero. Es cierto que el Derecho Mercantil ha tenido un desarrollo autónomo en relación al Derecho Civil, pero no olvidemos que la estructura jurídica que plantea el Derecho Civil ha sido utilizada, por el Derecho Mercantil, desde luego en éste se trata de darle más agilidad a todas las operaciones y obligaciones que emanan de él, para estar acordes con la vertiginosa vida comercial. Es esta la razón de que en nuestro trabajo se le dediquen el Capítulo II y III, a observar el concepto, la fundamentación y los efectos del contrato, desde el punto de vista del Derecho Civil.

Una vez que se tienen los elementos básicos de todo tipo de contratos entramos de lleno al estudio en particular del Contrato de Transporte Mercantil, es por ello que en el Capítulo IV se da la definición del Contrato de Transporte Mercantil, su importancia y desde luego se hace un pequeño esbozo de su desarrollo e infraestructura en México, así como a nivel mundial, también es necesario revisar la legislación aplicable ya sea en el transporte Terrestre, Marítimo o Aéreo. Desde luego se analiza su naturaleza jurídica, su calificación Mercantil, sus características, sus diversas clasificaciones, la situación de las empresas de

transporte y las condiciones comunes a todos los contratos de transporte sobre vías generales de comunicación.

No podemos dejar atrás el estudio de los elementos personales, rea les y formales, así como las obligaciones y los derechos del cargador, el porteador y el consignatario, tanto en el transporte de cosas como - en el de personas.

Y porque no, en un brevísimo comentario los transportes especiales, como son el de noticias, correo, telégrafos, radiocomunicación. De igual modo, en un rápido análisis el transporte multimodal, que es la última especialidad o llamémosle nueva figura del transporte y finalmente los modos de terminación del contrato que no son nada nuevos a los conocidos en el Derecho Civil, pero aquí comentamos los establecidos en el Có digo de Comercio, dedicando un inciso, dada su importancia, al estudio de la prescripción.

De este modo, aunque de manera breve, desarrollamos la presente te sis, sabemos que aún se puede decir más sobre el tema, pero hacerlo -- implicaría un trabajo muchísimo mejor integrado que el presente. Pero - pensamos que si éste es objeto de crítica por ser demasiado extenso para el objetivo que se pretende, un estudio más profundo implicaría un - tratado y por que no dejar esta inquietud para elaborarlo durante el -- pleno ejercicio de nuestra vida profesional.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES DEL CONTRATO

#### 1.- Nacimiento del contrato en Roma.

- a) El "Nexum".
- b) La "Stipulatio".
- c) La "Mancipatio".
- d) La "In Jure Cessio".
- e) La "Traditio".
- f) La "Locatio Conductio Operis Faciendi".

#### 2.- Obligaciones que nacen de los contratos en el Derecho Romano.

- a) Capacidad.
- b) Consentimiento.
- c) La "Pollicitatio".
- d) Objeto.
- e) Causa.



## CAPITULO I

### ANTECEDENTES DEL CONTRATO

#### 1.- Nacimiento del contrato en Roma.

Los diversos contratos se van generando y perfeccionando paulatinamente en la vida jurídica romana, reflejando su avance. Los contratos primitivos tienen una fisonomía distinta a la de los contratos de buena fe, que son posteriores en fecha; en un principio los romanos fueron eminentemente agricultores y guerreros, por lo tanto ruda y tosca era su vida, así mismo rudos y toscos eran sus convenios. Más adelante al tener contacto con otros pueblos, su modo de ser cambia, manifestandose este cambio en el desarrollo de los contratos, se separan del formalismo y rigor antiguo, para apearse más a la buena fe y a la equidad.

A fines de la República tenemos cuatro clases de contratos "aut enim re contrahitur obligatio, aut verbis, aut litteris, au consensu" los que se perfeccionaban por la entrega del objeto, por las palabras, por las menciones escritas y por el simple consentimiento.

Antes de seguir adelante, es necesario recordar, que en el Derecho Romano existían dos clases de derechos que formaban el patrimonio particular: Los Derechos Reales y los Derechos de Crédito u Obligaciones. En nuestro estudio unicamente nos interesa el Derecho de Crédito, puesto que es en éste donde encontramos el desarrollo del contrato. Nace aquí, la necesidad de conocer, ¿Qué es el Derecho de Crédito? "El Derecho de Crédito es una relación entre dos personas, de las cuales una, el acreedor, puede exigir de la otra, el deudor, un hecho determinado apreciable en dinero". (1).

Esta relación la podemos considerar desde dos puntos de vista: Del lado del acreedor es un derecho de crédito que cuenta en el activo de su patrimonio; Del lado del deudor es una obligación, una deuda que figura en su pasivo. Los jurisconsultos romanos utilizan la palabra "obligatio" para designar el crédito lo mismo que la deuda. Por lo tanto a los Dereg

chos de Crédito se les llama obligaciones.

Los jurisconsultos romanos no estudian cada obligación en si misma, según sus propias características, sino que sólo se limitan a describir las diferentes fuentes que les dan nacimiento. Una de estas fuentes es - el contrato.

El Derecho Romano no nos da una definición del contrato. Pero sabemos que en todo contrato se encuentra un acuerdo o sea el consentimiento de dos o más personas cuyo fin es la creación de una obligación sancionada y nominada por el legislador. Con el anterior fundamento podemos definir que el contrato es un acuerdo destinado a crear obligaciones, que - ha sido sancionado y nominado por el derecho. Con este breve parentesis podemos ya dar inicio al desarrollo histórico de los contratos.

La terminología jurídica aplicable a obligación, ha variado según las épocas, apareciendo en las fuentes conocidas, usada en diversos sentidos, antiguamente la obligación se designaba con el término "nexum" o "nexus" (esta parece ser la manera más antigua de obligarse), de "nectare" que significa atar, vincular; después hallamos empleada con cierta generalidad la palabra "obligatio" (en la época posclasica), de ob y ligare, con la cual se da a entender que, su esencia, estriba en la sujeción del deudor a los poderes y derechos del acreedor. Del lado activo de la obligación se encuentra un "creditum" o "nomen", que le corresponde al acreedor "creditor"; y del lado pasivo, un "debitum", que constituye el deber jurídico del deudor "debitor". Ambos se denominan también "reus", aunque este término propiamente se le emplea para señalar al deudor, "reus stipulandi", el acreedor y "reus promittendi" el deudor.

Con lo anterior, se podrá comprender mejor la definición de obligación contenida en las Instituciones de Justiniano, al decir: "Obligatio est iuris vinculum quo necessitate adstringimur alicuius solvendae rei secundum nostrae civitatis iura". (la obligación es un vínculo jurídico por el que estamos constreñidos a la necesidad de pagar una cosa a alguien, según el derecho de nuestra ciudad). Debe entenderse que esta definición no sólo comprende las obligaciones que consisten en pagar o dar,

sino también cualquiera otra prestación, así podemos decir que la substancia de las obligaciones consiste, no en que se haga nuestra alguna cosa corpórea o una servidumbre, sino en que se constriña a otra a darnos, a hacernos, o a prestarnos alguna cosa.

Por otra parte, el sentido que debe atribuírsela a cada uno de estos conceptos, según el referido texto, es el siguiente: "Dare", significa la transmisión del dominio de una cosa, o la constitución de otro derecho real; "Facere" abarca los hechos positivos o negativos del hombre, - constituido en deudor; y "Praestare", comprende toda entrega de una cosa para su uso y disfrute, pero sin dejar constituido un derecho real.

La expresión "Praestare" ha sido objeto de múltiples interpretaciones, afirmándose que significa la prestación en general, por la que se incluye en ella el "dare" y el "facere", dándole a estos términos su sentido más amplio. El término "praestare" se encuentra en las fuentes romanas empleado para expresar las prestaciones de carácter accesorio, como el resarcimiento de daños y perjuicios.

En cuanto al contenido de la obligación se ha sostenido que debe ser pecuniario, fundándose para ello en un texto de Ulpiano que dice: - "En la obligación se comprenden las cosas que con dinero se pueden pagar y entregar".

Con todos estos conceptos, es incuestionable que ya se distinguen y destaquen las condiciones esenciales de toda obligación y que subsisten hasta nuestros días: a) El vínculo jurídico, b) Los sujetos activo y pasivo, indispensables en esta relación jurídica y c) La prestación que puede consistir en dar, hacer o no hacer.

Es importante hacer resaltar que la obligación como producto del contrato, en las diferentes etapas del Derecho Romano, sufre varias transformaciones, así vemos que la sociedad romana, durante su primer período o época Monárquica (desde la fundación de Roma hasta la extinción de la Monarquía, años 1-244 de Roma o 753-510 antes de Cristo), está regida por normas consuetudinarias que, aunque sean de Derecho, sin embargo no proporcionan la seguridad jurídica de las leyes escritas, ya que éstas

no existían, por lo tanto las Leyes "Regiae" no pueden aceptarse plenamente. El Derecho consuetudinario, integrado por usos y costumbres seculares, es arbitrario en su aplicación. Por esto la clase sacerdotal patricia que era la única que controlaba el conocimiento del derecho y la práctica jurídica se negó hasta el último momento a que trascendiera al público por medio de leyes escritas, medio de opresión que más bien usaron los patricios, contra el cual lucharon con tenacidad los plebeyos, hasta que obtuvieron un código de leyes que, aunque en su plenitud, no consagra plenamente el principio de igualdad; sin embargo, ya era posible discutir las e interpretarlas a la luz pública.

En efecto, no es sino hasta el segundo periodo, La República (245-724 de Roma o 509-30 antes de Cristo), en que se destaca el triunfo más importante obtenido por la plebe, puesto que indudablemente es cuando se hace la fijación del Derecho en leyes escritas, en virtud de la promulgación del Código de las XII tablas, Ley que es de gran trascendencia, - puesto que constituye el punto de partida en todo el Derecho hasta las compilaciones del siglo VI.

La ley de las XII tablas contiene disposiciones de carácter público, así como privado; sus preceptos son sencillos y generales, predominando en todos los actos jurídicos el formalismo y la solemnidad, propios seguramente de un pueblo que se inicia en la vida jurídica. La regulación Decenviral, no fue teórica ni filosófica, sino más bien práctica. No se encuentran en ella detalles ni minuciosidades, sino reglas del más diverso carácter y de un amplio contenido, gracias a lo cual puede desenvolverse esta legislación y adaptarse a las nuevas necesidades, mediante la interpretación.

La tabla I. regula: "De in jus vocando" de la comparecencia ante el magistrado; La tabla II. "De judiciis" de las instancias judiciales; La tabla III. "De aere confese rebusque juris judicatis" de la ejecución de caso de confesión o condenación; La tabla IV. "De jure patrio" del poder del padre de familia; La tabla V. "De haereditatibus et tutelis" de las herencia y de las tutelas; La tabla VI. "De dominio et possessione" de la propiedad y de la posesión; La tabla VII. "De jure aedium et agrorum"

derecho en cuanto a los edificios y las heredades; La tabla VIII. "De delictus" de los delitos; La tabla IX. "De jure publico" del derecho público; La tabla X. "De jure sacro" del derecho sagrado; La tabla XI. es un suplemento de las cinco primeras tablas; Y la tabla XII., también es un suplemento a las cinco últimas tablas.

Las XII. Tablas, fueron grabadas y expuestas en el "Forum" constituyendo todo un conjunto de Derecho. Por todo lo expuesto, es evidente que la obligación contractual romana experimenta diversas variaciones en su devenir histórico.

a) El "nexum".

Parece que ésta fue la manera más antigua de obligarse del Derecho Romano. En términos generales, consistía en una solemnidad "per aes et libram", que exigía la presencia de cinco testigos representativos de las clases creadas por Servio Tulio y el portador de la balanza "librepens" o sea que se realizaba por medio del cobre y la balanza, ya que los romanos desconocían el arte de acuñar la moneda, pesaban el metal ante la presencia del "librepens" y los testigos ciudadanos romanos púberos, operación que requería de formas rituales, creándose así la primitiva obligación del préstamo; pero sí se usaba para transferir la propiedad de la "res mancipi", entonces se denominaba "Mancipatio" o "Mancipium".

Este negocio jurídico formal "per aes et libram" ha creado polémicas, considerándolo en sus diversos aspectos, pero todas las investigaciones, fatalmente quedan en el campo de las conjeturas, debido a la escasez de fuentes jurídicas auténticas en que fundarse. Lo que sí parece cierto es que cayó en desuso al final de la República, aboliéndosele en el año 428 de Roma y en el 388 de Cristo, en que se suprimen las prisiones privadas. Al acuñarse el metal convirtiéndose en moneda, no fue necesario pesarlo realmente, pero este acto continuó usándose simbólicamente.

Como parte accesoria al "Nexum" se les unía la "Mancipatio", que tenía plena validez legal, según lo dispuesto en las XII tablas y mediante ella, los convenios verbales que se hacían estaban sancionados civilmente.

Otra teoría considera que el "nexum" más que originar una deuda, era una auténtica pignoración en forma solemne del deudor, de donde nacía el

poder sobre su persona. La obligación, según este criterio, existió con anterioridad al acto de pignoración que la garantizaba. Incluso se ha discutido el carácter y los efectos jurídicos del "Nexum". En realidad refleja la naturaleza de una primitiva obligación como una vinculación estrictamente personal, que se traducía en un derecho ejecutivo que ejercitaba el acreedor sobre el deudor, en caso de que éste incumpliera lo convenido, sometándolo a un estado de cuasi-esclavitud. "La Manus iniectione" especie de acción de la ley para la ejecución forzosa, Tabla III., II. "Post deinde manus iniectione esto, in jus ducito" era el procedimiento dirigido al cuerpo del deudor, que al ser declarado "Nexi" quedaba sujeto al arbitrio del acreedor, que podía encarcelarlo, tratarlo duramente y obligarlo a trabajar en su derecho. Mientras no pagara, se mantenía en estas condiciones dolorosas; Si quería satisfacer la deuda, debía recurrir a la solemnidad de la "Nexi liberatorio", a la que alude Gayo en sus Instituciones. Naturalmente esta opresión sobre los deudores, comúnmente plebeyos, a los que con todo rigor se les aplicaba el "Nexum", fue causa de intensas discordias sociales.

Fueron definitivamente resueltas estas pugnas contra la tiranía del crédito por la Ley "Poetelia Papiria" (428 de Roma), dictada en beneficio de los "Nexi", los cuales fueron libertados, prohibiéndose en el futuro la prisión por deudas, como consecuencia de la garantía personal que implicaba esta primitiva forma de obligarse.

"Tal era para el ciudadano romano la forma quirital y primitiva de obligarse: la reunión de una pantomina simbólica y de las palabras sacramentales. Los contratos de préstamo (mutuum), de prenda (pignus), de depósito (depositum), se formaban así en su origen. Posteriormente la simple tradición de la cosa bastó para engendrar la obligación civil, y así fueron reconocidos los contratos que los romanos calificaban de contratos formados Re. La marcha del Derecho Civil Romano, en las formas civiles de los contratos, consistía en simplificar esta solemnidad, per aes et libram; a tener por verificado el acto simbólico del peso, la barra de metal por pesada y dada, y en abandonar de este modo la pantomina natural de los primitivos tiempos". (2)

b) La "Stipulatio".

Es de carácter solemne y eminentemente formal, se perfecciona de manera oral, ya que la escritura no era de gran aceptación hasta tiempos cercanos a Justiniano. En algunos casos, sin embargo, excepcionalmente se exigía la escritura, como en el contrato literal y en donaciones cuantiosas. Más adelante al desarrollarse el derecho se vuelve opcional. A fines de la República nos encontramos que los mismos contratos formales se consignan por escrito. La influencia griega es determinante ya que Roma utiliza el mismo modo de los griegos, tablas de madera encerada.

La "Stipulatio", solemne, formal y oral. También fue el índice de la contratación romana en todos los tiempos, no obstante las profundas modificaciones que experimentó, a medida que va desapareciendo el rigor primitivo del "ius civile", ya que éste, le presta lo mismo, que a la "Mancipatio" y a la "In jure cessio", sus propias esencias, así como su adaptabilidad a las más diversas finalidades que podían proponerse los contratantes.

Algunos autores como Savigny y Maynz, citados por Froylán Bañuelos, sostienen que la "Stipulatio" desciende del "Nexum"; para otros, este contrato verbal tiene su origen en un juramento "promisorio", o en ciertas ceremonias religiosas propias de la "Sponsio", cuyo origen es también - antiquísimo.

"Es una fórmula de palabras con las que el que es interrogado responde que dará o hará aquello por que fue interrogado. Es el modo más simple y elemental de contraer una obligación por la palabra, pues consistía en una interrogación del que figuraba como acreedor (stipulador) seguida de una respuesta concordante, aceptando obligarse (promissor). Spondeo nihi centum dare. A lo que el deudor respondía, Spondeo. Tal es el ritual reservado siempre a los ciudadanos". (3).

En la estipulación nos encontramos características propias de su misma formalidad y solemnidad, estas son:

1) La expresión verbal de una pregunta y de una respuesta, por medio, al principio, del término "Spondere", pero después al extenderse a los peregrinos se pudieron usar "Promittis, Promitto; Dabis, Dabo, Facies, Facio"; términos cada vez más liberales.

2) La absoluta concordancia entre lo que se interroga y lo que se responde, esto era fácil de lograr según el verbo que se empleaba.

3) Las partes contratantes debían estar presentes, lo cual excluía una estipulación entre ausentes.

4) La unidad del acto "unitas actus", esto es que a la interrogación del "stipulador" debía seguir, sin intervalos, la respuesta o contestación del "promissor".

5) El objeto al principio fue una cantidad determinada de dinero - "certa pecunia", pero con el tiempo cualquier prestación fue posible en la "Stipulatio".

En la legislación de Justiniano, dejó de ser obligatorio el empleo de la lengua latina, bastando que las partes contratantes se entendieran, pudiendo emplear un intérprete en caso contrario.

"Más tarde aún desaparece el carácter de fórmula, y hasta el griego era admitido en la estipulación; una de las partes puede interrogar en la tín, y la otra responder en griego, o reciprocamente, bastando que la in terrogación y la respuesta sean conformes, cualesquiera que sean las expresiones. Tal es el contrato que los romanos decían formado Verbis. Es una forma de obligarse muy general, en el sentido de que puede aplicarse a toda especie de obligaciones que se contraigan". (4)

c) La "Mancipatio".

Es conocida antes de la Ley de las XII tablas, es la "Mancipatio", una fórmula de caracteres solemnes y que se realizaba "per aes et libram" y cinco testigos, todos púberos, que tuvieran el "comercium"; primitivamente la "Mancipatio" era un negocio jurídico abstracto, a más de solemne verificandose de la siguiente manera: el vendedor y el adquirente concurrían ante un "librepens" que portaba una balanza y cinco testigos, ciuda danos romanos, púberos e idóneos. La cosa que se iba adquirir debía estar presente, si era mueble, ya que en el caso de la venta de un predio o inmueble, se permitía traer algo que lo representara en el acto. Se pronunciaban palabras ~~emmes~~ por parte del adquirente, que significaba que era propietario, tocando la balanza con un pedazo de cobre, que se entregaba al enajenante como precio. Cumpliendose estas formalidades es-



trictamente, se transfería la propiedad de la "res mancipi", a la que se aplicaba especialmente con todas las obligaciones y garantías que le otorgaba la ley.

Gayo nos dice que la "Mancipatio" era una imaginaria "venditio", con lo que indicaba su transformación de acto real en simbólico. Todos estos elementos representados en esta transacción, son símbolos integradores - del negocio jurídico mismo; así los testigos son representantes del pueblo llamado a consagrar el acto, la subsistencia de la balanza, la referencia remota del pago, del precio cuando la moneda no adinerada aún era apreciada al peso. El nombre mismo de la Mancipación le venía de la aprehensión que se llevara a efecto del objeto con la mano.

La palabra "Mancipatio" viene de "Mancipium"; la "Mancipatio" era un acto jurídico de carácter riguroso para transferir el dominio; pero se podían unir ciertos pactos "leges mancipi, pacta" que tenían fuerza legal obligatoria en virtud de la famosa disposición de la ley de las XII tablas "Quum nexum faciet mancipium que, uti lingua nuncupassit, ita jus esto". Cuando alguno cumpla la solemnidad del "nexum" o del "mancipium", que - las palabras que pronuncie sean ley. Tabla VI, I.

La "Mancipatio" se utiliza durante la época clásica y se menciona en los textos hasta el siglo IV. Al tener el Derecho Romano un carácter nuevo, modificándose la estructura de la propiedad y, sobre todo al desaparecer la categoría de la "Res mancipi", cae en desuso, siendo abolida en la legislación por Justiniano y sustituida por la "Tradición".

d) La "In Jure Cessio".

"La in jure cessio, es otra de las formas antiquísimas de adquirir la propiedad en el derecho romano, aplicándose indistintamente a las Res mancipi y Res nec mancipi; en este acto jurídico, el que transmitía y el adquirente, comparecían ante el magistrado, In jure. Así el adquirente - afirmaba su derecho sobre la cosa, poniendo las manos sobre ella, y el cedente no se oponía, por ser esto lo pactado. Ante la afirmación del actor y el asentimiento del que transmitía, el magistrado fallaba adjudicando la cosa en propiedad al reivindicante. Las partes, como es obvio,

estaban de acuerdo, convirtiendo el acto en un mero símbolo. También se puede inferir de esta forma sacramental, que no es sino un juicio simulado de reivindicación, que se agota en el objetivo culminante de este procedimiento, o sea la adjudicación de la cosa a debate en derecho a su propietario de aquí que Gayo la haya denominado *Legis actio*.

Se aplica la *In jure Cessio* especialmente a la constitución de servidumbres reales o personales; y se mantuvo vigente hasta el siglo IV. En la legislación de Justiniano se abolió este modo de adquirir". (5)

e) La "Traditio".

Al principio era accesorio, pero gracias a Justiniano se convierte en el modo por excelencia de adquirir y constituir derechos reales.

Los sujetos que intervienen son el "Tradens" que se deshace de la posesión y el "Accipiens" que la recibe, convirtiéndose en propietario.

Sus elementos son:

- 1) Que el "Tradens" sea propietario de la cosa y tenga la capacidad de ejercicio.
- 2) La intención de enajenar y de adquirir.
- 3) La remisión de la posesión.

1) En realidad este elemento no es de gran importancia ya que son condiciones "sine qua non" impositivas en todos los modos de adquirir, es necesario ser propietario para poder transferir un derecho, es natural que quien no lo es no puede conferir derechos sobre una cosa.

2) Este segundo elemento es esencialmente fundamental. Debe existir la intención en el "tradens" de enajenar la propiedad y en el "accipiens" de adquirirla, ya que la simple entrega no transfiere el dominio "nuda traditio", si no se acompaña de la intención.

"De hecho las partes sólo tienen esta común intención, para alcanzar un fin determinado. La transferencia de la propiedad mediante la tradición es únicamente un modo de realizar una operación que tenga entre manos; por ejemplo un pago o una venta, una donación o un cambio. En este acto, con motivo del cual se manifiesta la voluntad de las partes, lo que los textos llaman *Causa de la Tradición, Justa Causa Traditionis*". (6)

3) La remisión de la posesión, se da cuando se pone la cosa a disposición del adquirente. Dicho lo anterior concluimos que no únicamente es necesaria la voluntad de las partes.

"Es preciso que se manifieste por algún signo exterior; y éste es la entrega de la posesión, que es una señal de propiedad. Para llevar a efecto una traslación de propiedad, según el derecho natural, el tradens debe entregar al accipiens la posesión de la cosa, siendo esto el elemento material de la tradición. Resulta que la tradición sólo se aplica a las cosas corporales, que son las únicas susceptibles de ser poseídas. La remisión de la posesión tiene lugar poniendo la cosa a disposición - del adquirente, de modo que pueda ejecutar sobre ella los actos de propietario. Tratándose de dinero o alguna cosa mueble, el tradens puede hacer la entrega al accipiens, mano a mano. Si es un inmueble, es suficiente con acompañar allí al accipiens, a mostrárselo desde un punto elevado, diciendo que se lo entrega. Si son mercancías encerradas en un almacén, basta también con entregar las llaves al adquirente, delante del mismo - depósito, para que pueda entrar a su voluntad". (7)

f) La "Locatio Conductio Operis Paciendi".

Antes de desarrollar este inciso hare mención, una vez más, de la clasificación de los contratos. Haciendo la aclaración de que toda convención que no estuviera dentro de esta clasificación, no era un contrato, era un simple pacto.

Los contratos se clasifican en cuatro:

1) Los contratos "Verbis", son aquellos que se formaban con la ayuda de palabras solemnes, siendo el principal de ellos la "Stipulatio" ya explicada en el inciso b), agregando que en un principio recibió el nombre de "Sponsio".

2) El contrato "Litteris" que exigía menciones escritas en el "codex".

3) Los contratos "Re" que se perfeccionan con la entrega de la cosa. Estos son el "mutuum", el comodato, el depósito y la prenda.

4) Los contratos formados "solo consensu", o sea por el sólo acuerdo de las partes.

La "Locatio Conductio Operis Faciendi", o sea el Contrato de Transporte. Sí, era dentro del Derecho Romano un contrato. Ya que pertenece a los contratos formados "Consensu". Como ya se dijo, son aquellos que se perfeccionan por el sólo acuerdo de las partes, sin necesidad de la entrega de la cosa, ni de ninguna formalidad, ya sea escrita u oral.

Bravo González y Bravo valdes, nos dan la definición de la "Locatio Conductio": "Es un contrato por el cual una persona -el locator- se com promete con otra -llamada conductor- a procurarle el goce temporal de una cosa, la prestación de una serie de servicios, o la realización de una obra determinada mediante una renumeración en dinero". (8)

"Locatio onis", quiere decir arriendo, alquiler, jornal, salario. Este sustantivo viene de "loco as are" de "locus" lugar, que quiere decir colocar, poner, dar en alquiler, arrendar. "Conductio onis", significa conducción, el alquiler; deriva de "conduco is ere xi ctum" de "cum y duco", llevar que significa conducir, llevar, tomar a sueldo, asalariar, encargarse por cierto precio.

La "locatio conductio operis faciendi" trata sobre la ejecución, des de luego renumerada, de un trabajo, que puede ser el transporte de cosas o personas. La persona que contrataba "locator" se obliga a pagar el pre cio convenido al que efectuaba el transporte "conductor", el cual tam- bién se obligaba a realizar el servicio (transporte).

Parece ser que el origen de la "Locatio Conductio Operis Faciendi", es posterior a las XII. Tablas, ya que en estas sólo se habla del alquiler de animales de tiro, posteriormente se utilizó en las cosas inmue- bles, más adelante se aplicó a la "Locatio Conductio Operarum", para así llegar a la "Locatio Conductio Operis Faciendi".

2.- Obligaciones que nacen de los contratos  
en el Derecho Romano.

En el Derecho Romano el acuerdo de voluntades, el simple pacto, no fue suficiente para crear una obligación, esto es, que el Derecho Romano no reconoce este efecto, sino unicamente a aquellas convenciones que iban acompañadas de ciertas formalidades, inherentes y encaminadas a dar les más fuerza y certidumbre, tanto en lo relativo al consentimiento de las partes, como a precisar plenamente su manifestación de voluntad; formalidades que consistían en; palabras solemnes, menciones escritas, o bien en la remisión de una cosa, hecha por una de las partes a la otra y así realizadas, venían a constituir la causa causa por la que el Derecho Civil sancionaba una o más obligaciones. Más sin embargo "el jus civile" se vió obligado a derogar estas reglas en beneficio de convenciones de uso frecuente y de mayor importancia práctica, aceptandolos, tales como el "jus gentium" los admitía, es decir, válidas por el solo consentimiento de las partes y sin ninguna solemnidad.

En conclusión, cada una de las convenciones así sancionadas por el Derecho Civil formaba un contrato, a la vez que se le designaba un nombre especial.

Toda convención que no figurará en la clasificación, ya mencionada en el inciso f), no era un contrato; era un simple pacto que no producía obligación.

Los contratos, como todo acto jurídico, necesitan la concurrencia de determinados requisitos, para que tengan validez, estos requisitos son: naturales, esenciales y accidentales.

"Los elementos naturales son los consustanciales, los peculiares a cada contrato en especie, como la evicción en la compraventa. No es necesario pactarlos especialmente, por derivarse del propio contrato y presu mirlos la ley positiva". (9)

Los elementos esenciales son los que le dan vida al contrato, pues se considerán inexistentes sin estos elementos, que son: los sujetos, el

consentimiento de las partes, el objeto, la causa y la forma. Los elementos accidentales son aquellos por los cuales los efectos del contrato se subordinan a un acontecimiento futuro por la naturaleza misma del contrato celebrado o por la voluntad expresa de las partes, estos son el término, la condición y el modo.

Nos encontramos con divergencias, de algunos tratadistas, al señalar los elementos esenciales o de validez. Así tenemos a Eugéne Petit, que menciona como elementos esenciales: "1.- El consentimiento de las partes; 2.- Su capacidad; 3.- Un objeto valedero". (10). Floris Margadant nos indica cinco elementos: "Sujetos, objeto, consentimiento, causa y forma". (11) Esta clasificación concuerda con la que señalamos. Felipe Serafines, nos dice: "Los requisitos para la validez de los contratos son: capacidad de los contrayentes, consentimiento, objeto y causa". (12) Alvarez Suárez, nos señala los siguientes elementos: "a) un acto, que puede consistir en una declaración de voluntad (o varias), o en un comportamiento; b) El segundo elemento esencial del negocio jurídico es el contenido del acto, su objeto; c) La causa del negocio". (13)

Resumiendo las anteriores clasificaciones y como ya lo he mencionado, los elementos esenciales son: capacidad (sujetos), consentimiento, "policitacio"(oferta), objeto y causa.

a) Capacidad.

"La capacidad jurídica es la aptitud legal para tener derechos y obligaciones: esta aptitud legal la adquieren las personas físicas por el nacimiento y la pierden por la muerte. La capacidad es de goce y de ejercicio, si no se tiene la primera no se es persona; la de ejercicio no es capital, pues los menores y los locos son personas no obstante que no la ejercitan sino al través de sus tutores o curadores". (14)

Podemos entonces decir que la capacidad es el estado de una persona que puede consentir y a cuyo consentimiento se le da validez bajo una sola condición de que se manifieste en la forma exigida por la ley.

Por lo tanto son incapaces, todos aquellos a quienes la ley anula el consentimiento, aunque su manifestación sea real y revestida de las -

formas legales. Estos son: los menores de siete años, el imbecil, el loco (a excepción que contrate en un intervalo de lucidez). Los que llegaban a la edad de siete años, necesitaban para contratar válidamente "la autoritas tutoris" sin embargo puede intervenir como acreedor en actos jurídicos que impliquen ventaja para él. Los menores de veinticinco años gozaban del beneficio de la "Restitutio in integrum"; pero el contrato que celebran es válido si interviene y da su consentimiento el curador. Los pródigos interdictos, de acuerdo con la sentencia que los declare incapaces, pueden contraer obligaciones con el consentimiento de su curador; - las mujeres, por su sexo, se les consideraba débiles por naturaleza, estuvieron sujetas a "Tutela Perpetua"; pero su incapacidad fue cediendo con el tiempo, exceptuando lo dispuesto por el Senado Consulto Valeyano, en relación con las obligaciones que contraían como fiadores de otra persona. A estas personas se les llama incapaces libres. En cuanto a los hijos de familia, esclavos y los que estaban "In Mancipio" se consideraban como medios de adquisición de las personas que tenían sobre ellos la potestad dominical o la patria potestad.

b) Consentimiento.

En el contrato el consentimiento esta compuesto por la oferta y la aceptación. Por lo tanto es necesario un acuerdo de voluntades de las -- personas que intervienen en el contrato.

"Para que haya contrato, es necesario que haya acuerdo, que el consentimiento emane de todas las partes contratantes. Nadie se obliga por su sola voluntad. La oferta efectuada por el que consiente en contratar una obligación, no le afecta de ningún modo mientras no haya acuerdo de voluntades. Es una simple promesa que no engendra obligación alguna. Es preciso, además, que el consentimiento sea real. No podría existir consentimiento de parte de una persona que no tiene voluntad; así el loco, el infans, no pueden contratar". (15)

"El consentimiento es el acuerdo de las voluntades de las partes -- que se entienden para producir un efecto jurídico determinado. El consentimiento debe ser real, manifestado por signos exteriores que provengan de las personas capaces, no existira si proviene de personas que no tie-

nem voluntas como el loco el menor de edad -furiosum, sive stipulatus si ve promittat est, qui eius aetates est, ut mundum intellegat, quid agat- ". (16)

El consentimiento puede estar viciado por las siguientes circunstancias: 1) error, 2) dolo, 3) intimidación, 4) lesión.

1) Hay errores que anulan el acuerdo de las voluntades, hay otros - que no ejercen ninguna influencia, por lo cual es necesario ver los errores que impiden la formación del contrato y aquellos que no la impiden.

Error sobre la naturaleza del contrato "error in negotio". Existe - cuando por ejemplo, doy una suma de dinero con la intención de hacer un depósito y el que la recibe cree que se lo doy en mutuo. En este caso no habrá ni depósito ni mutuo.

Error sobre la identidad de la persona. Esto es raro en la práctica. Se presenta por ejemplo cuando creo tener el consentimiento de Juan, --- siendo en realidad que el consentimiento que tengo es el de Pedro. No -- hay formación del contrato.

Error sobre el objeto. Es el error sobre la identidad de la cosa, - que debe formar el objeto de la obligación. Se anula el contrato.

Error sobre el precio. Este se da en los contratos que tienen obligaciones recíprocas, una de las cuales tiene por objeto el dinero. Si el error es por ejemplo: alquilo una casa en quince y el arrendatario piensa que en diez, no hay contrato, pero si piensa que es en veinte, sí hay contrato.

Error sobre la substancia. Es el que se comete sobre la composición de la cosa que es el objeto de la obligación. Si el error es sobre la calidad esencial, anula el contrato, si es sobre la calidad accesoria no - lo invalida.

Error sobre la calidad. Es cuando se conoce la substancia. Por ejemplo de granos de maíz, pero su calidad es superior o inferior a la que - se creía, en éste caso es válido el contrato.

Error sobre supuestos básicos. Por ejemplo cuando mando una cosa --



que creo propia y resulta ajena, este error anula el contrato.

2) Dolo, son las maquinaciones o manejos fraudulentos, empleados para engañar. Inducir a error, a una persona con el fin de determinarla a dar su consentimiento en un negocio jurídico.

3) Intimidación. Se realiza por medio de actos de fuerza ya sea moral o material. De tal manera que obligan a una persona a dar su consentimiento.

4) Lesión. Esta se presenta cuando alguna de las partes se aprovecha de la ignorancia o extrema necesidad de la otra, rompiendo en su beneficio la igualdad que debe existir entre la prestación y la contraprestación.

c) La "Pollicitatio".

La pollicitación u oferta sin aceptación, no obliga en el Derecho Romano, más sin embargo, en ciertos casos producían efectos obligatorios: cuando se hacían promesas a la ciudad con justa causa, como en una calamidad pública, o sí se había iniciado su ejecución "ob opus caeptum"; - las promesas hechas a la divinidad "votum".

Esto es, en el derecho Romano se limitó la fuerza vinculante de la oferta o promesa, a casos determinados y unicamente justificados por el interés general o religioso.

d) Objeto.

"El objeto consiste en dare, facere, praestare, non facere y pati, en la transferencia de un Derecho Real, un hecho personal o toda otra -- prestación debida por el deudor. Una fórmula moderna dice que el objeto de la obligación consiste en un acto positivo o negativo, en un hecho o en una abstención del deudor". (17)

Hay ocasiones en que se confunde el objeto del contrato con el objeto de la obligación. El objeto o contenido del contrato puede ser variadísimo, teniendo en cuenta la naturaleza de las prestaciones que lo integran. Pero el objeto de la obligación consiste esencialmente en un hecho o prestación del deudor.

Cabe preguntar aquí, por que estudiamos el objeto de la obligación y no el objeto del contrato. Esto es por que si la finalidad del contrato es crear obligaciones, indudablemente debemos hacer referencia al objeto de las obligaciones.

Para que el objeto sea válido, debe reunir los siguientes requisitos: 1) debe ser posible, 2) debe ser lícito, 3) debe constituir para el acreedor una ventaja apreciable en dinero y 4) debe estar suficientemente determinado.

"El elemento esencial del negocio jurídico es el contenido del acto, su objeto, es a saber; el precepto que contiene la regulación que en él hacen las partes de sus intereses, en orden a la función económica-social típica del negocio. En los contratos, el objeto del negocio es la prestación, es a saber, la conducta que las partes se comprometen a observar y que representa la ley del negocio. P. ej., en un contrato de compraventa, el objeto del negocio consiste en dos prestaciones: la del vendedor, la entrega de la cosa; la del comprador, de pagar el precio. Obsérvese la diferencia entre objeto del contrato (la prestación) y el objeto material sobre el que puede versar la prestación (la cosa). Así pues, el objeto del contrato de compraventa no es la cosa, sino las dos prestaciones que del contrato emanan". (18)

1) Debe ser física y jurídicamente posible. La prestación resulta imposible cuando el obligado está impedido de realizarla en absoluto. -- Por ejemplo: si se pactaba la entrega de un esclavo que había muerto o de otra cosa que no existiera ni física ni jurídicamente. La imposibilidad jurídica también es absoluta, ya sea la causada por la naturaleza o bien si se prometiera una cosa fuera del comercio. La prestación también se considera imposible, si la cosa objeto del convenio pertenecía al acreedor. Las cosas futuras, como una cosecha, podían ser objeto de contratación. La imposibilidad de la prestación en estos casos, implica la nulidad del contrato. "Impossibilium nulla est obligatio".

La imposibilidad debe contemplarse en el momento de la celebración del contrato, pues en ese instante debe de reunir todos los elementos esenciales para su validez.

Nos encontramos que los juristas romanos distinguían la imposibilidad objetiva de la subjetiva; es decir, de aquellas cosas que se debían exclusivamente a la carencia de condiciones en el obligado para realizar la prestación. El deudor podía no ser apto para cumplir lo prometido, aun que la prestación fuera realmente posible. Esta es la llamada imposibilidad subjetiva, o causa "difficultatis". La imposibilidad subjetiva no anulaba la obligación la cual debía cumplirse, o de lo contrario se exigía una indemnización en metálico. Del mismo modo se debe esta indemnización, aunque el que prometía ignorase la imposibilidad de llevar a efecto la prestación, si la cosa prometida era de otro, pero que se creía propia. Así, por razones de equidad el Derecho Romano estableció el deber de resarcir los daños ocasionados al que desconociendo y no estando obligado a saber la imposibilidad de la prestación la acepta a su favor de buena fe. Ejemplo: si el comprador de una cosa ignora que ésta era sagrada o religiosa, el vendedor deberá responder de su negligencia, indemnizando al acreedor de los perjuicios sufridos en virtud de la creencia en que estaba, de la posibilidad del contrato.

2) Debe ser lícito. Como el derecho prohíbe los actos ilícitos, no podrá sancionar el cumplimiento de una obligación que vaya contra sus ordenamientos. Por lo tanto los contratos ilícitos son nulos. A esta clase pertenecen en primer lugar, los que por motivos de orden público están prohibidos por la ley, en segundo lugar los contrarios a las buenas costumbres. Tal es el contrato que tiene por objeto excitar a la comisión de actos inmorales o prohibidos, o aquellos que impide la ley, pudiendo ser ilícito un contrato por la deshonestidad de sus motivos, como si una persona se hace prometer una recompensa para abstenerse de un delito o para cumplir con su deber. El derecho limita las actividades contractuales en este sentido, declarando nulos los convenios "Por causa de cometer un delito, o de haberlo cometido". (19) "Los pactos que se hacen contra las leyes y las constituciones, o contra las buenas costumbres, no tienen fuerza". (20) También los romanos consideraron inmoral el pacto sobre la herencia futura, por lo que se anulaba. Nos dice Justiniano que "Salvo si aquel cuya herencia se pactó, acomodare a ellos su voluntad y perseverare en ésta hasta el último momento de su vida, no eran nulos" (21)

3) Debe constituir para el acreedor una ventaja apreciable en dinero. "La obligación, siendo una restricción a la libertad del deudor, no puede ser creada por puro capricho, sino únicamente si el objeto es de ordinario el procurar una ventaja al acreedor". (22) "Puede suceder que el deudor no quiera ejecutar el acto prometido, y que el acreedor no tenga otro recurso que el de obtener daños y perjuicios: es preciso, pues, que ese acto pueda ser evaluado en dinero". (23)

Dada la esencia de la obligación debe exigirse que la prestación -- que constituye su objeto, debe significar algún interés en el acreedor. El problema ha sido en determinar que clase de interés debe de ser. En terminos generales se ha admitido que el interés tiene que ser pecunario, esto es, exclusivamente convertible en dinero, pero también puede ser un interés de cualquier otra clase, siempre y cuando se tutele y sancione por el Derecho. Los comentaristas antiguos, por lo regular sostienen que el objeto de la obligación debe ser susceptible de valoración pecunaria, pero sin perder de vista que el interés moral, igual que el pecunario, - pudieron ser considerados en el ordenamiento jurídico, como dignos de tutelarse, al modificarse el concepto tradicional de la obligación.

4) Debe ser suficientemente determinado. "El objeto de la obligación debe estar suficientemente determinado para evitar que el deudor reduzca su obligación a tal nivel que ya no preste interés para el acreedor".(24) "No es necesario que el objeto del contrato esté precisado de una manera absoluta; pero es preciso que no esté demasiado incierto. Porque el deudor podría entonces reducir la prestación a tales proporciones que no -- presentase ya ninguna utilidad para el acreedor. En general, la cuestión de saber si un objeto está suficientemente determinado debe resolverse - como de hecho". (25) La indeterminación absoluta de la prestación conduce inexorablemente a la nulidad de la obligación, al no crearse el vínculo que este implica. "No puede subsistir ninguna promesa que adquiere validez según la voluntad del que promete". (26). Pero la indeterminación relativa del objeto, no es obstaculo a la validez de la obligación, siempre que la forma y las circunstancias en que se contrae, posibiliten su determinación. Esto es, que si en el momento de la perfección del contra

to no se fija su objeto, pero es posible deducir que en el futuro se individualice en atención a los elementos que concurren, el derecho lo declarará válido.

La doctrina romana aceptó el criterio de que era válida la obligación si la determinación de su objeto se dejaba al "arbitrium boni viri" del deudor. Este arbitrio responde a principios de equidad, que los distingue del "arbitrium mercen" que no es admisible. No se trata del mero capricho del deudor, que haría ineficaz una obligación, sino de su comportamiento como "bonus vir".

e) Causa.

La teoría de la causa en los contratos siempre ha sido motivo de controversia, los romanos no formularon una teoría de ella, aunque la conocieron. En el Derecho Romano encontramos que se concedió plena validez y eficacia jurídica a ciertos contratos con independencia de su causa - "dice Angel Cristobal Montes-; en el derecho antiguo el contrato era válido con independencia de la causa, en virtud de la forma o solemnidad". (27)

"En materia de obligaciones, los jurisconsultos romanos emplean la palabra causa en acepciones muy diversas. Tan pronto designan por ella - las fuentes mismas de las obligaciones. (L. 49, p. 2, D., de Pecul. XV, 1); o tan pronto califican de causa a las formalidades que deben añadirse al convenio para la perfección de ciertos contratos; las palabras en los contratos verbis, la escritura en el contrato litteris, la tradición de una cosa en los contratos re. (L. 7, p. 4, D., de pactis, II, 14.) En fin la palabra causa sirve aún para expresar el motivo jurídico del consentimiento de aquel que se obliga. Así, en una venta, la causa de la obligación que contrata el vendedor, es el pago del precio, al cual será obligado el comprador. En la estipulación, puede ser una deuda anterior que el promitente se compromete verbis a pagar al acreedor. (Cf. D., de Cond. sine c., XII, 7.)". (28)

"Se entiende por causa de un negocio jurídico en su aspecto objetivo la finalidad práctica que constituye la función económico-social que

es típica del negocio que se realiza. Por ejemplo: la causa en la compra venta en el cambio de la soberanía o dominio sobre una cosa, por un precio; en el arrendamiento de cosa, el cambio de la facultad de usar y disfrutar temporalmente de una cosa, por una merces o un alquiler. Desde el punto de vista del agente (aspecto subjetivo) la causa se diferencia de los motivos psicológicos que le impulsaron a realizar el acto; es el último y más genérico motivo que persigue, a saber: obtener el fin práctico a que el negocio tiende. Por esta razón el ordenamiento jurídico dota a este último motivo de rango objetivo y le da categoría de causa productiva de efectos jurídicos, en cuanto coincide con la función económico-social propia del negocio realizado. A veces sin embargo, las partes, — con plena conciencia, dan vida a un negocio jurídico cuya causa no coincide con el último motivo que a ellas les impulsa; estamos entonces en presencia de un negocio simulado. Por lo demás, según ya se ha indicado la causa del negocio puede hallarse estrechamente vinculada a él (negocios causales), o puede hallarse desligada del mismo (negocios abstractos)". (29)

"La causa es un concepto que tiene dos aspectos distintos. En su aspecto objetivo, es la función económico-social típica del negocio en cuestión. Si un contrato persigue una finalidad distinta de esta función, se dice que la causa está viciada. Ejem: disfrazar de compraventa una donación, entre cónyuges, prohibida en el derecho romano. En su aspecto — subjetivo, la causa es el motivo psicológico que impulsa a las partes a la celebración del negocio. Si este motivo es antijurídico o se basa en una equivocada apreciación de los elementos esenciales para la celebración del contrato, decimos que la causa está viciada. En este último sentido utiliza el derecho romano con frecuencia el término causa; por ejemplo, en expresiones como causa donandi, causa traditionis, conditio sine causa, etc. Es fácil advertir que muchos vicios de los contratos podrían atribuirse a un defecto de la causa (en sentido subjetivo), pero al mismo tiempo a un defecto del consentimiento (error sobre los motivos) o — del objeto (ilicitud del objeto). Así se explica que entre los causalis-

tas y los no causalistas surgiera una viva discusión sobre la cuestión de saber si la causa es, o no, un elemento esencial de los contratos, y si no se trata de una duplicación de los elementos consentimiento, u objeto. Opinamos que, en su sentido subjetivo, la causa es un elemento útil para la moralización del derecho. Hay veces en que las partes no sufrieron un error, y el objeto es lícito, aunque por otro lado, este negocio ha servido de vehículo a intenciones evidentemente inmorales. En tal caso, el recurrir a la causa viciada puede servirnos para anular el negocio en cuestión". (30)

CAPITULO I

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) PETIT EUGENE  
" TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO ROMANO"  
Traducido de la Novena edición francesa.  
Editora Nacional. México, 1971. Pág. 313.
- (2) ORTOLAN M.  
" GENERALIZACION DEL DERECHO ROMANO "  
Parte II., Contendida en la explicación historia  
de las Instituciones del emperador Justiniano.  
Editorial Hijos de Leocadio López.  
Madrid, 1879. Pág. 96.
- (3) (Pomponio, Fr. 5, D, Del Verborum Obligationibus, XLV, 1).  
Mención de BAÑUELOS SANCHEZ FROYLAN  
" DE LA INTERPRETACION DE LOS CONTRATOS Y DE LOS TESTAMENTOS "  
Editorial Cardenas, Editor y Distribuidor.  
Primera Edición. México, 1975. Pág. 8.
- (4) ORTOLAN M. Obra citada. Pág. 97.
- (5) BAÑUELOS SANCHEZ FROYLAN. Obra ya citada. Pág. 8.
- (6) PETIT EUGENE. Obra citada. Pág. 247.
- (7) IBIDEN. Pág. 249.
- (8) BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
BRAVO VALDES BEATRIZ.  
" SEGUNDO CURSO DE DERECHO ROMANO "  
Editorial Pax-México. Librería Carlos Cesarman, S. A.  
México, 1975. Pág. 140.
- (9) BAÑUELOS SANCHEZ FROYLAN. Obra ya citada. Pág. 12.
- (10) PETIT EUGENE  
" TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO PRIVADO "



Traducido de la Novena edición francesa  
por Manuel Rodríguez Carranco.  
Pág. 287.

- (11) MARGADANT S. GUILLERMO FLORIS  
" DERECHO ROMANO "  
Primera Edición. Editorial Esfinge, S.A.  
1960. Pág. 309. México.
- (12) SERAPINES PELIPE  
" INSTITUCIONES DE DERECHO ROMANO "  
Novena edición italiana ordenada  
por el Dr. Néculus Giammichele.  
Tomo II. Pág. 8.
- (13) ALVAREZ SUAREZ URSICINO  
" EL NEGOCIO JURIDICO EN DERECHO ROMANO "  
Monografía. Pág. 15. Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid.
- (14) BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
SARA BIALOSTOSKY.  
" COMPENDIO DE DERECHO ROMANO "  
Editorial Pax-México.  
Librería Carlos Cesarman, S.A.  
Séptima edición.  
México, 1975. Pág. 28.
- (15) PETIT EUGENE  
" TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO ROMANO "  
Obra ya citada. Pág. 325.
- (16) BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
BRAVO VALDES BEATRIZ. Obra citada. Pág. 40.
- (17) BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
SARA BIALOSTOSKY. Obra ya citada. Pág. 105.
- (18) ALVAREZ SUAREZ URSICINO. Obra citada. Pág. 16.
- (19) (Fr. 12), D., De verborum obligationibus, XLV, 1)

Mención de ALBERTARIO

" L'ARBITRIUM BONI VIVI DEL DEBITORI  
NELLA DETERMINAZIONI DELLA PRESTAZIONE "  
1924.

- (20) (L. 6, C, De pactis, II, 3. Fr. 26 y 27, pr. D, De verborum -  
obligationibus, XLV, 1) IBIDEN.
- (21) (L. 30 C., de pactis II). IBIDEN.
- (22) (L. 6 1, D., De pactis, II, 14 ). IBIDEN.
- (23) (Ulpiano, L. 9, p. 2, D., de statul., XI, 7.)  
Mención de PETIT EUGENE. Obra ya citada. Pág. 331.
- (24) BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
BRAVO VALDES BEATRIZ.  
Obra ya citada. Pág. 46.
- (25) (Marcellus, L. 94 y 95, D., de verborum obligationibus., XLV, 1)  
Mención de PETIT EUGENE. Obra citada. Pág. 331.
- (26) (Fr. 108, P. 1, D., de verborum obligationibus, XLV, 1)  
Mención de ALBERTARIO. Obra ya citada.
- (27) Mención de BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y  
BRAVO VALDES BEATRIZ. Obra citada. Pág. 49.
- (28) PETIT EUGENE. Obra ya citada. Pág. 332.
- (29) ALVAREZ SUAREZ URSICINO. Obra citada. Pág. 17.
- (30) MARGABANT S. GUILLERMO F. Obra ya citada. Pág. 334.

## CAPITULO II

### CONCEPTO Y FUNDAMENTACION

- 1.- Concepto.
- 2.- La doctrina general del contrato.
- 3.- El convenio y el contrato.
- 4.- La libertad en el contrato.
- 5.- La justicia en el contrato.
- 5.- Elementos esenciales del contrato.
- 7.- Elementos de validez del contrato.

## CAPITULO II.

### CONCEPTO Y FUNDAMENTACION

#### 1.- Concepto.

La mayoría de los autores, nos señalan, que el contrato es el acuerdo de dos o más voluntades, para crear, o transferir derechos y obligaciones.

Los códigos civiles de 1870 a 1884, en sus artículos 1388 y 1272, - decían: "Contrato es un convenio por el que dos o más personas se transfieren algún derecho o contraen alguna obligación".

"El artículo 1272 tiene su fuente en el 641 del Código Portugués, - que dice: "Contrato es el acuerdo en cuya virtud dos o más personas --- transfieren entre sí algún derecho o se sujetan a alguna obligación", --- coincidiendo a la vez, en su esencia, con el artículo 1101 del código de Napoleón, al estatuir: "El contrato es un convenio por el cual una o varias personas se obligan hacia una o varias otras a dar, a hacer, o no - hacer alguna cosa", agregando que ni este último cuerpo de leyes, ni nuestro código de 1884, expresan lo que debe entenderse por convenio". (1)

"Contrato, según lo define el Art. 1388 del Código Civil, es un convenio por el que dos o más personas se transfieren algún derecho o contraen alguna obligación. (artículo igual al 1272 del Código Civil de - - 1884). Si se compara esta definición con la que daban las legislaciones Romana y Española, y con las que generalmente dan los códigos europeos. se encontrará que el nuestro se separa de ellos; pero a la vez se hallará perfectamente justificada esta divergencia. En efecto: basta tener --- presente que según la teoría adoptada por nuestro código, la propiedad --- se trasmite por el sólo hecho de celebrarse el contrato, independiente--- mente de la tradición de la cosa, para convencerse de la necesidad de que la definición diera a comprender este efecto jurídico del contrato". (2)

"El contrato se define como un acuerdo de voluntades para crear o - transmitir derechos y obligaciones..." "Al contrato se le ha dejado la ---

función positiva, es decir, el acuerdo de voluntades para crear o trasm  
tir derechos y obligaciones". (3)

El código civil de 1928, precisa que es convenio y que es contrato. El artículo 1792 dice: "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones". Y el numeral 1793, establece: "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

"Con el convenio se realizan cuatro funciones: crear, transferir, - modificar o extinguir. Sin embargo considero que esta figura jurídica -- puede realizar y realiza, una función más: la de conservar derechos y -- obligaciones". (4)

Por lo tanto, podemos definir al contrato de la siguiente manera: - "Es un convenio que tiene por objeto crear o transferir derechos y obligaciones, función positiva. Y en sentido estricto, por convenio debemos entender: El acuerdo de voluntades que tiene por objeto modificar o extin  
guir derechos y obligaciones, función negativa".

## 2.- La doctrina general del contrato.

Es de vital importancia un estudio de la doctrina general del contrato, ya que en los últimos tiempos, se ha ido fomentando, la opinión de que la noción y la utilidad del contrato deben desaparecer, esto es, por la influencia de los intereses sociales, sobre los intereses individuales, a tal grado, que ya hay quiénes proclaman la decadencia del contrato. El dirigismo contratual, la publicización del contrato, que nos dan a entender que hoy en día, la voluntad de las partes juega un papel limitado y secundario en la formación del contrato, por la intervención cada vez mayor del Estado en el contenido del mismo. Pero no debemos olvidar que nosotros somos los que supuestamente elegimos nuestras normas, a través de nuestros representantes, por lo tanto, si el estado, regula contratos en los cuales, nuestra voluntad no cuenta, es culpa de uno mismo. Ya que al aceptarlo, estamos haciendo un acto de voluntad.

En nuestro código civil vigente, el de 1928, a la doctrina general del contrato se le llama Reglas Generales del Contrato. Puesto que el artículo 1858 de este ordenamiento, dice: "Los contratos que no estén especialmente reglamentados en este código, se regirán por las reglas generales de los contratos;..." Esto es por que el contrato es la fuente ordinaria o normal de las obligaciones, que no se limita unicamente a los bienes, sino que también se extiende a las personas y a la familia.

Nos dice Jossierand, "En el orden expatrimonial el matrimonio y la adopción son también contratos". (5)

"El matrimonio no es un contrato, o bien, es un contrato sui generis o un acto del estado civil en su aspecto fundamental, y un contrato sólo en sus efectos patrimoniales o no patrimoniales. Los derechos y obligaciones que engendra el matrimonio pueden ser patrimoniales o no patrimoniales; las obligaciones de fidelidad entre los cónyuges, de vida en común, Etc., no son patrimoniales y, sin embargo, son creadas por ese acto jurídico". (6)

Esta negación, hecha por Rojina Villegas, de que el matrimonio sea un contrato, la fundamenta, en que el contrato crea derechos reales o per

sonales, o los trasmite; pero no puede crear derechos distintos.

En lo personal, no coincide con este criterio, ya que el contrato es un acuerdo de dos o más personas para crear o transferir derechos y obligaciones. Los derechos y obligaciones son en parte patrimoniales, por lo tanto, sí es un contrato.

En los derechos y obligaciones que crea o trasmite el contrato hay derechos personales, pero también puede haber derechos reales. Así tenemos contratos que exclusivamente dan origen a derechos personales, otros que únicamente crean derechos reales, pero también existen aquellos que dan origen a derechos reales y derechos personales. Como son los contratos traslativos de dominio, que dan nacimiento a derechos reales y derechos personales.

El mandato, el depósito, el comodato y el arrendamiento son contratos que crean exclusivamente derechos personales.

El usufructo, el uso, la habitación y las servidumbres, cuando nacen de contrato, daran nacimiento a derechos reales.

En el contrato de transporte se crean derechos personales que consisten en la ejecución de un trabajo, de un hecho, o un servicio y en la remuneración de ese trabajo.

Son de máxima importancia las obligaciones contractuales, por que ellas mismas modelan su ley, pues dan el lazo obligatorio que los va a unir al carácter que ellos quieran, determinan el objeto, la duración y las modalidades del mismo, deciden la combinación de obligaciones con uno o varios deudores o acreedores, regulan el modo de ejecución y las consecuencias del incumplimiento.

También nuestro actual código reconoce "La máxima importancia del contrato, al colocar los principios generales de los contratos en las normas generales aplicables a toda clase de convenios y de actos jurídicos (art. 1859). Así, por ejemplo, las normas para la interpretación de los contratos (1851 a 1857) son de aplicarse substancialmente para la interpretación de los testamentos". (7)

### 3.- El convenio y el contrato.

Como ya lo expusimos, nuestro código civil, vigente, hace la distinción entre convenio y contrato. Pues se le considera al convenio la especie y al contrato el género. Así el artículo 1792, nos indica: "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones". Y el artículo 1793, nos dice: "Los convenios -- que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

Esta distinción tiene su origen en el código civil francés, ya que éste distingue la convención o acuerdo de voluntades, que es el género, del contrato que es el acuerdo de voluntades para dar nacimiento a una obligación.

Pothier, que fuera uno de los inspiradores de éste ordenamiento, -- nos da el siguiente ejemplo: "Hay acuerdo de voluntades y no existe contrato, en la promesa que hace el padre a su hijo, de recompensarle con un viaje el éxito en sus estudios, dado que en rigor no se crea una obligación jurídica a cargo de dicho progenitor". (8)

En la actualidad el código civil italiano, ya eliminó esta distinción en su numeral 1321. Y nuestro código civil, hace desaparecer la importancia que pudiera tener, al establecer, que los principios relativos a los contratos se aplican a todos los convenios.

Así, nuestro artículo 1859, a la letra dice: "Las disposiciones legales sobre contratos serán aplicables a todos los convenios y a otros actos en lo que no se opongan a la naturaleza de éstos o a disposiciones especiales de la ley sobre los mismos".

La anterior norma, hace que en realidad resulte arcaica la diferencia entre convenio y contrato.

También hay que tomar en cuenta que el contrato puede tener efectos obligatorios y efectos reales. Si tenemos en cuenta la definición de nuestro ordenamiento, nos percatamos, que no sólo puede dar nacimiento a obligaciones y a sus correlativos derechos de crédito, sino también puede -- crear o transmitir derechos reales.



#### 4.- La libertad en el contrato.

La misma realidad y la misma historia que determinaron la evolución de las ideas en torno al hombre, hicieron girar también la perspectiva - del derecho y sincrónicamente, éste ha venido siendo determinado por los mismos imperativos y se ha visto animado por el mismo espíritu que la -- ciencia que estudia al hombre. Ya que el derecho, ha vuelto los ojos hacia el hombre concreto, para de esta manera entender vitalmente el problema de su libertad.

Nosotros somos libres para celebrar o no celebrar un contrato y no solamente eso, sino que podemos escoger a la persona con la cual vamos a contratar. Esto es lo que se llama, la libertad de contratar. Pero también se le puede imprimir un contenido y una forma especial, a nuestros contratos, siempre y cuando, no vayan en contra de nuestras normas, a es to se le llama, la libertad contractual.

Estos principios son admitidos en nuestro actual código, que esta muy lejos de las exageraciones del dogma de la autonomía de la voluntad, de los inicios del siglo pasado. Así como de las manifestaciones del llamado movimiento del dirigismo contractual o publicación del contrato.

"La libertad contractual debe considerarse la regla, y el límite, la excepción; y por lo tanto, como límite que es, para que tenga vigor, debe ser declarado expresamente". (9)

La autonomía de la voluntad se reducía fundamentalmente a sostener, primero, que salvo muy raras excepciones todas las obligaciones contractuales, nacían de la soberana voluntad de dos partes iguales y, segundo, que eran justas todas estas obligaciones, creadas por la voluntad.

El fundamento de la autonomía de la voluntad, surgió durante el auge del individualismo y del liberalismo económico del siglo pasado, bajo la protección, de la teoría del contrato social de Rousseau, que creía en - la bondad natural del individuo y en la necesidad de limitar el pacto social de la libertad, sólo para conservar ésta.

Pero también es cierto, que los abusos de los patronos frente a sus

trabajadores, provocaron grandes movimientos sociales, dando como resultado, el nacimiento del Derecho Laboral, rama completamente independiente del Derecho civil. Con esto queda demostrado, que la teoría de la igualdad jurídica no siempre es suficiente para asegurar la libertad y la justicia en el contrato, en razón de las desigualdades económicas, -- que en la práctica se dan entre una y otra parte.

Por si fuera poco, la aparición y generalización de los contratos de adhesión, que dejan a un lado toda discusión precontractual, entre las partes reduciéndose a la aceptación total, por una de ellas, de las condiciones propuestas unilateralmente por la otra, debilitando de esta manera, considerablemente el principio de la autonomía de la voluntad.

Pero hay algo más, las necesidades sociales y los requerimientos de las grandes mayorías de la población, obligaron al estado a intervenir en la formación y ejecución de diversos contratos.

"Estos cambios, a pesar de su enorme influencia y trascendencia, no llegan al extremo de hacer desaparecer la libertad contractual, sino que constituyen sólo limitaciones a la misma y fueron las causas que originaron al llamado dirigismo contractual (Josserand). Cuya finalidad es hacer prevalecer los requerimientos de la sociedad frente a los intereses puramente individuales, pero no en su totalidad, sino de tal manera que sólo sea en determinados contratos y con respecto a ciertos objetos".(10) Como un ejemplo de esto tenemos la fijación de precios topes en alimentos de primera necesidad.

De acuerdo con el pensamiento de la comisión redactora y del Informe Presidencial de la época en que se elaboró, nuestro vigente Código Civil de 1928, al reglamentar los contratos como las demás materias introdujo diversas innovaciones y reformas inspiradas en la idea capital de -- "Socializar cuanto fuere posible, el Derecho Civil, preparando el camino para que se convierta en un Derecho Privado Social, pero teniendo, sin embargo, como meta fundamental armonizar los intereses individuales con los sociales, corrigiendo el exceso de individualismo que impera en el Código Civil de 1884". (11)

También es cierto que el hombre instituye gobiernos, cuyos poderes se originan, en el consentimiento de los gobernados. Cuando una forma de gobierno llega a ser destructora de los fines por los cuales fue creada, es un derecho del pueblo alterarla o abolirla, para consolidar un nuevo gobierno en el cual los principios que le sirvan de bases y el sistema - de organización, de sus poderes, sean los que el pueblo estime más convenientes.

Razonado todo lo anterior, concluimos, que si de alguna manera, sentimos que nuestra libertad contractual es restringida, es obligación de nosotros luchar por que no desaparezca. Ya sea por los canales instituidos o buscando las reformas adecuadas.

### 5.- La justicia en el contrato.

El concepto de justicia siempre ha abarcado, el idealismo social en todos sus aspectos y versiones, por lo tanto no puede definirse de manera positiva y específica porque es indudable, que los hombres nunca establecerán una fórmula de sociedad ideal, meta definitiva del cambio institucional. En una palabra, no existe la justicia en general, sólo podemos hablar de injusticias relativamente concretas y de procedimientos para su mitigación en la maquinaria social existente o de las maneras posibles de mejorar la organización social general. Del fallo de la justicia depende, que tenga cierta relación objetiva con la situación en que se dicta, para ser después más explícitamente especificada.

La justicia expresa una relación política de personas y cosas, por tanto, tiene una función en las relaciones políticas.

¿ Quién es justo ? Platón y Aristoteles se planteaban este problema, contestandolo: justo es el hombre que se comporta justamente, que realiza una acción justa, que actúa con justicia. Platón afirmó que era justa la comunidad política en que prevalecía el orden permanente al establecer su famosa y discutible analogía, entre el ser humano y la comunidad política, la justicia servía a la bondad, al ordenar las relaciones humanas en una jerarquía establecida. Parece justo que las mujeres y los niños utilicen, primero la salida para incendios, quién se encargue de ello, es imparcial al respetar esa imparcialidad, justo por lo que se basa en los valores y creencias predominantes. Lo que el requerimiento de imparcialidad exige, a la acción justa es que no se desvíe de esos valores e ideas para servir a los intereses de los particulares.

Un acto político es justo, cuando se basa en una valoración equilibrada de las personas, a quienes afecta, comparandolos en función de los valores predominantes, en la comunidad política de referencia. La idea de justicia en cuanto a la cualidad de los actos políticos, alivia la tensión entre poder y autoridad, contribuyendo de esta manera, a comprender mejor la legitimidad de los gobernantes y de sus actos. Cuando se da fine justicia en función del bien supremo constituye una aplicación con-

creta del principio general de la valoración comparativa. Se parece a la selección de algún sistema particular de valores religiosos y nacionales.

Para declarar justo o injusto un acto, un juicio o una condición se lemos utilizar alguna medida, patrón, modulo o norma, prescindiendo por el momento de, si se aplica concretamente en un caso determinado. Necesitamos saber si esa norma es justa y en que sentido, o lo que es lo mismo, si esa norma de justicia es válida.

"Preguntar por la libertad y por la justicia contractual no es sino plantear los términos de una ecuación, inquirir sobre los ingredientes y la proporción de una fórmula: la fórmula para organizar la convivencia humana. Pero ahondar en esos elementos y en esta ecuación implica de antemano la responsabilidad de una proposición, o cuando menos, de un juicio de valor. Proposición o juicio que no pueden tenerse sino a la luz de un tiempo concreto.

Nuestra época plantea al hombre una peculiar problemática y la cuestión contractual no es sino una parte de ella. Es entonces que no se puede hablar sobre la organización de la vida humana sin haber vuelto los ojos sobre esa vida y sin haber determinado qué es lo que queremos de ella". (12)

Para lograr establecer el equilibrio entre las prestaciones reciprocas de ambas partes en los contratos bilaterales, las legislaciones del mundo, han adoptado, hasta ahora, distintos sistemas o medidas, que de manera esquemática, corresponden, también a formas diversas de concebir la justicia en el contrato.

De tal manera, que podemos hablar de una justicia liberal en oposición a una justicia igualitaria y asimismo, de una justicia individual en contraste con una justicia colectiva.

La justicia liberal en el contrato, prevaleció durante el siglo pasado, bajo el imperio de los códigos civiles, que al igual que los nuestros de 1870 y 1884, se inspiraron en el principio de la autonomía de la voluntad, difundido por el Código de Napoleón. Según estos ordenamientos, lo que fundamentalmente debía preservarse y garantizarse en el contrato,

era la libertad irrestricta de una y otra parte, ya que del ejercicio in controlado de esa libertad, brotaba espontanea y naturalmente, el equilibrio de las prestaciones reciprocas de ambos contratantes, a consecuencia de la ley de la oferta y la demanda. Esto es, si el interesado en -- vender o en dar en arrendamiento, según el caso, un determinado bien, -- pretendia un precio exagerado, no encontraría comprador o arrendatario. O en otro caso un prestamista, tratara de obtener un rédito usurario, no hallaría quién le tomara el dinero en esas condiciones.

La justicia igualitaria, se preocupa por salvaguardar la igualdad -- de los contratantes, antes que o por encima de la libertad de las partes. La frecuente desigualdad económica de uno y otro contratante, da como re sultado que el más poderoso de ellos, obtenga ventajas desproporcionadas y se aproveche del más pobre o más ignorante y por tanto, del más débil, lo que significa que la libertad de las dos partes, en numerosos contratos, viene a ser en realidad una ilusión o una verdadera ficción de la -- ley. Por si fuera poco, paralelamente a esta desigualdad económica, concurre otro factor adverso, que prácticamente entrega a la parte débil, -- en manos de la parte fuerte, porque hay servicios o bienes, tan indispens sables, que se ofrecen por la primera a la segunda, tales como artículos de primera necesidad, vivienda, electricidad, gas, transporte, Etc., que no dejan ninguna alternativa a la parte débil, sino que la llevan a acep tar inevitablemente, con todas, las pretensiones y condiciones, que unilateralmente impone la parte fuerte.

Ante estas consecuencias ineludibles de la desigualdad económica de los contratantes, interviene la ley para restablecer la igualdad de las partes y la equivalencia de las prestaciones que recíprocamente se otorg an. Esta justicia igualitaria, puede realizarse de dos maneras:

a) Como justicia individual y correctiva, mediante una sentencia ju dicial, que en cada caso particular enmienda el desequilibrio de las dos prestaciones. Este primer procedimiento, se concreta en la acción de lesión aplicable a todos los contratos y no sólo a algún contrato en parti cular, que inspirándose en el artículo 138 del código civil alemán y en el artículo 21 del código suizo de las obligaciones. Así establece nues-

tro código civil de 1928 en su artículo 17, "Cuando alguno explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otro; obtiene un lucro excesivo que sea evidentemente desproporcionado a lo que él por su parte se obliga, el perjudicado tiene derecho a elegir entre pedir la nulidad del contrato, o la reducción equitativa de su obligación, más el pago de los correspondientes daños y perjuicios.

El derecho concedido en este artículo dura un año".

Aunque esta primera manifestación de la justicia igualitaria, como justicia individual y correctiva, de carácter judicial y casuístico, constituyó un avance notable de nuestra legislación, la verdad de las cosas es que las sentencias, que con base en el citado precepto, pudieran haberse dictado, como dice el autor Sánchez Meda: "Deben tenerse como auténticas piezas de museo por su rareza excepcional". (13)

b) La otra expresión más eficaz de la justicia igualitaria, ha sido sin duda la que podríamos llamarle la justicia colectiva y preventiva, - merced al establecimiento de normas imperativas o de interés social, o - de orden público, tendientes a proteger a la parte débil, pero no a éste o aquel contratante individual en un concreto y particular contrato, sino a toda la masa o categoría de personas que celebren un determinado contrato considerado en abstracto, de ahí la adecuada adopción del nombre - de justicia igualitaria colectiva. Cuyas normas, a la vez sirven, ya no para remediar los efectos inequitativos de la desigualdad económica de - las partes y reponer el equilibrio roto de las recíprocas prestaciones, sino que son el medio para impedir, tales efectos inequitativos, antes - de que se produzcan, de ahí la atinada denominación de justicia igualitaria preventiva.

Esta segunda forma de justicia igualitaria, también la encontramos en diversos preceptos de nuestro código civil vigente, puesto que no existían en los anteriores códigos civiles: Así tenemos el numeral 2311, inspirado en el artículo 226 del ya citado ordenamiento suizo de las obligaciones, que regula de manera imperativa, las prestaciones y la manera de cuantificarlas, en que han de desenvolverse las partes, en caso de resci

sión de las compraventas en abonos o con reserva de la propiedad; los numerales 2395 y 2396, que permiten al deudor, en un préstamo con intereses superiores al rédito legal, obtener en ciertos casos la reducción judicial del tipo de interés convenido, o la devolución anticipada del préstamo; los ordenamientos 2431 a 2433, 2445 y 2490, que facultan al arrendatario a rescindir el contrato o a pedir la reducción de la renta, si por caso fortuito o fuerza mayor debido a reparaciones, pierde durante más de dos meses, el uso total o parcial de la localidad arrendada; el artículo 2608, que exime al deudor de la obligación de pagar honorarios, a quien, le haya prestado servicios, sin tener título profesional y para cuyo ejercicio exija la ley ese documento; el numeral 2741, que impide que, al aparcerero se le conceda en los frutos una participación menor del 40%, de la cosecha que se levante; y el ordenamiento 2887, que impide al acreedor pignoraticio apropiarse de la prenda, aunque el valor de ésta sea menor, que el de la deuda, así como a disponer de la misma prenda, en forma diferente a la expresamente reclamada por la ley.

"En aspero contraste y abierta contradicción con la orientación social de estas reformas en el campo del derecho patrimonial, se adoptó un régimen, eminentemente individualista en el derecho de familia, tanto por nuestro código civil de 1928, como sobre todo, por las disclventes reformas de 1975 en esa materia al mismo ordenamiento, que en lugar de proteger a los débiles e indefensos, como son los hijos menores y la mujer casada, desnaturalizó y desarticuló por completo el matrimonio en aras de una ficticia igualdad de funciones de los dos consortes en relación con el hogar". (14)

"Los legisladores mexicanos, llenos de optimismo y romanticismo jurídico, han querido hacer realidad el bello sueño, que ya se iba considerando irrealizable, de Enrico Cimbali: se han propuesto dar al mundo y a su país un código de Derecho privado social... Toda materia de contratos está animada por el deseo de limitar el dogma de la autonomía de la voluntad, sustituyéndolo por normas de solidaridad social...

Hay en la nueva obra legislativa, al igual que en la reciente de los Soviets rusos, un contrasentido muy común también en las corrientes



ideológicas hoy imperantes. Al lado del derecho patrimonial si no socialista, cuando menos socializado, se instaure o se quiere instaurar, un derecho de familia desenfredadamente individualista. El divorcio por com sentimiento mutuo, la libertad absoluta de testar, el desconocimiento de la interdicción por causa de prodigalidad y tantas otras soluciones del Código Mexicano, ¿ qué son sino una regresión a las épocas más rígidameg te individualistas del derecho romano ? ...

El Derecho Civil, por mucho que recoja las aspiraciones y exigen--  
cias del medio social, habrá de ser siempre individualista en su funda--  
mento. La etapa del Derecho Social sería la absorción del Derecho priva--  
do por el Derecho Público, profetizada por algunos escritores; pero, en  
verdad, bien poco deseable". (15)

## 6.- Elementos esenciales del contrato.

Los elementos esenciales de todo contrato son, el objeto y el consentimiento. "Si falta un elemento esencial ya sea en el consentimiento, en el objeto y en ciertos casos la solemnidad, no existe el contrato por lo tanto hay inexistencia". (16)

El código civil de 1870 en su artículo 1395, decía: "Para que el contrato sea válido debe reunir las siguientes condiciones: 1.- Capacidad de los contrayentes; 2.- mutuo consentimiento, y 3.- Objeto lícito".

Este código tuvo su origen en diferentes códigos europeos, como son:

El Código Portugués, que en su numeral 643, propone: "Para que el contrato sea válido deben reunirse en él las siguientes condiciones: 1.- Capacidad de los contrayentes; 2.- Mutuo consentimiento y 3.- Objeto posible".

El Código de Napoleón, en su ordenamiento 1108, manifiesta: "Cuatro condiciones son esenciales para la validez de un convenio: el consentimiento de la parte que se obliga; su capacidad de contratar; un objeto cierto que forma la materia de la obligación; una causa lícita en la obligación".

El Código de García Goyena o Código Español, que en su pronunciamiento 985, fija: "Para la validez de los contratos son indispensables los requisitos siguientes: 1.- Capacidad de los contrayentes; 2.- Su consentimiento; 3.- Objeto que sirva de materia a la obligación; 4.- Causa lícita de la obligación y 5.- La forma o solemnidad requerida por la ley".

El Código Civil de 1884, reproduce lo establecido en el de 1870, pero invirtiendo sus términos y agregando uno más referente a las formalidades externas. Así tenemos al artículo 1279, el cual nos dice: "Para que el contrato sea válido debe reunir las siguientes condiciones: I.- Capacidad de los contrayentes; II.- Mutuo consentimiento; III.- Que el objeto materia del contrato sea lícito y IV.- Que se haya celebrado con las formalidades externas que exige la ley".

Nos damos cuenta, que en todos estos preceptos comentados, se mezclan los elementos de validez como la capacidad, con los elementos esenciales.

Es por esta razón que el Código Civil de 1928, se ajusta a una exacta clasificación de los elementos esenciales, mismos que quedan enunciados en su numeral 1794, que nos manifiesta: "para la existencia del contrato se requiere: I.- Consentimiento y II.- Objeto que pueda ser materia del contrato".

A) Consentimiento.

"Es el acuerdo de dos o más voluntades tendientes a la producción de efectos de derecho, siendo necesario que esas voluntades tengan una manifestación exterior". (17)

"Precisa un segundo término que dos o más personas natural o legalmente capaces consientan en modo válido y serio en crear entre sí un vínculo contractual. Consentimiento es la coincidencia de dos declaraciones de voluntad que procediendo de sujetos diversos concurren a un fin común y se unen. Dirigidas en el contrato obligatorio, una de ellas, a prometer y la otra a aceptar, dan lugar a una nueva y única voluntad que es la llamada voluntad contractual y que es el resultado, no la suma, de las voluntades individuales y que constituye una entidad nueva capaz de producir por sí el efecto jurídico querido y sustraída a las posibles veleidades de una sola de las partes, de lo cual deriva la irrevocabilidad del contrato. Supuesto esencial es, pues, una doble declaración y ésta a su vez implica que dos personas se hallen frente a frente movidas por intereses particulares a cada una y eventualmente opuestos, pero tendientes al fin común de crear la relación jurídica". (18)

"El consentimiento es el acuerdo o concurso de voluntades que tiene por objeto la creación o trasmisión de derechos y obligaciones. En los convenios lato sensu, el consentimiento es el acuerdo o concurso de voluntades para crear, transmitir, modificar o extinguir obligaciones y derechos. Todo consentimiento, por tanto, implica la manifestación de dos o más voluntades, y su acuerdo sobre un punto de interés jurídico. Si --

existe la manifestación de voluntades, pero no existe el acuerdo, no hay consentimiento; si existe esa manifestación y se llega a un acuerdo, pero no se trata de un punto de interés jurídico, tampoco hay consentimiento; dos personas manifiestan su voluntad para ocurrir a una cita y se ponen de acuerdo en día, hora y lugar. Este concurso de voluntades que no tiene interés jurídico, no se llama consentimiento. Se requiere, pues, el concurso de voluntades a efecto de crear, transmitir, modificar o extinguir derechos y obligaciones, para que jurídicamente se integre este elemento en el contrato o en el convenio". (19)

La ausencia del consentimiento hace que el contrato sea inexistente y esto puede ocurrir en tres hipótesis: cuando hay error sobre la naturaleza del contrato, cuando hay error sobre la identidad del objeto y en los contratos simulados.

Cuando un contratante (oferente) le propone a otro (ofertado) las condiciones de un contrato. Esta efectuado lo que se llama oferta o policitación y si el ofertado, muestra su conformidad con las condiciones ofertadas y les da aceptación, es entonces cuando tenemos formado el consentimiento.

B) El objeto.

"El vocablo objeto tiene tres significados dentro de la materia contractual". (20)

1) El objeto directo del contrato, es producir y transmitir derechos y obligaciones. Así lo señala el artículo 1703 del Código Civil vigente.

2) El objeto indirecto, es la conducta que debe cumplir el deudor. Dicha conducta puede ser de tres maneras: de dar, de hacer y de no hacer. Así nos lo indica el numeral 1824, del código citado: "Son objeto de los contratos: I.- La cosa que el obligado debe dar; II.- El hecho que el obligado debe hacer o no hacer.

a) Obligaciones de dar. Su objeto consiste en la cosa cuyo dominio o uso se trasmite, siendo sus requisitos: La cosa debe ser jurídicamente posible, por cuanto exista en la naturaleza, por lo tanto, existiera impo

sibilidad física cuando no puede existir en ella; La cosa debe jurídicamente ser posible y lo es, cuando está en el comercio y cuando es determinado o susceptible de determinarse en cuanto a su especie. En consecuencia, son cosas imposibles desde el punto de vista jurídico, las que están fuera del comercio y las que no pueden determinarse. (Art. 1825 - del Código Civil vigente). También debemos recordar sus otras cuatro características: 1.- Translativas de dominio; 2.- Translativas de uso; 3.- De restitución de cosa ajena y 4.- Pago de cosa debida. Así lo señala el numeral 2911 del Código Civil.

b) Obligaciones de hacer o no hacer. Su objeto (positivo o negativo), debe ser posible, tanto física como jurídicamente; de aquí el dicho: a lo imposible nadie está obligado; y lícito, es decir que el hecho de hacer o el de abstención, no sean contrarios a las leyes de orden público o a las buenas costumbres. Lo anterior lo indican los artículos 1827 a 1830 y el 2225 del Código Civil ya citado.

3) También podemos considerar objeto del contrato, la cosa material que la persona debe entregar.

7.- Elementos de validez del contrato.

El artículo 1795 del Código Civil, nos dice: "El contrato puede ser invalidado:

I.- Por incapacidad legal de las partes o por una de ellas;

II.- Por vicios del consentimiento;

III.- Porque su objeto, o su motivo o fin sea ilícito;

IV.- Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma - que la ley establece".

Interpretando, este numeral, a contrario sensu, nos queda así:

El contrato para ser válido requiere que:

I.- Las partes que lo celebren sean capaces;

II.- La voluntad de las partes esté sin vicios;

III.- El objeto, motivo o fin sea lícito; y

IV.- El consentimiento debe ser manifestado en la forma que la ley establece.

1) La capacidad, es el elemento requerido para que el contrato sea perfecto y válido, por lo tanto la incapacidad, es una causa de invalidez originando la nulidad relativa de los contratos. Los contratos celebrados por incapaces, tienen existencia jurídica debiéndose ratificarse, o en su caso pueden prescribir la ineficacia que los afecta.

La capacidad puede ser de goce o de ejercicio. Se entiende por capacidad de goce la aptitud para ser titular de derechos y obligaciones. Toda persona por el hecho de serlo, tiene siempre la capacidad de goce, pero puede haber una capacidad parcial o total.

La capacidad de ejercicio, consiste en la aptitud, que tiene un sujeto para hacer valer directamente sus derechos o para cumplir sus obligaciones. La capacidad de ejercicio supone la de goce. Si no hay capacidad de goce no puede haber de ejercicio, relativamente a los derechos y obligaciones; en donde no existe la capacidad de goce menos puede ejer-

cerse un derecho, por que la ley lo impide. Quién no pueda contraer un contrato, es lógico que no tendrá capacidad para cumplirlo. La incapacidad de ejercicio consistirá, por lo tanto, en la falta de aptitud para hacer valer directamente los derechos o las obligaciones; el sujeto que tiene los dos atributos de la capacidad indicada, es indudable que puede hacer su manifestación de voluntad en el contrato para que produzca todos los efectos de derecho.

De la incapacidad nos hablan en forma clara y precisa los artículos 1798, 1799, 635 al 640 y el 643 de nuestro actual código. Encontramos también una incapacidad especial en los cónyuges, en los casos previstos por los artículos 174, 175 y 176 de nuestro código civil en vigor.

La incapacidad en el contrato es causa de nulidad relativa.

2) La voluntad de las partes no debe estar viciada. Los vicios de la voluntad son: error, dolo, violencia o lesión.

Hay tres clases de error: de hecho, de derecho y de cálculo aritmético.

El error de derecho, implica el desconocimiento o falsa interpretación de una regla jurídica. En efecto, el error de derecho o de hecho, invalida el contrato, cuando recaí sobre el motivo determinante de la voluntad de cualquiera de los que contratan, si en el acto de celebración se declara ese motivo o, si se prueba por las circunstancias del mismo contrato, que se celebró, éste en el falso supuesto que lo motivó y no por otra causa. Así lo señala el numeral 1813 del multicitado Código Civil.

El error de cálculo o aritmético, sólo da lugar a la rectificación o reparación, sin tener mayores consecuencias jurídicas. Lo anterior lo indica la norma 1814 del ya citado Código Civil.

El error de hecho, en este caso, la doctrina distingue tres tipos: a) error destructivo de la voluntad; b) Error que simplemente vicia la voluntad y c) el error indiferente.

a) El error destructivo de la voluntad, también llamado error-obs-táculo, es el que impide la formación del consentimiento o concurso de voluntades, debido a que las partes no se ponen de acuerdo, ya sea respecto a la naturaleza del contrato, o sobre la identidad del objeto, de tal manera que hacen sus respectivas manifestaciones de voluntad, pensando que celebran contratos diferentes o bien que se refieren a cosas distintas, lo que impide, que se forme el consentimiento, por no existir - la misma e igual manifestación de la voluntad para la celebración de de terminado acto, o bien para la transferencia del mismo objeto, que deba ser materia de un contrato, originando como consecuencia, la enexistencia del contrato.

b) El error que vicia la voluntad, Opera cuando la voluntad, sí, - llega a manifestarse, de tal manera que el acto existe, pero uno de los contratantes, sufre un error frente al motivo determinante de su voluntad, siendo este error de tal naturaleza o magnitud, que de haberlo co-nocido, no hubiera celebrado el contrato. Aquí se considera que el con-sentimiento se formó, pero no hay un vicio de tal importancia, que im-pida que el contrato surta sus efectos, porque la manifestación de voluntad no es cierta, motivando con ello su nulidad relativa.

c) El error indiferente, no recae sobre el motivo determinante de la voluntad por lo tanto, no afecta ni las cualidades sustanciales del objeto, ni se refiere a la persona, si se tratara de un contrato gratuto o hecho en consideración a las aptitudes o capacidades del contratante. En el error indiferente, simplemente se tiene una no-ción falsa respecto de ciertas circunstancias, accidentales del acto jurídico. En -- nuestro código civil vigente, en su numeral 1813, no se reconocen efectos al error indiferente, ya que se señala como condición que el error sea determinante de la voluntad.

Dolo. El dolo, sólo vicia la voluntad, en tanto que induzca al e-rror y que éste sea el motivo determinante. Esto es, el error puede tener dos causas: ser un error que se llama fortuito, que no supone dolo; o error doloso, por que se supone que uno de los contratantes o un ter-cero han realizado un conjunto de maquinaciones o artificios, precisa--



mente para inducir a error a una de las partes.

Se entiende por dolo en los contratos, toda maquinación o artificio que se emplee para inducir a error. Así lo establece el artículo 1815 - del Código Civil.

También existe la mala fe, que nuestro código la equipara al dolo.

La mala fe, es la disimulación del error por parte de un contratante, una vez conocido, para que el otro se obligue bajo esa falsa creencia. Lo anterior lo señala, también el numeral 1815 del multicitado código civil; en la mala fe no se provoca el error, simplemente uno de los contratantes, lo advierte, pero no lo comunica a la otra parte, dejando que se lleve a efecto el acto jurídico, esta actitud pasiva para aprovecharse del error de la otra y obtener ventajas indebidas se equipara al dolo, originando la nulidad del contrato, siempre y cuando el error en que incurrió voluntariamente la parte contratante sea determinante de la voluntad.

Violencia o lesión, la violencia puede ser física o moral; es física cuando por medio del dolor se obliga a celebrar un contrato; es moral, cuando por medio de amenazas o intimidaciones, se pone en peligro la vida, la honra, la libertad, la salud o el patrimonio de uno de los contratantes o de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales hasta el segundo grado.

La lesión es el perjuicio que sufre una persona, por efectos de un contrato que ha celebrado, perjuicio resultante del desequilibrio, crídenamente desproporcionado en las respectivas prestaciones de las partes.

3) El objeto, motivo o fin debe ser lícito. Todo contrato debe ser lícito en todas sus manifestaciones, para que el derecho lo ampare y -- proteja, otorgándole consecuencias jurídicas; por lo tanto, el contrato será ilícito si es contrario a las leyes del orden público y a las buenas costumbres.

Cuando hay ilicitud en el objeto, motivo, fin y condición del con-

trato se presenta por lo regular la nulidad absoluta, pero puede ser relativa por disposición de la ley. (artículos: 1795, 1830, 1859, 2225 a 2227 y 2764 del Código Civil).

4) El consentimiento debe ser manifestado en la forma que la ley - establece.

Los contratos se clasifican en: a) formales, b) consensuales y c) - solemnes.

a) En los formales, el consentimiento debe manifestarse por escrito para que exista el requisito de validez, puesto que si no se manifiesta en escritura pública o privada, según el caso, el contrato se afectará de nulidad relativa y para que sea válido, es necesario una ratificación expresa o tácita.

b) En el consensual, no es necesario que el consentimiento se manifieste por escrito, por lo tanto, también puede ser verbal o bien puede tratarse de un consentimiento tácito. Pero de hechos que así necesariamente lo supongan, o bien derivarse del lenguaje mímico, que es otra -- forma de expresar el consentimiento, sin necesidad de palabras o de escritura.

c) Contrato solemne. "Es en el que la voluntad de las partes debe cumplir con la forma solemne prevista por la ley. Si las partes no externalizan su voluntad exactamente como la ley dispone, entonces el contrato no será sancionado con una declaración judicial de nulidad, sino que al faltarle un elemento de existencia, el contrato no llega a existir. El contrato debe cumplir con los tres requisitos que se proponen en el artículo 1794, reformado, que sugiero: Para la existencia del contrato se requiere: I.- Consentimiento. II.- Objeto que pueda ser materia del contrato. III.- Cumplir en su caso, con la solemnidad que la ley exija".  
(21)

El consentimiento, "Es expreso, cuando se manifiesta verbalmente, por escrito o por signos inequívocos. El tácito resultará de hechos o - de actos que lo presupongan o que autoricen a presumirlo, excepto en los

casos en que por la ley o por convenio la voluntad deba manifestarse expresamente". Lo anterior lo establece el numeral 1803 del Código Civil.

Rojina Villegas, al hablar de la forma, nos dice: "Es un elemento de validez en los contratos, que la voluntad se manifieste con las formalidades que en cada caso exige la ley. Es decir, si la voluntad no se manifiesta con las formalidades legales, el contrato esta afectado de nulidad relativa. Las formalidades que requiere la ley suponen siempre el - consentimiento expreso; en el tácito no hay formalidades; pero dentro - del consentimiento expreso, las formalidades suponen que la voluntad se manifiesta siempre en un documento público o privado, es decir, por escrito.

En la actualidad, para la expresión del consentimiento revistiendo una formalidad, la ley se ha preocupado sólo de reglamentar la forma escrita. Es por esto que en el derecho moderno en rigor sólo son contratos formales aquellos que deben celebrarse por escrito, y los que pueden otorgarse verbalmente ya no se reputan formales. Porque no se requiere el uso de las palabras sacramentales o determinadas, para que el consentimiento se exprese única y exclusivamente en esa forma". (22)

CAPITULO II

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) BORJA SORIANO MANUEL  
" TECRIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES "  
Segunda edición.  
Editorial porruá.  
México, 1953. Pág. 130.
- (2) MATECS ALARCON MANUEL  
" LECCIONES DE DERECHO CIVIL, ESTUDIOS SOBRE  
EL CODIGO CIVIL DEL DISTRITO FEDERAL "  
Promulgado en 1870 con anotaciones relativas a  
las reformas introducidas por el código de 1884.  
Tomo III. Tratado de obligaciones y contratos.  
Imprenta Lit. y Encuadernación de Irineo Paz.  
México, 1892. Pág. 4.
- (3) ROJINA VILLEGAS RAFAEL  
" COMPENDIO DE DERECHO CIVIL "  
Tomo IV. Contratos.  
Novena edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1976. Pág. 7.
- (4) MASNETTA HECTOR  
" LA ANTECONTRATACION "  
Ediciones De Palma.  
Buenos Aires, 1965. Pág. 17.
- (5) JOSSEROND LOUIS  
" DERECHO CIVIL, CONTRATOS "  
Traducción de Santiago Cuschillos y Manterola  
Ediciones Jurídicas Europa-América.  
Buenos Aires, 1951. Pág. 3.

- (6) ROJINA VILLEGAS RAFAEL. Obra ya citada. Pág. 8.
- (7) SANCHEZ MEDAL RAMON  
" DE LOS CONTRATOS CIVILES "  
Tercera edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1976. Pág. 4.
- (8) POTHIER R. J.  
" TRATADO DE LAS OBLIGACIONES "  
Traducido al español por José Ferrer y Subirana,  
Mariano Noguera y Francisco Carles.  
Segunda edición.  
Madrid, 1872. Pág. 60.
- (9) MESSINER  
" DOCTRINA GENERAL DEL CONTRATO "  
Tomo I.  
Buenos Aires, 1952. Pág. 15.
- (10) SANCHEZ MEDAL RAMON. Obra citada. Pág. 7.
- (11) GARCIA TELLEZ ENRIQUE  
" MOTIVOS, COLABORACION Y CONCORDANCIA  
DEL NUEVO CODIGO CIVIL DE 1929 "  
México, 1932.  
ELIAS CALLES PIUTARCO  
" INFORME DEL PRIMERO DE SEPTIEMBRE DE 1928 ".  
México, 1932.
- (12) FACULTAD DE DERECHO  
" EL PENSAMIENTO DE LA JUVENTUD EN EL CONCURSO  
NACIONAL DE ESTUDIANTES DE DERECHO 1955 "  
Facultad de Derecho, UNAM.  
Editorial Stylo.  
México, 1955. Pág. 80.
- (13) SANCHEZ MEDAL RAMON. Obra citada. Págs. 7 y 8.

- (14) SANCHEZ MEDAL RAMON  
" LA REFORMA DE 1975 AL DERECHO DE FAMILIA,  
CON OCASION DEL AÑO INTERNACIONA DE LA MUJER "  
México, 1975.  
" UN NUEVO MATRIMONIO CIVIL Y EL PACTO DE INDISOLUBILIDAD "  
México, 1975.
- (15) CASTAN TOBERNAS JOSE  
" EL NUEVO CÓDIGO CIVIL MEXICANO UN  
ENSAYO DE CODIGO PRIVADO SOCIAL "  
Revista general de Derecho y Jurisprudencia.  
México, 1930. Pág. 47 y siguientes .
- (16) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO  
" DERECHO DE LAS OBLIGACIONES "  
Quinta edición.  
Editorial José V. Cajón Jr., S.A.  
Puebla, Pue., México, 1974. Págs. 205 y 207.
- (17) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. Obra ya citada. Pág. 208.
- (18) RUGGIERO ROBERTO DE  
" INSTITUCIONES DE DERECHO CIVIL "  
Traducción de la cuarta edición Italiana.  
Por R. Serrano Suárez y J. Santa Cruz.  
Tomo II. Pág. 278.
- (19) ROJINA VILLEGAS RAFAEL  
" DERECHO CIVIL MEXICANO "  
Obligaciones. Tomo V. Parte I.  
Antigua Librería Robredo.  
México, 1951. Pág. 310.
- (20) PLANIOL MARCELO  
" TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO CIVIL "  
Traducción de la Décima Segunda edición Francesa  
Por el Lic. José M. Cajica.

Tomo VII. Núm. 998.

Editorial José M. Cajica Jr., S. A.

Puebla, Pue. México, 1945. Pág. 32.

(21) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. Obra citada. Págs. 253 y 242.

(22) ROJINA VILLEGAS RAFAEL. Obra ya citada. Tomo I. Pág. 392.

### CAPITULO III

#### EFFECTOS DEL CONTRATO

- 1.- Efectos del contrato.
- 2.- La obligatoriedad del contrato.
- 3.- La eficacia del contrato.
- 4.- La relatividad del contrato.
- 5.- La oponibilidad del contrato.
- 6.- La seguridad en los contratos.



### CAPITULO III

#### EFFECTOS DEL CONTRATO

##### 1.- Efectos del contrato.

Los efectos jurídicos del contrato se producen normalmente, cuando hay nacimiento o transmisión de obligaciones y transmisión o constitución de derechos reales; pero también en algunos casos, se pueden generar, - hasta que se lleva a efecto la ejecución del contrato, como puede ocurrir, en el caso en que las obligaciones se sometan a un término o a -- una condición.

Así nos dice el profesor Manuel Bejarano Sánchez: "Cada contrato - produce un conjunto de derechos y obligaciones que varían según el tipo de acto y las estipulaciones introducidas por las partes en uso de su - libertad contractual, de su voluntad autónoma". (1).

Una vez que tenemos idea de lo que son efectos del contrato, pasaremos al estudio de estas consecuencias jurídicas, siendo estas las siguientes:

Obligatoriedad: porque el contrato vincula a las partes.

Eficacia: Porque no puede el contrato modificarse ni invalidarse por voluntad unilateral.

Relatividad: porque el contrato produce efectos directos entre las partes.

Oponibilidad: porque del contrato se derivan efectos reflejos o in directos con respecto a tercero cuando tiene un obje to-cosa.

Seguridad: porque no está permitida la revisión del contrato.

## 2.- La obligatoriedad del contrato.

Nos dice el artículo 1796 del código civil para el Distrito Federal, vigente: "Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento: excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de los expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley".

De conformidad al anterior precepto, el acuerdo de voluntades de los contratantes tiene fuerza de ley entre las partes. A este respecto nos comenta el autor Ramón Sánchez Medel: "La misma revocación del contrato por voluntad bilateral de ambos contratantes no es omnipotente, ya que sólo produce efectos para el futuro y no retroactivamente y, además, cuando el contrato ha creado derechos reales deben éstos retrotransmitirse. La mencionada expresión que equipara la ley general al contrato como una ley de las partes, hay que aceptarla sólo en forma metafórica, en el sentido de que ninguna de las partes puede sustraerse al deber de observar el mismo contrato, sino que ha de cumplirlo y respetar la palabra dada "pacta sunt servanda" ". (2)

El maestro Gutiérrez y González, nos completa lo dicho por el jurista, anteriormente citado: "Las partes además de cumplir con lo expresamente pactado, deben cumplir también con el régimen jurídico complementario que la ley establece para el contrato que se efectuó, y de ahí que, en todo lo que sea omisa la voluntad de los otorgantes, deben cumplir de acuerdo con lo que disponga la Ley". (3)

Pero también nos obliga a todas las consecuencias que, según su naturaleza, son conformes a la buena fe, al uso o a la ley, como lo señala el ya mencionado artículo 1796.

"La buena fe es la obligación de conducirse como hombre honrado y concienzudo no solamente en la formación sino en la ejecución del contra

to y de no atenerse a la letra de éste... La buena fe se exige tanto del acreedor cuanto del deudor. Para determinar lo que es debido hay que averiguar lo que la honradez permite exigir y lo que la misma obliga a cumplir". (4)

"Es un estado de ánimo que debe ir conforme a la creencia que se profese, en una época y en una colectividad determinada, acorde a la razón y a la ley, considerada útil y a propósito para la convivencia humana". (5)

Al uso se le puede definir como: "La cláusula tácita sobreentendida en un convenio, por la cual las partes arreglan sus relaciones según la práctica establecida... constituye un elemento de interpretación de los más legítimos... El uso tiene fuerza de convenio y no, a decir verdad, fuerza de ley... Un uso no puede como tampoco puede un convenio expreso, tener valor contra la ley". (6)

En cuanto a la ley, sabemos que las normas de nuestro código, sobre el régimen de un determinado contrato, al actualizarse en una operación convencional, toman el carácter de cláusulas.

Según Pothier: "Hay que distinguir en cada contrato: 1.º Las cosas esenciales; 2.º Las cosas naturales; 3.º Las cosas accidentales. 1.º Las cosas que son de la esencia del contrato son aquellas sin las cuales -- ese contrato no puede subsistir. Faltando una de estas cosas o no hay contrato absolutamente o es otra especie de contrato... 2.º Las cosas naturales son aquellas que están sobreentendidas en el contrato, cuando las partes no se han explicado, pero que, no siendo de la esencia del contrato pueden ser suprimidas en él por una estipulación formal... 3.º Las cosas accidentales son aquellas que no estando en la naturaleza del contrato no pueden estar contenidas en él sino en virtud de una cláusula particular". (7) Es de señalar que, este tratadista menciona cosas -- por cláusulas.

En virtud de lo anterior, el actual código en su numeral 1839, dice "Los contratantes pueden poner las cláusulas que crean convenientes; -

pero las que se refieran a requisitos esenciales del contrato, o sean consecuencia de su naturaleza ordinaria, se tendrán por puestas aunque no se expresen; a no ser que las segundas sean renunciadas en los casos y términos permitidos por el derecho".

Lo anterior quiere decir, que si hay omisión de alguna de las cláusulas, o sea, de las normas establecidas sobre el régimen de un contrato, se hará de cuenta, que fueron expresadas, a excepción que se renunció, conforme a derecho.

Luego entonces podemos concluir, que la obligatoriedad del contrato, vincula a las partes dándole fuerza de ley al acuerdo de voluntades, obligandolos al cumplimiento y a sus consecuencias. Aunque pudiera ser que en el contrato no se mencionarían los requisitos esenciales del mismo o sus consecuencias naturales, en sus cláusulas, en éste caso se tendrán por puestas.

### 3.- La eficacia del contrato.

Establece el artículo 1797 del mismo ordenamiento: "La validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes". Esto es, que una de las partes, cualquiera que sea, no puede, por voluntad unilateral, disolver o modificar el contrato.

"Si en efecto, cada uno de los contratantes pudiera, sin la adhesión del otro destruir el convenio, no sería verdad decir que aquél tiene fuerza legal respecto de las partes". (8).

Es necesario comentar que hay situaciones específicas de excepción previstas en la ley. Estos casos son: La revocación de la donación entre esposos, así lo señala la norma 233 del Código Civil: "Las donaciones entre consortes pueden ser revocadas por los donantes, mientras subsista el matrimonio, cuando exista causa justificada para ello, a juicio del juez". Por lo tanto las donaciones entre consortes pueden ser revocadas libremente y en todo tiempo por los donantes; La terminación por preaviso de cualquiera de las partes del arrendamiento por tiempo voluntario, así el artículo 2478, nos dice: "Todos los arrendamientos, sean de predios rústicos o urbanos, que no se hayan celebrado por tiempo expresamente determinado, concluirán a voluntad de cualquiera de las partes contratantes, previo aviso a la otra parte, dado en forma indubitable con dos meses de anticipación si el predio es urbano, y con un año si es rústico"; La separación o renuncia voluntaria del socio de la asociación civil, que nos señala el numeral 2680.- "Los miembros de la asociación tendrán derecho a separarse de ella, previo aviso dado con dos meses de anticipación"; O de la sociedad civil, que marca la norma 2720, en su fracción VI, "La sociedad se disuelve; por la renuncia de uno de los socios, cuando se trate de sociedades de duración indeterminada y los otros socios no deseen continuar asociados, siempre que esa renuncia no sea maliciosa ni extemporánea"; El desistimiento del dueño de la obra en el contrato de obra a precio alzado, que

en su pronunciamiento 2635, el código civil señala: "El dueño de una obra ajustada por un precio fijo puede desistir de la empresa comenzada, con tal que indemnice al empresario de todos los gastos y trabajos y de la utilidad que pudiera haber sacado de la obra"; Y el desestimiento -- análogo del cliente en la prestación de servicios profesionales, el desestimiento del cargador en el transporte, que nos enumeran los artículos 2663 del código civil y 578 del de comercio: "El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique, si no cumpliese con esta obligación o, no pagase el porte al contado, el contrato no quedará rescindido".

Es de mencionar, que en nuestro Derecho Mercantil, también tenemos la denuncia unilateral del contrato, tal es el caso de la apertura de crédito, en que mediante el sólo aviso del acreditante (acreedor), puede restringirse el monto de crédito convenido y aún anticiparse el plazo para la devolución de las cantidades dispuestas por el acreditado o deudor, así nos lo indica el numeral 294 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito: "Aun cuando en el contrato se haya fijado el importe del crédito y el plazo en que tiene derecho a hacer uso de él el acreditado, pueden las partes convenir en que cualquiera o una sola de ellas estará facultada para restringir el uno o el otro, o ambos a la vez, o para denunciar el contrato a partir de una fecha determinada o en cualquier tiempo, mediante aviso dado a la otra parte en la forma prevista en el contrato, o a falta de ésta, por ante notario o corredor, y en su defecto, por conducto de la primera autoridad política del lugar de su residencia, siendo aplicables al acto respectivo los párrafos tercero y cuarto del Art. 143.

Cuando no se estipule término, se entenderá que cualquiera de las partes puede dar por concluido el contrato en todo tiempo, notificándolo así a la otra, como queda dicho respecto del aviso a que se refiere el párrafo anterior.

Denunciado el contrato o notificado su terminación de acuerdo con lo que antecede, se extinguirá el crédito en la parte de que no hubiese hecho uso el acreditado hasta el momento de esos actos; pero a no ser que otra cosa se estipule, no quedará liberado el acreditado de pagar lo premios, comisiones y gastos correspondientes a las sumas de que no hubiere dispuesto, sino cuando la denuncia o la notificación dichas procedan del acreditante".

#### 4.- La relatividad del contrato

"La relatividad en los efectos del contrato consiste en que, este solo aprovecha o perjudica directamente a las partes y sólo también para ellos crea derechos u obligaciones, de acuerdo al principio romano *Res inter alios acta, aliis neque prodesse, neque nocere potest*". (9)

"Es un axioma recibido en la doctrina: *res inter alios acta, aliis neque nocere neque prodesse potest*, sin embargo fue por inducción sacado de los fragmentos del Derecho Romano". (10)

"Esta máxima, se enuncia usualmente con las cuatro primeras palabras de la frase, "*res inter alios acta*", significa que lo hecho entre unos, no puede perjudicar ni aprovechar a otros, de donde se obtiene el principio general de que el contrato sólo aprovecha o afecta a los que lo celebran, pero no a terceras personas, que no intervinieron en su --celebración". (11)

A este respecto es de suma importancia recordar el concepto de parte en un contrato, ya sea en su sentido formal como en su aspecto material.

Por parte en un contrato debemos entender solamente a las partes -cuyas voluntades han concurrido a su formación, parte en sentido formal, sino también a todas aquellas personas que han emitido su voluntad en la peticitación o en la aceptación, que constituye el acuerdo de voluntades de ese contrato y que a la vez son los titulares del interés o de la relación jurídica materia de dicho contrato, parte en sentido material.

"Son partes quienes celebran un acto jurídico plurilateral por su propio Derecho, o resultan válidamente representados en él". (12)

Pero también, tenemos excepción, cuando la ley lo establece directamente, así es parte en un contrato la persona titular del interés o -de la relación jurídica materia de ese contrato -parte en sentido material-, aunque no haya sido ella la autora de una de las voluntades que -



formó el consentimiento de dicho contrato, -parte en sentido formal- .

Esto ocurre en los casos de los llamados contratos sobre el patrimonio ajeno, como en la representación, así tenemos: al tutor, los padres en ejercicio de la patria potestad y el mandatario. En la sustitución, como son: el síndico, el albacea, el acreedor prendario autorizado a la venta extrajudicial de la cosa pignorada.

Una vez explicado el concepto de parte en un contrato, podemos formular, una regla general en esta materia en dos sentidos: sólo a las partes aprovecha o perjudica el contrato, ya que únicamente para ellos dinamizan los derechos o las obligaciones de dicho contrato; y en contraposición todos los demás que no sean parte en un contrato, esto es, todos los terceros extraños a dicho contrato no se benefician ni se perjudican directamente, pues ni adquieren obligaciones ni reciben derechos de ese contrato. Este último aspecto, es destacado en el aforismo ya antes mencionado: "res inter alios acta, aliis neque nocere, neque prodessere potest".

Nos dice Trabucchi "El concepto de parte en un contrato no se identifica con el concepto de persona, sino que coincide con el concepto de centro de intereses en el propio contrato". (13)

Así tenemos, que a menos que se esté en presencia de un contrato sobre el patrimonio ajeno en que, por excepción, dicho contrato produce sus efectos directamente, favorables o adversos, en su aspecto activo y pasivo, sobre el patrimonio de una persona que no emitió directamente el consentimiento en el respectivo acuerdo de voluntades, la regla general es que el contrato, sólo aprovecha o perjudica directamente a los que fueron parte a la vez en sentido formal y en sentido material en ese contrato.

Los terceros generalmente no se aprovechan ni perjudican directamente del contrato. El contrato sólo establece derechos y obligaciones entre las partes no con los terceros.

Para precisar el alcance de la relatividad de los contratos obli-

gatorios, o sea, los que solo generan obligaciones por oposición a los contratos con eficacia real, que crean o transmiten derechos reales, es necesario tomar en cuenta que entre las partes y los terceros hay tres categorías de personas intermedias, las cuales son:

a) Los causahabientes a título universal.- Son aquellos que suceden a una persona en todo o en una parte alícuota de su patrimonio, considerado como una unidad de derecho y compuesto de todos los derechos y obligaciones que no están estrictamente ligados a dicha persona. Tienen este carácter de causahabientes a título universal, entre otros, los herederos en una sucesión y la sociedad incorporante con respecto a la sociedad incorporada en la fusión de sociedades y cuyos causahabientes se consideran como si fueran las mismas partes, como si formaran una unidad con ella, salvo las relaciones derivadas de los contratos intuitu personae.

b) Los acreedores quirografarios.- Son aquellos que sólo tienen un crédito sin ninguna garantía real en contra de otra persona. Estos acreedores, a pesar del ordenamiento 2964 del código civil, que nos dice: "El deudor responde de sus obligaciones con todos sus bienes, con excepción de aquellos que, conforme a la ley, son inalienables o no embargables", no deben asimilarse al causahabiente a título universal ni pueden considerarse como parte, pues aun con la acción oblicua, artículo 29 del código de procedimientos civiles: "Ninguna acción puede ejercitarse sino por aquél a quien compete o por su representante legítimo. No obstante eso, el acreedor puede ejercitar las acciones que competan a su deudor cuando conste el crédito de aquél en título ejecutivo y, excitado éste para deducirlas, descuide o rehúse hacerlo. El tercero demandado puede paralizar la acción pagando al demandante el monto de su crédito.

Las acciones derivadas de derechos inherentes a la persona del deudor nunca se ejercitarán por el acreedor.

Los acreedores que acepten la herencia que corresponda a su deudor ejercitarán las acciones pertenecientes a éste, en los términos en que el Código Civil lo permita", se ejercita no como propia por los acreedo

res, sino como subrogatorios de su deudor.

c) Los causahabientes a título particular.- Son aquellos que adquirieron de una persona un determinado bien en concreto o un derecho real sobre el mismo. A estos causahabientes no debe afectar directamente el contrato celebrado por su causante, con la única excepción en el caso de la cosa arrendada, que nos señala el artículo 2409 del Código Civil: "Si durante la vigencia del contrato de arrendamiento, por cualquier motivo se verificare la transmisión de la propiedad del predio arrendado, el arrendamiento subsistirá en los términos del contrato".

En vista de lo anterior concluimos que los derechos y las obligaciones derivadas de un contrato sólo aprovechan o perjudican directamente a las partes, ya sea que, hayan actuado éstos por sí o por medio de representante suficiente y a los causahabientes de ellos a título universal, pero no aprovecha ni perjudican directamente ni a los causahabientes a título particular de las mismas partes, ni tampoco a los acreedores quirografarios de ellos.

Nos encontramos con excepciones al principio general de la relatividad o lo que es lo mismo, de la producción de efectos directos del contrato entre las partes, así mencionamos las situaciones siguientes:

a) La posible creación contractual de derechos a favor de tercero, que ocurre en la estipulación en favor de tercero, que nos señalan los numerales 1869 y 1871 del multicitado código, ya que respectivamente dicen: "La estipulación hecha a favor de tercero hace adquirir a éste salvo pacto escrito en contrario, el derecho de exigir del promitente la prestación a que se ha obligado".

También confiere al estipulante el derecho de exigir del promitente el cumplimiento de dicha obligación".

"La estipulación puede ser revocada mientras que el tercero no haya manifestado su voluntad de querer aprovecharla. En tal caso, o cuando el tercero rehuse la prestación estipulada a su favor, el derecho se considera como no nacido"; en el señalamiento de destinatario o beneficiario en el contrato de transporte, que nos indican los ordenamientos -

2656 fracción III del código civil y el 581 fracción III, del código de comercio, ya que ambos señalan que, "El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresará:

III.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden van dirigidos los efectos, o si han de entregarse al porteador de la misma carta"; en la renta vitalicia constituida a favor de tercero, manifestada en el numeral 2777 del código civil, el cual establece: "El contrato de renta vitalicia puede constituirse sobre la vida del -- que da el capital, sobre la del deudor o sobre la de un tercero. Tam -- bién puede constituirse a favor de aquella o de aquellas personas sobre cuya vida se otorga o a favor de otra u otras personas distintas"; y en el caso de los derechos de proveedores y trabajadores del empresario en el contrato de obra a precio alzado, que marca la norma 2641 del cuerpo jurídico antes mencionado: "Los que trabajan por cuenta del empresario o le suministran material para la obra, no tendrán acción contra el dueño de ella, sino hasta la cantidad que alcance el empresario". Si bien en este último supuesto, se trata propiamente del ejercicio de una acción subrogatoria u oblicua, artículo 29 del código de procedimientos - civiles, transcrito párrafos atrás.

b) La aparente imposición contractual de obligaciones a cargo de - tercero, siendo de mencionarse al respecto la promesa de hecho de tercero, que puede ocurrir cuando el tercero ya está obligado por otra causa eficiente a realizar el hecho de que se trata, como en el caso del fiador que se obliga a pagar una cantidad de dinero, si el deudor principal no cumple el hecho a que ya está obligado, así lo indica el artículo 2800 del código civil: "Puede también obligarse el fiador a pagar -- una cantidad en dinero, si el deudor principal no presta una cosa o un hecho determinado"; o bien cuando el tercero no está obligado todavía a realizar el hecho de que se trata, como acontece en la llamada promesa de porte fort, que indica el numeral 1841 en su párrafo segundo del mencionado pronunciamiento, al decirnos, "La nulidad del contrato importa la de la cláusula penal; pero la nulidad de ésta no acarrea la de aquél.

Sin embargo, cuando se promete por otra persona, imponiéndose una pena para el caso de no cumplirse por ésta lo prometido, valdra la pena aunque el contrato no se lleve a efecto por falta del consentimiento de dicha persona.

Lo mismo sucederá cuando se estipule con otro a favor de un tercero, y la persona con quien se estipule se sujete a una pena para el caso de no cumplir lo prometido".

c) El contrato por persona a nombrar, pro amico eligendo, por virtud del cual una de las partes se reserva expresamente designar después a la persona que adquirirá retroactivamente e íntegramente los derechos y las obligaciones derivadas de dicho contrato, haciendo así desaparecer totalmente al estipulante para quedar establecidas las relaciones jurídicas ex tunc solamente entre el promitente y el tercero designado amicus electus. Esta figura jurídica tiene como soporte un mandato otorgado antes del referido contrato, a la parte que intervino en éste y se reservó hacer la designación posterior o bien se estructura como un contrato con sujeto alternativo.

5.- La oponibilidad del contrato.

"La oponibilidad ha sido destacada como una característica esencial de los derechos reales, la cual se manifiesta como el poder de hacerlos valer frente a todos, erga omnes,... Pero sería un error suponer que solamente los derechos reales son oponibles a los terceros, pues también los derechos de crédito constituyen una realidad que existe para ellos y que se refleja a menudo en el círculo económico-jurídico de quienes no han sido partes de la relación crediticia". (14)

Es importante distinguir entre los efectos directos y efectos reflejos del contrato. Los primeros son aquellos de los que ya hicimos mención cuando se hablo de la relatividad del contrato, en tanto que los segundos son los que se derivan de los contratos con efectos reales, los terceros tienen que respetar las transmisiones o constituciones de derechos reales derivados de los contratos y aun también las relaciones o situaciones jurídicas creadas por el contrato, en el caso de ciertos contratos obligatorios, como puede ser, en un suministro con pacto de exclusiva, así como en el arrendamiento, lo establece el artículo 2409 del código civil, transcrito en el inciso anterior.

A estos efectos reflejos corresponde la oponibilidad a los terceros de los efectos del contrato. Estos efectos reflejos del contrato u oponibilidad a los terceros del mismo contrato se encuentran, sobre todo, en los casos de enajenación o constitución de los mismos derechos reales por virtud de diversos contratos en favor de distintas personas no cotitulares, para cuya situación se han establecido una serie de normas:

a) Para que un contrato constitutivo o traslativo de derechos reales sobre inmuebles pueda oponerse o perjudicar a los terceros es necesario inscribirlo en el Registro Público de la Propiedad, así nos lo señalan los siguientes preceptos; el 186, "La alteración que se haga de las capitulaciones deberá otorgarse en escritura pública, haciendo la respectiva anotación en el protocolo en que se otorgaron las primitivas capitulaciones, y en la inscripción del Registro Público de la Propie--

dad"; el 2316.- "El contrato de compra-venta no requiere para su validez formalidad alguna especial, sino cuando recae sobre un inmueble"; el 2322.- "La venta de bienes raíces no producirá efectos contra terceros - sino después de registrada en los términos prescritos en este código"; el 3007.- "Los documentos que conforme a este código sean registrables y no se registren no producirán efectos en perjuicio de tercero"; el 3008.- "La inscripción de los actos o contratos en el Registro Público tiene efectos declarativos"; el 3009.- "El Registro protege los derechos adquiridos por tercero de buena fe, una vez inscritos, aunque después se anule o resuelva el derecho del otorgante, excepto cuando la causa - de la nulidad resulta claramente del mismo registro. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará a los contratos gratuitos, ni a los actos o contratos que se ejecuten u otorguen violando la Ley"; el 3015.- "La -- prelación entre los diversos documentos ingresados al Registro Público se determinará por la prioridad en cuanto a la fecha y número ordinal que les corresponda al presentarlos para su inscripción"; el 3017.- "La inscripción definitiva de un derecho que haya sido anotado previamente surtirá sus efectos desde la fecha en que la anotación los produjo"; el 3042, en su fracción I, "En el Registro Público de la propiedad inmueble se inscribirán: I.- Los títulos por los cuales se cree, declare, re conozca, adquiera, transmita, modifique, limite, grave o extinga el domi nio, posesión originaria y los demás derechos reales sobre inmuebles"; y el 3043.- "Se anotarán previamente en el Registro Público:

I.- Las demandas relativas a la propiedad de bienes inmuebles o a la constitución, declaración, modificación o extinción de cualquier derecho real sobre aquellos;

II.- El mandamiento y el acta de embargo, que se haya hecho efecti vo en bienes inmuebles del deudor;

III.- Las demandas promovidas para exigir el cumplimiento de con-- tratos preparatorios o para dar forma legal al acto o contrato concerta do, cuando tenga por objeto inmuebles o derechos reales sobre los mis-- mos;

IV.- Las providencias judiciales que ordenen el secuestro o prohi ban la enajenación de bienes inmuebles o derechos reales;

V.- Los títulos presentados al Registro Público y cuya inscripción haya sido denegada o suspendida por el registrador;

VI.- Las fianzas legales o judiciales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2852;

VII.- El decreto de expropiación y de ocupación temporal y declaración de limitación de dominio, de bienes inmuebles;

VIII.- Las resoluciones judiciales en materia de amparo que ordenen la suspensión provisional o definitiva, en relación con bienes inscritos en el Registro Público; y

IX.- Cualquier otro título que sea anotable, de acuerdo con este código u otras leyes." Todos del código civil. Si bien es cierto dichos terceros podrán aprovecharse de aquel contrato aunque no se haya inscrito.

b) Si un mismo inmueble fue enajenado por la misma persona a diversas personas, pero no en copropiedad, prevalece la enajenación que primero se haya inscrito en el Registro Público de la Propiedad y si no hay inscripción de ninguna de ellas, prevalece la primera en fecha y de no ser posible determinar la prioridad de ésta, prevalece la enajenación en favor del adquirente que se encuentre en posesión del inmueble, así lo establecen las normas: 2264.- "Si una misma cosa fuere vendida por el mismo vendedor a diversas personas, se observará lo siguiente."; --- 2265.- "Si la cosa vendida fuere mueble, prevalecerá la venta primera en fecha, si no fuere posible verificar la prioridad de ésta, prevalecerá la hecha al que se halle en posesión de la cosa"; 2265.- "Si la cosa vendida fuere inmueble, prevalecerá la venta que primero se haya registrado; y si ninguna lo ha sido, se observará lo dispuesto en el artículo anterior"; 3013.- "La preferencia entre derechos reales sobre una misma finca u otros derechos, se determinará por la prioridad de su inscripción en el Registro Público, cualquiera que sea la fecha de su constitución.

El derecho real adquirido con anterioridad a la fecha de una anotación preventiva será preferente, aun cuando su inscripción sea posterior, siempre que se dé el aviso que previene el artículo 3016.



Si la anotación preventiva se hiciera con posterioridad a la presentación del aviso preventivo, el derecho real motivo de éste será preferente, aun cuando tal aviso se hubiese dado extemporáneamente"; y 3017.- "La inscripción definitiva de un derecho que haya sido anotado previamente surtirá sus efectos desde la fecha en que la anotación los produjo". Todos del código civil.

c) En el caso de que un bien mueble fuera vendido por la misma persona a diversas personas, pero no en copropiedad, prevalece la enajenación primera en fecha y de no ser posible determinar esta prioridad, -- prevalece la enajenación hecha al que se halle en posesión de la cosa, así nos lo señalan los numerales 2264 y 2265 del código civil, transcritos en párrafos anteriores.

d) Cuando un mismo crédito es cedido por el cedente a favor de varios cesionarios, pero no en cotitularidad, prevalece la cesión que primero se haya notificado al deudor, nos lo indican los pronunciamientos 2039 y 2036, que dicen respectivamente: "Si el crédito se a cedido a va rios cesionarios, tiene preferencia el que primero ha notificado la cesión al deudor, salvo lo dispuesto para títulos que deban registrarse", "En los casos a que se refiere el artículo 2033, para que el cesionario pueda ejercitar sus derechos contra el deudor, deberá hacer a éste la notificación de la cesión, ya sea judicialmente, ya en lo extrajudicial, ante dos testigos o ante notario". Y el numeral 2033 dice: "La cesión de créditos civiles que no sean a la orden o al porteador, puede hacerse en escrito privado que firmarán cedente, cesionario y dos testigos. Sólo cuando la ley exija que el título de crédito cedido conste en escritura pública, la cesión deberá hacerse en esta clase de documento".

e) Aunque no se tratare de derechos reales, si la misma cosa ha sido dada en arrendamiento separadamente a dos o más personas y por el mismo tiempo, prevalece el arrendamiento primero en fecha y de no ser posible determinar esa prioridad, tiene preferencia el arrendamiento -- que esté en posesión de la cosa arrendada, así lo establece la norma -- 2446, del Código Civil: "Si la misma cosa se ha dado en arrendamiento -- separadamente a dos o más personas y por el mismo tiempo, prevalecerá --

el arrendamiento primero en fecha; si no fuere posible verificar la --  
prioridad de ésta, valdrá el arrendamiento del que tiene en su poder la  
cosa arrendada.

Si el arrendamiento debe ser inscrito en el Registro, sólo vale el  
inscrito".

6.- La seguridad en los contratos.

En cuanto a la seguridad de los contratos surgen tesis como la siguiente: "La teoría de la imprevisión inspirada en la cláusula rebus -- sic stantibus, para la revisión del contrato por parte del juez en los casos permitidos por el legislador y cuando se han modificado las condiciones generales que han hecho más onerosas las obligaciones en los contratos de duración o de ejecución continuada, no se encuentra acogida - en nuestro derecho".

"Crearon los canonistas al efecto, la máxima "Rebus sic Stantibus", traducida libremente "si las cosas quedan en el mismo estado", esto es, que un contrato debe ser cumplido, siempre y cuando las condiciones económicas en que se originó permanezcan estables; por lo mismo, si cambian las circunstancias en que surgió la convención, la persona que se ve en situación de dificultad para cumplir, puede invocar esta cláusula, y -- dar por terminado el contrato, u obtener una modificación que le vuelva el contrato menos perjudicial.

Nuestro código, sigue la tesis "Pacta sunt servandae", esto es una adversa a la teoría de la imprevisión que sostiene la cláusula "rebus -- sic stantibus", por ello los contratos deben cumplirse aunque las circunstancias cambien, pues ni la buena fe, ni la equidad, encuentran base para adoptar la anterior máxima.

Rige en toda su fuerza, la máxima de que los contratos se deben -- mantener y cumplir sean las que sean, las nuevas circunstancias económicas que priven, y así se confirma con el artículo 2626, que dice: "El -- empresario que se encargue de ejecutar alguna obra con precio determinado, no tiene derecho de exigir después ningún aumento, aunque lo haya -- tenido el precio de los materiales o el de los jornales".

Hay sin embargo, un caso de excepción en el código y es la que se consigna en el artículo 2455, que determina en el arrendamiento de fincas rústicas la reducción que puede decretar el juez sobre el monto de la renta pactada en un arrendamiento rústico, a consecuencia de la alte

ración de las condiciones generales producidas por casos fortuitos extraordinarios.

Como se indica, es esta una situación de mera excepción, pues la regla que el legislador mexicano ha observado en casos de imprevisión, es la de dar soluciones especiales en cada unos de ellos". (15).

Esto es necesario, para conservar la fuerza obligatoria y la seguridad del contrato. Se debe admitir la revisión del contrato sobre todo en casos excepcionales de cambio imprevisto de condiciones económicas generales, pero debe de ser de una manera directa de parte del legislador, de carácter temporal, pues ya que al dar al juez el poder de revisar el contrato conforme a la buena fe, se despierta en los contratantes la inmensa esperanza de no estar obligados, engendrando esta buena fe del legislador la mala fe de las partes.

"Este tipo excepcional de expresa y directa intervención legislativa se produjo en México a raíz de la revolución, al desaparecer la circulación del papel moneda, con la expedición de las leyes de moratoria y de pagos". (16)

Pero también más adelante con el decreto de congelación de rentas promulgado el 30 de Diciembre de 1948, que aún continua en vigor causando graves perjuicios, para los propietarios e inquilinos y para la misma sociedad, a pesar de que en 1985, se reformo la legislación en materia de arrendamiento, creandose así juzgados para atender dicha materia en particular.

CAPITULO III

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) BEJARANO SANCHEZ MANUEL  
" OBLIGACIONES CIVILES "  
Tercera edición  
Colección textos jurídicos universitarios  
Editorial Harla, S. A. de C. V.  
México, 1987. Pág. 156.
- (2) SANCHEZ MEDAL RAMON  
" DE LOS CONTRATOS CIVILES "  
Tercera edición  
Editorial Porrúa  
México, 1976. Pág. 69.
- (3) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO  
" DERECHO DE LAS OBLIGACIONES "  
Quinta edición  
Editorial José M. Cajica Jr., S. A.  
Puebla, Pue., México, 1974. Pág. 364.
- (4) FORJA SORIANO MANUEL  
" TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES "  
Décima edición.  
Concordada con la legislación vigente  
por MANUEL FORJA MARTINEZ.  
Editorial Porrúa.  
México, 1985. Pág. 277.
- (5) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. Obra citada. Pág. 374.
- (6) FORJA SORIANO MANUEL. Obra ya citada. Pág. 63.

- (7) POTHIER R. J.  
" TRATADO DE LAS OBLIGACIONES "  
Traducido al español por José Ferrer y Subirana,  
Mariano Noguera y Francisco Carles.  
Segunda edición.  
Madrid, 1872. Pág. 14. N<sup>o</sup> III.
- (8) BORJA SORIANO MANUEL. Obra ya citada. Pág. 279.
- (9) SANCHEZ MEDAL RAMON. Obra citada. Pág. 70.
- (10) OPTOLAN M.  
" GENERALIZACION DEL DERECHO ROMANO "  
Explicación Histórica de la Instituta del emperador  
Justiniano, con texto, traducción y aclaraciones al  
fin de cada párrafo.  
Traducción de la tercera edición francesa por  
José Jiménez Serrano  
Tomo III. Tit. XIX.  
Madrid, 1847. Pág. 184.
- (11) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. Obra ya citada. Pág. 379.
- (12) BEJARANO SANCHEZ MANUEL. Obra citada. Pág. 156.
- (13) Mención de SANCHEZ MEDAL RAMON. Obra ya citada. Pág. 71.
- (14) BEJARANO SANCHEZ MANUEL. Obra citada. Pág. 170.
- (15) GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. Obra ya citada. Págs. 376 a 378.
- (16) BORJA SORIANO MANUEL. Obra citada. Pág. 439.

ESTA TESIS NO DEBE  
CAPITULO IV SALIR DE LA BIBLIOTECA

CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

- 1.- Definición.
- 2.- Importancia del transporte.
  - a) Desarrollo e infraestructura en México.
  - b) Breve descripción mundial.
  - c) Conclusión.
- 3.- Legislación aplicable.
  - a) En el transporte marítimo de personas y carga.
  - b) En el transporte aéreo de personas y cosas.
  - c) En el transporte terrestre de personas y cosas.
  - d) Disposiciones comunes a todos.
  - e) Consideraciones.
- 4.- Naturaleza jurídica.
- 5.- Calificación Mercantil.
- 6.- Características del contrato.
- 7.- Clasificación.
- 8.- Situación de las empresas de transportes.
- 9.- Condiciones comunes a todos los contratos de transporte sobre vías generales de comunicación.

## CAPITULO IV

### CONTRATO DE TRANSPORTE MERCANTIL

#### 1.- Definición.

Es difícil proponer una definición del contrato de transporte, tomando en cuenta las diversas modalidades que presenta, en la actualidad, así tenemos, entre otros: el terrestre, el aéreo, el fluvial y el marítimo. Y para lograr enmarcarlos a todos, es necesario auxiliarse de las definiciones, emitidas por los especialistas de la materia, para esto, he tenido a bien orientarme de varios tratadistas, cuyos trabajos nos franquean admirablemente el camino.

El maestro Vázquez del Mercado define el contrato de transporte, - de la siguiente manera: "El contrato de transporte es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado". (1)

Vivante nos dice: "Que el contenido del contrato de transporte es la obligación que contrae una persona de llevar de un sitio a otro del espacio, a personas, cosas o noticias mediante una retribución". (2)

El jurista Joaquín Garrigues, menciona la siguiente definición: - "Contrato de transporte es el que celebran: por una parte, una persona física o moral que por sus propios medios, y haciéndose cargo de la custodia relativa, se obliga a llevar de un lugar a otro, efectos o personas, recibiendo como contraprestación un pago cierto y en dinero de parte del solicitante del servicio". (3)

También encontramos la definición del contrato de transporte en el código civil del Distrito Federal, que en su norma 2645 preceptúa: " 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 el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos; si no



constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".

La razón de allegarnos al código civil, es que la estructura jurídica del transporte civil, nos sirve de esquema general para todo tipo de transportes, ya sean estos públicos o privados. A pesar de la opinión lapidaria del Licenciado Arturo Díaz Bravo al afirmar: " Que el transporte civil está a punto de ocupar su lugar como pieza de museo jurídico". (4)

Pero también es necesario el estudio de las disposiciones del Código de comercio, para definir de una manera más acertada a nuestro contrato de transporte mercantil. Así tenemos que el artículo 576 señala: "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".

Así mismo el precepto 75 del ya citado ordenamiento nos indica: -- "La ley reputa actos de comercio:

VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo".

Este artículo nos agrega un nuevo elemento, que sumado al anterior numeral concluimos diciendo: Los transportes que lleva a cabo una empresa, que habitualmente se dedica a verificar transportes para el público debe de ser, una empresa dedicada en forma profesional a la prestación del transporte en masa para el público.

Una vez estudiadas y analizados, las anteriores definiciones y los artículos transcritos, podemos aventurarnos a emitir la definición más adecuada del Contrato de Transporte Mercantil, al decir: "Es aquel contrato por el cual una empresa, que habitualmente se dedica a realizar transportes para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por -

agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos, a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según el caso".

## 2.- Importancia del transporte.

Los transportes y la comunicación en general han cobrado en la actualidad una enorme importancia para la vida económica y social de nuestro país. A ello se debe que el estado se haya reservado el monopolio del transporte de correspondencia, de las comunicaciones telegráficas y de las radiotelegráficas; efectúa el transporte ferroviario, el transporte urbano en el Distrito Federal de pasajeros a través de organismos públicos descentralizados (Metro, Ruta 100, Transporte eléctrico: trolebus y tren ligero). Y todos los demás transportes prácticamente están sujetos a concesión o permiso, por parte del Estado.

Antes de seguir adelante, es menester dar un breve esbozo, del desarrollo del transporte en México, así como hacer una descripción sintética de su evolución mundial.

### a) Desarrollo e infraestructura en México.

Los transportes de personas, cosas y noticias han revestido, desde los primeros pobladores de la magnífica ciudad de Tenochtitlán, una gran inquietud y preocupación. Tenemos conocimiento de lo anterior por voz de los cronistas, al decirnos, que existían tres tipos de calles: - las calles de tierra, las calles de agua y las calles mixtas. Las calzadas y calles de tierra eran arterias de tráfico donde la carga la llevaba el hombre a cuestas sobre su espalda (tamemé). Por tanto, las calles de agua constituían el transporte más difundido y eficaz.

Nos dice el autor Motolinía: "Había en México muchas acallas o barcas para servicio de las casas y otras muchas de tratantes que venían con bastimentos a la ciudad y todos los pueblos a la redonda estaban llenos de barcas que nunca cesan de entrar y salir de la ciudad. En las calzadas había puentes que fácilmente se podían alzar: y para guardarse de la parte del agua eran las barcas que digo que eran sin cuenta, porque hervían por el agua y por las calles". (5)

Ya que la mayor parte del tránsito en Tenochtitlán era a través de canales, las canoas eran el medio de transporte por excelencia. Servían

incluso para transportar chinampas de un sitio a otro, con mayor facilidad. El comercio se hacía sobre todo por las vías de agua, en acallis - de distintos tamaños.

La mayoría de las casas y chinampas tenían en su parte posterior - acceso a algún canal o acequia, efectuándose, por éste, gran parte de los servicios cotidianos, como fueran el aprovisionamiento de agua potable y algunos alimentos. Los ríos eran cruzados en balsas de bambú -- atadas sobre calabazas. Estas eran remolcadas a nado y se les llamaba jangadas.

Contaban también con un sistema de comunicación tan eficiente que a pocas horas de haber sido avistados los españoles en las costas de Veracruz, el emperador Moctezuma ya tenía conocimiento de esos hombres barbados, montados en extrañas naves, que hacían preguntas a los nativos.

"En el momento de la llegada de los españoles las principales rutas de Mesoamérica, ya estaban trazadas. Todas llevaban desde Tenochtitlan, a occidente hasta el Nayar (Nayarit) y había comunicación con la zona Purépecha, en Michoacán; al norte hasta la Quemada y las huastecas. Las sierras y costas del Golfo también estaban comunicadas; hacía el sur, las veredas conducían hasta el señorío de Tultepec, en la costa de Guerrero, hasta Oaxaca y el Soconusco" (5).

El transporte durante el virreinato se llevó a cabo principalmente en caballos, mulas, coches, carretas y en los ya existentes canoes y jangadas.

La introducción de cuadrúpedos a la Nueva España, significó en --- gran medida la sustitución de la canoa, que fuera el principal medio de transporte durante el imperio azteca. El caballo se convierte entonces en el más eficiente y útil medio para los habitantes de la colonia, debido a su rapidez y nobleza.

Las canoes continuaron navegando por los canales que aún conservaban, las cuales eran conducidas por los naturales, que traían a vender mercancías a la capital, ya que les estaba prohibido la utilización de

caballos, salvo contadas excepciones.

En cambio el burro y la mula sirvieron para la carga de todo tipo de mercancía, al tiempo que poco a poco liberaron al conquistado del agobiante menester de cargador. Impulsando, de este modo, la arriería, que llegó a ser una actividad de relevante importancia.

Se sabe que la primera carreta perteneció a Hernán Cortés. Posteriormente, fueron usadas por los frailes en los conventos, hasta que Sebastián de Aparicio, inventó un moderno sistema para tirar de ellas por medio de toros, amansados, lo cual permitió transportar un sinnúmero de mercancías, desde Veracruz hasta México.

Después de estos toscos vehículos, exclusivos para la carga, llegaron a la Nueva España, para asombro de sus habitantes, los coches y los carruajes.

En un principio los colonizadores únicamente ampliaron las veredas para convertirlas "en caminos de herradura, por donde pudieron transitar las bestias traídas del viejo mundo, más adelante los carros y carretas. Pero también se hizo necesario la apertura de nuevas vías de interés económico. Dando como resultado la construcción de un total de 26,107 Kms. durante tres siglos de dominación. Quedando surcado el país por los siguientes caminos longitudinales y transversales:

- 1) De México a Santa fé de nuevo México, pasando por Durango.
- 2) De México a Guatemala, pasando por Oaxaca.
- 3) De México a Veracruz, pasando por Jalapa.
- 4) De México a Veracruz, pasando por Orizaba.
- 5) De México a Acapulco, pasando por Cuernavaca y Chilpancingo.
- 6) De Zacatecas a Nuevo Santander
- 7) De Guadalajara a San Blas.
- 8) De Valladolid a Colima.
- 9) De Durango a Mazatlán. " (7)

La guerra de Independencia, trajo consigo la caída del país en una crisis política, económica y social. Las vías de comunicación se vieron

seriamente afectadas, interrumpiéndose el tráfico de productos manufacturados y bienes de consumo. Al consumarse, se acordó que las ramas de Avería y Peaje se utilizarán para la reparación de los caminos, sobre la idea de que los usuarios debían pagar su compostura.

"El canal que venía de Chalco y que terminaba cerca del palacio de Gobierno aún era empleado para la transportación de víveres a la ciudad. Alrededor de las siete de la mañana se podía ver la acequia transitada por chalupas, canoas y trajineras en las que se llevaba paja, cebada, miel, azúcar, maíz y verduras". (5)

Los caminos fueron descuidados a tal grado que el paso de las diligencias, literas y carretones era casi imposible. Los medios utilizados eran los mismos que en la época colonial. Por las calles circulaban vehículos, arrieros y carretones que servían para la carga de mercancías.

Luis González Obregón, en su libro México Viejo, nos dice: "Creció también el número de carros que diariamente recorrían por las calles, incomodando con el ruido infernal de su tráfico, sacudiendo los edificios con lo pesado de la carga, estropeando el empedrado y causando no poca alarma a los buenos habitantes de aquellos tiempos. Los carros iban tirados por cuatro mulas colmados de piedras, sacos de harina, tercios de cañón, barriles de vino o pulque, y los más de una porción de vigas". (6)

Los problemas en sistema de medio de transporte repercutieron inevitablemente en el tráfico, en la minería, en la hacienda pública y en la agricultura.

"Debido a las necesidades de transporte de la época, surgió la inquietud de construir una vía de fierro que estableciera nexos entre la capital y el puerto de Veracruz. En el año de 1865, durante el período del presidente Anastasio Bustamante, se otorgó la primera concesión para construir una vía férrea que uniera la capital con Veracruz, siendo el concesionario don Francisco Arrillaga" (10).

Los tranvías y ferrocarriles se confundían en sus inicios, debido

a que los primeros ferrocarriles que se instalan en el valle ofrecen un servicio de transporte urbano y suburbano, trata de ligar a la incipiente capital con distintos barrios y su finalidad no era la de servir largas distancias.

La modernización del transporte no se limitó a las vías terrestres, ya que igualmente se instauró el servicio por los canales mediante barcos de vapor.

En las etapas: Juarista, de la intervención y en el triunfo de la República, el peaje se derogó y restableció sucesivamente, sustituyéndose finalmente por un impuesto especial a las fincas, fábricas y empresas de cerrajes, cuya recaudación se usaría única y exclusivamente para la construcción de nuevos caminos y la conservación de los existentes.

Los tranvías de mulitas constituían el transporte colectivo de los pobres de la ciudad. Estos trenes de tracción animal tenían aproximadamente 5 metros de largo por 2 de ancho y su interior estaba provisto de bancas corridas con asientos de madera perforada, en la que podían sentarse aproximadamente 30 personas.

Durante el porfirismo se dio atención prioritaria a la construcción de ferrocarriles, las más de las veces, paralelos al curso de los caminos, lo que agravó el deterioro de las carreteras.

Los tranvías eléctricos fueron autorizados en México, hacia 1896 y en 1908, el sistema de transporte tranviario implantó el servicio de trenes llamados rápidos.

"Nos narra Alfonso de Icaza, que don José Ives Limantour, salía con prisa diariamente de la secretaría a tomar el "rápido de Mixcoac" y gustaba de acomodarse en el primer asiento". (11)

La época revolucionaria, también se ve apoyada por nuevos medios de transporte, ya que si bien el caballo ocupa un lugar fundamental dentro de la lucha armada, el ferrocarril es igualmente importante. En la capi

tal la importación de automóviles no se detiene por causa de la guerra y la ciudad, si bien estanca su crecimiento durante la época revolucionaria, al reinar la calma comienza a dar pasos agigantados para constituirse en digna representante de la nueva democracia.

A partir de la revolución de 1910, el país sufrió una serie de cambios ideológicos y constantes enfrentamientos que afectaron la infraestructura desarrollada en el país durante el porfiriato.

Los tranvías eran el medio de transporte por excelencia, a pesar de tener conflictos laborales. En los años de 1916 a 1918 se inicia en la ciudad de México un nuevo sistema de transporte de pasajeros con automóviles adaptados en forma muy rudimentaria, los camioncitos.

"Es muy difícil establecer con precisión el surgimiento en nuestro país del servicio de transporte, tanto de personas como de mercancías, en vehículos automotores. Su establecimiento no fue el resultado de estudios previos que sustentaran un proyecto global de parte de los prestadores o del gobierno. Por el contrario, surge espontáneamente, de manera individual y dispersa y sólo con su proliferación se inicia su integración y organización". (12)

En el año de 1923 surge la alianza camioneros de México, A.C., en un principio estuvo bien organizada, ya que los camioneros contaban con hospital, doctores, sanatorios, talleres mecánicos y ayuda mutua que era un auxilio económico para accidentes y seguro de enfermedades.

En 1925 se estableció una planta armadora de la Ford en la Ciudad de México. En 1927 se funda la línea Estrella Roja, con 10 unidades marca Buick y Calle, para dar el servicio de México a Cuernavaca.

En 1928, adoptaron la forma de cooperativas la línea México-Iztapalapa y la Roma-Piedad. En este año se realiza el servicio a Cuernavaca en 20 autos: Cadillac, Studebakers Duplex y Ford de 4 cilindros.

La comisión Nacional de Caminos, creada en 1925, reglamentó el uso de materiales para construcción de carreteras, en función del volumen de tráfico. De 1925 a 1928, la Byrne Brothers Corp., realizó la construc



ción de las carreteras México-Puebla, México-Pachuca y México-Guernavaca.

En 1929 se fundó la Alianza Camionera Veracruzana Flecha de Oro, - que con camioncitos de pedales establecieron la ruta Perote-Veracruz.

En 1934, la línea Estrella de Oro, realiza el servicio directo México-Acapulco con 11 autobuses de pasajeros. También en ese año se fundan los Transportes del Norte y se inicia el servicio de carga a Puebla de manera individual.

En el período 1929-1934, se logró enlazar por carretera las ciudades de Tehuacán, Córdoba, Acapulco, Cuntla, Progreso, Valladolid; y Monterrey con Nuevo Laredo.

En 1937 se formó la Cooperativa de Transportes México-Laredo, S.C. L., abriendo la ruta para el servicio de carga. En ese año se forma en Manzanillo, Colima, la cooperativa Gremio Unido, que operaba rutas de - pasaje y carga. En el período 1938-1939, la SCOT reportaba 4,328 unidades autorizadas para el servicio público. Asimismo, se autorizó la constitución de 33 cooperativas de autotransportistas, de acuerdo a la nueva Ley de Cooperativas de la época.

"En 1937, Lázaro Cárdenas, dictó un acuerdo expropiando los bienes de la compañía de Ferrocarriles Nacionales de México. Al mismo tiempo - se creó la empresa Líneas Ferreas de México, que se encargaría de la - construcción de algunas líneas que complementarían el sistema ya existente. Uno de los primeros actos del gobierno de Manuel Ávila Camacho - fue derogar el decreto de creación de la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales y en 1942 se publicó la Ley que creó la empresa de Ferrocarriles Nacionales de México, como empresa gubernamental. Ese mismo año se empezó a pagar la deuda ferrocarrilera, para cubrir el valor de la empresa expropiada.

El 30 de diciembre de 1948, durante el gobierno de Miguel Alemán, se expidió la Ley orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México, otorgándole personalidad jurídica, como una empresa descentralizada del go-

bierno Federal, constituyendo un organismo público sin fines de lucro.

También durante este sexenio se puso en servicio dos importantes líneas ferroviarias que se habían construido por cuenta del Gobierno Federal, el ferrocarril Sonora-Baja California y el del Sureste. En 1942 nuestro país se vio en la necesidad de declararle la guerra a las potencias del eje fascista, al ser agredido sin razón alguna. Esta guerra tuvo grandes repercusiones en la difícil situación de Ferrocarriles Nacionales. El esfuerzo que se realizó fue enorme, ya que por nuestro país vía ferreas, llegaban a Estados Unidos enormes volúmenes de materias primas, y material estratégico que los países del centro y sur de América enviaban. En virtud de que los movimientos del Canal de Panamá fueron suspendidos, lo mismo que en el Océano Pacífico.

Al término de la contienda, las condiciones de las instalaciones y equipos de Ferrocarriles eran críticas, por el desgaste sufrido, aunado a esto la vejez y el cansancio que el equipo en general tenía.

Se debe agregar a esto las crecientes necesidades de la industria y la agricultura nacional cuyo crecimiento exigía un eficiente transporte y servicio, que no se podía ofrecer dadas las condiciones de las instalaciones.

Se procedió de acuerdo a un plan conocido como Plan Alemán de rehabilitación Ferroviaria, que abarcó un periodo de 5 años. En los cuales se reparó maquinaria, vías e instalaciones". (13)

En 1944 el Secretario de la SCOP, inauguró la carretera Acapulco-Miistanejo y en el periodo 1944-1945, la secretaría reportaba un total de 215 sociedades cooperativas legalmente establecidas. En 1946 se inauguró la terminal de la Líneas Unidas del Sur, México-Guerravaca-Acapulco.

Entre los años de 1941 y 1946, la red carretera alcanzó a Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, San Cristobal de las Casas, Comitán y Ciudad Juárez, También enlazó a Guadalajara y Nogales.

El 29 de mayo de 1947, se publicó en el Diario Oficial un decreto

Presidencial que derogaba las disposiciones del libre tránsito, que fueron expedidas el 29 de abril de 1946, para hacer frente a las necesidades derivadas del fin de la segunda Guerra Mundial.

En 1950, la mayoría de los camioneros iniciaron la contratación de seguros para la carga, sobresaliendo la empresa aseguradora del Sr. Carlos Pereyra.

"En mayo de 1950, el Lic. Miguel Alemán, presidente de la República, inauguró la carretera panamericana Cristóbal Colón, que conectó Ciudad Juárez-Chihuahua con el Ocotlán, Chiapas. En la década 1940-1950, se invirtieron 7,491 millones de pesos en la construcción de 11,493 kilómetros, con los que la red alcanzó los 21,422 kilómetros de carreteras." (14)

"En 1953 se puso en servicio la Gran Estación de Ferrocarriles en Buenavista". (15).

"Durante el período 1958-1964, se invirtieron 7,316 millones de pesos en construcción, conservación y ampliación de carreteras. Fueron concluidas la México-Puebla (de cuota), Querétaro-Celaya, Durango-Mazatlán (que completa el eje transversal a partir de Matamoros), Villahermosa-Tampotón, Tecate-Ensenada, Guanajuato-Dolores Hidalgo-San Felipe, San Luis Potosí-Torreón; con los que la red totaliza 56,327 kilómetros". (16).

En 1965, la empresa Flecha Roja presentó un nuevo tipo de camión para pasajeros que transportaba 60 personas, conocido como tractobús -- P-1.

Entre 1966 y 1970 se construyeron las terminales de Aguascalientes, Veracruz, Villahermosa, Zacatecas, León, Chihuahua, Monterrey, Mérida, Chetumal, San Luis Potosí, Ciudad Juárez, Culiacán y Tepic. En 1970 se inauguró la terminal Central de Autotransporte Federal de Carga del Norte de la Ciudad de México, en la calzada Vallejo.

"En 1966, Ford de México y TVCSA crean un microbús montado sobre un chasis Ford P-500, que cuenta con aire acondicionado, recubrimientos -

interiores de materiales plásticos y con una capacidad de 27 asientos reclinables, de respaldo alto. En 1968 la empresa General Motors creó el camión carguero turbo Titán III, que consta de tractor accionado por turbina de gas de 280 hp., transmisión automática de 5 velocidades y 1 remolque tipo furgón de acero inoxidable". (17).

Durante el período 1964-1970 se inauguraron las carreteras México-Guautla (de cuota), México-Durango (vía Naucalpan), Puebla-Orizaba, Acapulco-Pinotepa Nacional, Tijuana-Ensenada y Guadalajara-Zapotlanejo.

"En 1970 se puso en servicio el Edificio para el centro administrativo de ferrocarriles en la ciudad de México.

En 1971 y 72 se adquirieron 86 locomotoras que resultaron insuficientes para una adecuada ampliación de la flota.

En 1973 se inició la instalación de la red de telecomunicaciones a base de microondas y radio y se amplió y perfeccionó la red telefónica.

También se adquirieron 270 locomotoras y 1,759 unidades de carga se pusieron en servicio coches de pasajeros de primera y segunda clase construidos en Canadá". (18)

"En 1971 se realizó el Inventario Nacional del Autotransporte de Carga, para conocer la situación legal, los datos técnicos, de tráfico y de operación de las unidades que prestaban el servicio. De esa forma se detectaron más de 70 mil vehículos al margen de la ley, operando a través de empresas y personas documentadoras de carga y protegidas por amparos provisionales.

Para la regularización del servicio de carga, se promovió la creación de asociaciones de concesionarios de cada camino nacional y se dotó de permisos provisionales a los prestadores que se encontraban en situación ilegal, tras de demostrar su trabajo en las rutas.

Asimismo, se promovió su integración en Sociedades mercantiles y cooperativas, lográndose hasta 1976, la constitución de 1,300 de ellas. Durante ese mismo período, se inauguraron 22 Terminales Centrales de pasajeros, para completar un total de 28 operando en el país, entre las -

que destacan las del Norte, Poniente y Sur del Distrito Federal". (19).

En 1979, por instrucciones del Presidente López Portillo, se firmaron cartas-compromiso entre autoridades, grandes usuarios y autotransportistas, con el objeto de movilizar mercancías estratégicas, tanto de importación como de fabricación nacional, sin descuidar la operación normal.

El autotransporte participó con el 30% del capital social para la constitución de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, el 22 de Octubre de 1979.

El 11 de agosto de 1980 se modificó el procedimiento legal para facilitar el otorgamiento de concesiones, con el objeto de incrementar la seguridad jurídica de los prestadores de los servicios. En 1982 se expidieron los primeros Títulos de Concesión, en canje por permisos eventuales o emergentes otorgados con anterioridad.

Durante el período 1976-1982, se dio énfasis a la construcción de ejes carreteros transversales, para conectar las zonas costeras marginales con la región central. Destaca la del Pacífico, en sus tramos Playa Azul-Cochueyana-Puerto Escondido-Puerto Angel; Temascaltepec-Zihuatanejo; Pochutla-Salina Cruz; Teotitlán-Tuxtepec; Huixtla-Matazintla-Comalapa y Putla-Pinotepa Nacional. Los caminos de jurisdicción federal pasaron de 37,727 kilómetros en 1977 a 41 mil kilómetros en noviembre de 1982.

"En 1986 se publicó un decreto que establece que la única empresa que prestaba servicio ferroviario en los sucesivos será Ferrocarriles Nacionales de México, y dispone además la liquidación de las empresas de Ferrocarril del Pacífico, Chihuahua al Pacífico, Sonora Baja California y servicios de coches y conexos. Con lo que se cumple la esperada fusión de todas las empresas ferroviarias del país." (20)

"El estado mexicano había sentido desde el cardenismo el antecedente de su intervención directa en el transporte de pasajeros del Distrito Federal a través de la nacionalización de los tranvías a la empresa extranjera que los detentaba. Esta intervención estatal directa sería -

elevada a su máxima expresión más tarde, con la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, bajo la planificación, gestión y control absoluto del estado". (21)

"Precisamente con el Sistema de Transporte Colectivo, Metro, se inaugura una nueva etapa en la historia de la transportación pública de la ciudad. Este, además, de ser uno de los trenes metropolitanos más rápidos, tecnológicamente avanzados y eficientes (por cuanto se refiere a costo-pasajero, energía consumida, productividad del trabajo, etc.) es el primer medio de transporte público masivo de la ciudad, planeado, financiado y gestionado íntegramente por el Estado mexicano, a través del Departamento del Distrito Federal (DDF). (22)

b) Breve descripción mundial.

El francés Nicolás José Cugnot, en el año de 1770 inventa un extrumo arrotoste que avanzaba sobre ruedas(tres) a una velocidad vertiginosa, para aquella época, de 5 kilómetros por hora.

En Inglaterra, Jacobo Watt, patenta una especie de carro de vapor al que nadie hace caso.

Al fin en el año de 1825 aparece el primer ferrocarril, sobre rieles, el cual transportaba carbón y mercancías diversas y pasajeros que viajaban de Darlington a Stockton, haciendo un recorrido de tres horas y siete minutos, en un tramo de 18 kilómetros.

En 1879, en Alemania nace una competidora de la locomotora a vapor. La locomotora eléctrica construida por Werner von Siemens, que recibía la energía por contacto de un tercer riel y alcanzaba la velocidad de 7 kilómetros por hora.

"Los ferrocarriles fueron uno de los principales factores en el proceso de la industrialización que transformo al mundo en el siglo pasado y siguen proporcionando un cómodo medio de viaje y un barato transporte de mercaderías." (23)

Nuevamente en Alemania en 1889, Gottlieb Daimler, inventó el motor de combustión interna, lo que permitió que la energía que movía a las -

máquinas fuera mecánica. La velocidad que desarrollaba, era de 30 kilómetros por hora.

"Durante los años 30s, en Europa se realizaron innovaciones a las unidades con motor a diesel; se introdujo el uso de los neumáticos de alta presión y se empezaron a construir remolques y semirremolques en Holanda." (24)

"El autotransporte de carga y pasajeros, camiones ligeros y pesados nació respondiendo a una necesidad del hombre de llevar de un sitio a otro cargas pesadas y voluminosas." (25)

"Los primeros experimentos sobre aparatos voladores se deben a Leonardo da Vinci. En 1837 Ader intentó un vuelo con un aeroplano de hélice movido por una máquina de vapor, pero hasta 1903 no se logró un verdadero vuelo por los hermanos Wright; desde entonces y auxiliada por la I Guerra Mundial la aviación realiza rápidos progresos.

En los últimos años se han producido transformaciones radicales en aeronáutica. El avión de reacción, propulsado mediante uno o varios turbo-reactores (motores cohete) ha desplazado casi totalmente al avión -- convencional (de hélice) tanto en la aviación militar como en la comercial. Junto a la consecución de grandes velocidades, la moderna aeronáutica tiende a conseguir aviones de gran capacidad de carga." (26).

La navegación debe de ser casi tan antigua como el hombre mismo. -- El simple hecho de ver un tronco arrastrado por la corriente de un río ya debió sugerirle la posibilidad de moverse sobre las aguas encima de un cuerpo flotante. Es muy probable que este hombre primitivo utilizase una pértiga o palo con el que, apoyándose con él en el fondo, pudiera -- dirigir su improvisada embarcación. No tardaría seguramente en aparecer la balsa, como unión de varios troncos, más estable y capaz de transportar una carga mayor. Tampoco tardaría en aparecer la canoa, como consecuencia de vaciar un tronco, que haría la embarcación más ligera. Hacía el año 3500 antes de cristo, aparece la vela, entre el año de 2500 y el 2000 a.c. aparece el remo.

"El mar fue un enemigo para el hombre antes de que éste aprendiese a navegar. Después de una serie de continuos progresos en la construcción de las naves hizo que el mar dejase de ser una barrera para convertirse en lo contrario: un camino de unión.

De las rudimentarias embarcaciones de remos, se pasó a otras mayores y más resistentes, y más tarde los mares eran cruzados por grandes veleros. A comienzos del siglo XIX, la navegación a vela sería desplazada paulatinamente por la navegación a vapor." (27)

La aplicación del diesel en los motores de las embarcaciones les proporciona una mayor velocidad. En la actualidad los buques se utilizan por los diferentes países para dos objetivos principales, el dedicar se al comercio y a la defensa de su territorio por mar. Es de mencionar que ya existen embarcaciones que utilizan energía atómica.

En las postrimerías del siglo pasado, hace su aparición en el mundo un medio de traslado masivo, que vino a cambiar el concepto en esta materia en el mundo.

No es contaminante, no afecta el tránsito vehicular; estas son las dos razones más importantes que lo colocan en el primer lugar para la -transportación en grandes volúmenes, además que resulta relativamente -económico en cuanto a operación y por ende el precio final al usuario -lo convierte en un modelo ideal del transporte.

Así tenemos que la ciudad pionera de este medio de transporte fue Londres, ya que en el año de 1825 construyó sus primeras estaciones. En 1868 la urbe de Hierro neoyorquina pone en marcha su tren subterráneo. Noruega en 1889, es la tercera en poner en acción este novedoso medio de transporte. En 1897, Escocia pone en marcha su moderno tren. Viena - en 1898. En 1900, París inaugura con adelantos técnicos y modernas instalaciones su Metro.

Buenos Aires es la primera ciudad latina que cuenta con este servicio, que fue inaugurado en 1913.

Moscú en 1935. Japón echa a andar este servicio en 1960.



"En América Latina existen seis ciudades que cuentan con este moderno, cómodo y eficaz transporte: Ciudad de México, desde 1969; Sao Paulo, Brasil, 1974; Santiago de Chile desde 1975; Río de Janeiro, 1979; y Caracas, Venezuela, desde 1983. En Puerto Rico éste servicio está en construcción desde 1985." (28)

c) Conclusión.

Como se ha hecho evidente, el transporte tiene un desarrollo y una importancia trascendental, al grado, que ha ido a la par con la misma evolución de la sociedad humana, en tal virtud, en nuestros días los transportes de personas, cosas y noticias revisten de una participación de primer orden, para la vida económica y social del país, de tal manera, ha llegado a convertirse en un elemento indispensable, puesto que ante la ausencia de alguno de estos, como sucedió en el fatídico 19 de septiembre de 1985, se afecta de manera sensible la economía pública y quizás, como acertadamente señala el maestro Joaquín Rodríguez Rodríguez: "aun a veces la defensa del país". El mismo Licenciado Rodríguez compara: "La circulación sanguínea del cuerpo humano, al transporte. Ya que la suspensión de la misma acaba con la vida del ser humano y si sufre transtornos, es fuente de enfermedades". (29). Así, al suspender el transporte, acabaríamos con la vida de la sociedad y ésta al sufrir transtornos, provocaría males sociales.

También al respecto, comenta el maestro Omar Olvera de Luna: "nuestras grandes concentraciones humanas perecerían sin la posibilidad del transporte masivo de satisfactores, provenientes de zonas de producción y a veces también de procesamiento, por demás lejanas de aquellas urbes" (30).

Tal es la magnitud del transporte, al grado que podemos afirmar: "Una de las manifestaciones más evidentes de la evolución y grado de desarrollo de una economía es el comportamiento del sector transporte, ya que el desplazamiento de personas y el intercambio de bienes son elementos que reflejan con claridad la marcha del proceso productivo y el aprovechamiento de los recursos disponibles de un territorio". (31)

"El auge de la producción en todos los campos y la necesidad de ver las materias primas o los bienes producidos de un lugar a otro y, - como consecuencia el desarrollo del transporte, hacer que el contrato de transporte se coloque como uno de los contratos de más uso en el comercio actual y su práctica sea motivo de la creación de empresas poderosas". (32)

Esta es la razón por la cual, la materia relativa al transporte ha sido objeto de regulaciones especiales y de una intervención en los organismos encargados de efectuarlo. En la gran mayoría de los países el transporte de noticias y el de correspondencia esta reservado al estado. Y este otorga las concesiones para efectuar los transportes ferroviarios, por carretera y por avión, siempre y cuando estas empresas no pertenezcan al estado. Esto nos puede llevar a pensar que es en realidad un servicio público. Para aclarar esto último transcribo lo que al efecto opina el Lic. Oscar Vázquez del Mercado: "La necesidad de atender al cúmulo de tráfico y satisfacer los intereses de la comunidad, ha hecho necesario que el transporte se practique a través de la organización de grandes empresas, habiéndose llegado a considerar como un servicio público, de tal suerte que se ha hecho necesaria la intervención del Estado, sin que por ello deje de continuar siendo el contrato de transporte de naturaleza privada". (33)

Con toda certeza se puede asegurar que ha sido "Una preocupación permanente del Estado Mexicano facilitar y garantizar la intercomunicación del territorio nacional, con la finalidad de fomentar la integración de sus habitantes y lograr el progreso económico del país". (34).

En tal virtud, podemos concluir, que el desarrollo y avance económico, así como el social dependerán en gran parte de la evolución del transporte y en consecuencia del uso que se le de al Contrato de Transporte, para regular estas relaciones comerciales.

### 3.- Legislación aplicable.

Es tan extenso el ámbito del contrato de transporte, que sería una labor titánica, examinar las manifestaciones de sus diferentes regímenes legales, ya sea este terrestre, marítimo, aéreo, fluvial o lacustre. Puesto que son de gran diversidad las regulaciones del transporte nacional, del internacional, del urbano y del que se efectúa por carreteras federales. Más sin embargo, esto no obsta para que de una manera rápida y sintética, revisemos las leyes y reglamentos, que de algún modo guardan relación con el sistema jurídico de nuestro contrato.

Aunque sí bien es cierto, gran parte de estos preceptos forman parte del Derecho Público, ya sea por su forma y contenido, como que corresponde a la autoridad el derecho de vigilar su cumplimiento y sancionar su inobservancia y en algunos casos la cancelación del permiso otorgado al porteador, sigue siendo, la relación jurídica entre el porteador y el usuario de naturaleza privada.

a) En el transporte marítimo de personas y de carga.

Este lo encontramos regulado en la Ley de Navegación y Comercio ya r í t i m o s 1 9 6 3, así como por el Código de Comercio, en lo previsto o que no se oponga a la Ley de Navegación. Ya que esta en su artículo 2<sup>o</sup> transitorio, nos dice: "Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento". En tal virtud, todos aquellos artículos que no se oponen a la ley, siguen normando a la Navegación.

Los problemas que requieren soluciones internacionales, han sido tratados por conferencias entre los representantes de los países marítimos importantes, habiendo establecido convenciones. Así tenemos la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, más conocida como Reglas de Bruselas, mis mas que fue ron sus cri t a s en d i c h a ci u d a d e 1 9 2 4. Pero en nuestro país, nunca ha tenido vigencia, ya que México no la suscribió.

Más sin embargo y gracias a la práctica internacionalizada del Derecho Marítimo, en los conocimientos de embarque mexicanos, expedidos - sobre mercancía con destino a nuestra nación, o procedente del mismo, se consignan, como cláusulas contractuales, muchas de tales reglas. Des de luego serán nulas todas aquellas que resulten contrarias a las leyes nacionales, puesto que el numeral 10 del Código Civil nos señala: "Contra la observancia de la ley no puede alegarse desuso, costumbre o práctica en contrario".

Pero resulta que México, sí suscribió, el convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, otorgado en Hamburgo el día 31 de Marzo - de 1978, con el que se proponen, los países signatarios, sustituir las Reglas de Bruselas.

Este convenio se aplicará: "A todos los contratos de Transporte Marítimo entre dos Estados diferentes..." ( Art. 2,1.), regula también la responsabilidad del porteador, la del cargador, el conocimiento de - - - embarque, las reclamaciones y las acciones contra el porteador.

b) En el transporte aéreo de personas y cosas.

Esta modalidad del transporte encuentra como principal fuente legislativa, a la Ley de Vías Generales de Comunicación. Aunque la necesidad de cooperación Internacional en esta materia, surge como consecuencia del desarrollo Técnico de la aviación, después de la primera guerra mundial. En la Conferencia de Paz de París, se celebró una convención multilateral de navegación aérea. La importancia de la misma radica en que reconoce la soberanía nacional en el espacio aéreo del territorio - del Estado.

Se aprueba en la II Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, que tuvo lugar en la capital Polaca, en 1929, el convenio para - la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, más conocido como el convenio de Varsovia. Es suscrito, el 12 - de Octubre del año mencionado y es la fuente más importante del Derecho Internacional Privado Aéreo, más sin embargo recibe trascendentales modi-

ficaciones con el Protocolo de La Haya del 28 de Septiembre de 1955.

Es de mencionarse la circular Núm. 501 del 15 de Enero de 1964, girado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a los concesionarios y permisionarios de servicios públicos de Transporte Aéreo nacional de pasajeros, ya que esta consigna reglas en materia de reservaciones, cancelaciones, tarifas y equipaje.

Pero no olvidemos que "Las circulares no tienen el carácter de reglamentos, sólo sirven para dar instrucciones a los inferiores más no para establecer derechos o imponer restricciones al ejercicio de ellos". (35).

"Las circulares no pueden ser tenidas como leyes". (36)

c) En el transporte terrestre de persona y carga.

En el devenir histórico de nuestra vida jurídica, a raíz de nuestra vida independiente, nos encontramos que la Constitución Federal de 1854 indicaba, entre las facultades del Congreso General, fomentar la apertura de caminos y canales o su mejora. Las bases de Organización Política de la República Mexicana, publicadas el 14 de Junio de 1843 encomiendan, a las juntas de cada uno de los Departamentos que constituyen la República, fomentar la construcción de caminos.

Más adelante, la Constitución de 1857, establece que todo hombre tiene derecho a entrar y salir de la República, viajar por su territorio y mudar de residencia sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otro requisito semejante; faculta al congreso para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y decreta la abolición de las alcabalas y aduanas interiores en toda la República.

Posteriormente la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de Febrero de 1917, en vigor, en su artículo 73, fracciones XVII y XVIII, otorga al congreso la facultad de dictar ley sobre vías generales de comunicación y sobre servicios públicos concesionados, al decirnos "El Congreso tiene facultad:

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y entre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal;

XXIX. Para establecer contribuciones:

4.º Sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación, y"."

De ese espíritu dimana la Ley de Vías Generales de Comunicación, del 30 de Diciembre de 1939, que se publicó el día 19 de Febrero de 1940 en el Diario Oficial. Que se encuentre vigente, declara los caminos federales como vía de ese tipo, sujetos a la regulación y vigilancia del Estado, a quién corresponde originalmente la prestación de los servicios públicos.

La Ley de Caminos y Puentes de 1926 inicia, la regulación de los servicios de autotransporte. El primer reglamento que hace referencia a los permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, fue promulgado en el Diario Oficial, el 28 de enero de 1928 y es el Reglamento de Tránsito en los caminos Nacionales y en los de Concesión Federal, el mismo lo publicó el presidente Plutarco Elías Calles.

El 10 de noviembre de 1929, se promulgó el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Ruta y Establecimiento de Nuevas Líneas, mismo que fuera publicado en el Diario Oficial el 17 de noviembre del mismo año. En él quedaron reconocidos los permisos de ruta, de líneas, la limitación en el número de vehículos de cada línea, estableciendo un máximo de 5 permisos por persona físicas, anotando como causas de cancelación de los permisos la violación de este número máximo o su transferencia a empresas extranjeras o sociedades anónimas. Así mismo se estableció el cierre de las rutas que se encontraban saturadas, a fin de mantener la costertilidad de su operación.

El 21 de julio de 1931, el entonces presidente Pascual Ortiz Rubio emitió la Ley del Impuesto sobre Empresas de Transportes por Automoviles y camiones y el Reglamento respectivo. El 29 de agosto de ese año se pro

nunció la primera Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, que fuera promulgada en el Diario Oficial el día 31 del mismo mes y año. En ella se establecía un máximo de 3 permisos por persona física, reservándose su otorgamiento a ciudadanos mexicanos y a individuos originarios de países de habla castellana o portuguesa que tuvieran cuando menos un año de vecindados en el país.

Esta Ley fue complementada por el Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y en los Particulares de Concesión Federal, publicado en el Diario Oficial el 18 de noviembre de 1931.

El 28 de septiembre de 1932, aparece en el Diario Oficial una nueva Ley de Vías Generales de Comunicación, proferida por el Ing. Pascual Ortiz Rubio, la cual confirmaba las disposiciones de la Ley anteriormente citada y establecía una vigencia de 20 años para los permisos de ruta. Su Reglamento se publica el 31 de diciembre del mismo año, en él se limitaba la expedición de los permisos solamente a individuos de nacionalidad mexicana. Este reglamento fue articulado por el Presidente Abelardo L. Rodríguez.

El 12 de abril de 1937, se deroga el artículo 8° del Tratado de Límites de 1853, que concedía al gobierno norteamericano el libre tránsito de personas y cosas por el Istmo de Tehuantepec; así como los arreglos especiales para el paso de tropas.

Siendo Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas el Sr. Francisco J. Múgica, el Presidente Lázaro Cárdenas, envió al Congreso de la Unión un proyecto de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación, en él se asentaba que los permisos se extenderían a nombre de sociedades cooperativas o personas físicas de nacionalidad mexicana por nacimiento que pertenecieran a la clase trabajadora, limitando a estas últimas al disfrute de un solo permiso. Las personas físicas permisionarios de una misma ruta deberían integrarse en cooperativas, tan pronto como cumpliera el número exigido por la ley, incluyendo a sus trabajadores; quedando dicha sociedad como titular de los permisos. La vigencia de estas autorizaciones se estableció por 5 años prorrogables.

Dicho proyecto provocó acalorados debates en la Cámara de Diputados, donde se presentó el criterio del Ejecutivo en el sentido de que las vías generales de comunicación, como servicios públicos, deben ser socializadas.

El 10 de noviembre de 1939 se expidió un decreto del mismo Lázaro Cárdenas que derogaba el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Ruta y Establecimiento de Nuevas Líneas del año anterior y establecía disposiciones similares a las del proyecto de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Cámara de Diputados discutió en lo particular la Ley de Vías Generales de Comunicación, aprobándola el 19 de diciembre de 1939. Y el 30 de diciembre el proyecto fue aprobado por la Cámara de Senadores, publicándose hasta el 19 de febrero de 1940 en el Diario Oficial.

El gremio autotransportista interpuso recurso de amparo contra la nueva Ley y contra el Reglamento para el Distrito Federal.

En 1941 el Jefe del Poder Judicial del Distrito Federal, concedió la suspensión definitiva contra el Reglamento de Autotransporte del Distrito Federal. En ese mismo año el nuevo Presidente, Genl. Manuel Ávila Camacho, promulgó un decreto que suspendió la vigencia de dicho reglamento por el término de un año y formó la Comisión Técnica Intersecretarial de Tránsito y Transportes en el Distrito Federal para estudiar la organización y el funcionamiento del servicio.

Como consecuencia de esto último, el 31 de diciembre de 1941 el Congreso de la Unión aprobó la Ley que fija las bases generales a que habrían el tránsito y los transportes en el Distrito Federal. Con ella se derogaba el reglamento anterior y los artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el ámbito del Distrito Federal.

El 15 de enero de 1942, se promulgó un decreto que adiciona el Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y Particulares de Competencia Federal, para regular el autotransporte particular de carga.



En 1942, México declara el Estado de Guerra, incorporándose al conflicto mundial. Para hacer frente a las necesidades derivadas de la guerra, el 13 de marzo de 1943 se emitió un decreto, adoptando medidas para facilitar el abastecimiento de llantas y cámaras a los vehículos destinados a la distribución de mercancías, así como al transporte de pasajeros en las líneas urbanas, suburbanas y en la red nacional de carreteras.

El 3 de agosto de 1944, aparece en el Diario Oficial el Reglamento de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, con la finalidad de servir como órgano de consulta interna de la Secretaría de Comunicaciones y transportes en materia de vías generales de comunicación y de transporte.

El 3 de febrero de 1945, se publicó en el Diario Oficial la Ley sobre Transportes Urbanos y Suburbanos del Distrito Federal, durante el Estado de Emergencia, derivado de la escasez y deterioro del equipo.

El 12 de septiembre del mismo año, el Presidente Avila Camacho dictó un acuerdo formando una Comisión de organismos oficiales y particulares para estudiar y fijar los lineamientos de las reformas que el Ejecutivo Federal propondrá al H. Congreso de la Unión, respecto a la Ley de Vías Generales de Comunicación, estableciendo que sus trabajos no deberían exceder de 3 meses. Dicho acuerdo se publicó el 4 de Octubre.

El 6 de octubre del mismo año, se decretó la ocupación administrativa del Servicio de Autotransportes Eléctricos del Distrito Federal. Y el 2 de agosto de 1946, se dictó la resolución que anuló las concesiones otorgadas para la construcción y explotación del sistema de tranvías del D.F. culminando así la estabización de ese servicio.

El 22 de enero de 1946, culminó sus trabajos la Comisión Mixta de Autotransporte, con un proyecto de modificaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación, retomando el espíritu de la Ley de 1932.

En 1947 el Lic. Agustín García López, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas del gobierno del Lic. Miguel Alemán, envió al Congreso de la Unión el Proyecto de modificaciones al Capítulo de Camiones que in

clufá las propuestas de la Comisión Mixta, mismo que fue promulgado el 31 de diciembre de ese año.

A petición de la Alianza de Camioneros de México, dicho capítulo - puntualiza que las concesiones podrán conferirse a ciudadanos mexicanos por nacimiento.

El 22 de mayo de 1947 se publicaron en el Diario Oficial dos decretos presidenciales, el primero de los cuales regula los servicios particulares y el segundo deroga las disposiciones de libre tránsito de los camiones de carga por las carreteras nacionales, que habían sido expedidas el 22 de abril de 1946, para hacer frente al congestamiento de carga en los puertos marítimos y fronterizos y a las dificultades del rápido de transporte ferroviario.

En diciembre de 1947, por decreto del Ejecutivo Federal, se reforman los artículos 152 al 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación a fin de transformar el régimen de permisos por el de concesiones.

La petición de los autotransportistas en el sentido de que se reconociera a la línea, o sindicato de Permisitarios como forma de asociación de los autotransportistas, en lugar de las sociedades anónimas, quedó plasmado en el reglamento del nuevo Capítulo de Explotación de Camiones, expedido el 13 de julio de 1949, que permitió la aportación en grupo de las concesiones a las sociedades, evitando así que se expedieran a nombre de la sociedad y perdieran sus características individual. Dicho reglamento fue refrendado por el Lic. Agustín García López, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, precisando además, los actos administrativos para el otorgamiento de títulos de concesión. En su Capítulo XI se incluyó el control del peso y dimensiones de los vehículos.

Para en diciembre de 1960, se pronunció un decreto que reformó dicho capítulo XI y durante 1961 se inició el cambio de los viejos permisos de puertes y puentes por los Certificados de Peso y Dimensiones.

El 17 de noviembre de 1965 se publicaron en el Diario Oficial las reformas a los artículos 96 al 103 del Reglamento sobre Explotación de

Caminos relativos a las solicitudes de permisos para el Servicio Exclusivo de Turismo.

En 1967 se elaboró el Proyecto del Capítulo de Circulación en Carreteras, de la Ley Modelo de Tránsito, para el congreso Panamericano de Carreteras.

Durante 1970, se elaboró el Proyecto del nuevo Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, con objeto de sustituir al de 1932. Ese mismo año se culminó el proyecto de Ley Modelo de Tránsito para los Países Americanos.

El Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales que se encuentra actualmente en vigor, se publicó en el Diario Oficial el 10 de junio de 1975.

El 31 de diciembre de 1975 se publicaron las reformas a los artículos 533 y 536 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a partir de las cuales en 1980 se elaboró un Instructivo firmado por el Lic. Emilio Méjica Montoya, Secretario de Comunicaciones y Transportes y el Lic. Oscar Flores Sánchez, Procurador General de la República, para dar facilidades a quienes se ven involucrados en accidentes en carreteras federales.

El 4 de octubre de 1977, se instalaron, los Comités de Autotransporte Federal, que agrupan a los concesionarios y permisionarios por ruta y por Entidad Federativa. El 24 de noviembre del mismo año, se publica en el Diario Oficial el acuerdo que otorga a los Comités el carácter de consultores, asesores o auxiliares de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estos organismos de participación de los autotransportistas para la planeación de los servicios y la toma de decisiones, permitieron que se viera reducido el número de recursos legales contra los actos de autoridad.

Se hicieron modificaciones al Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos para agilizar los procedimientos de expedición de títulos de concesión, en su lugar por los permisos eventuales o emergentes, pa

ra los servicios regulares. Dichas modificaciones, fueron publicadas el 11 de agosto de 1980 en el Diario Oficial.

El 3 de octubre del mismo año se publicaron las reformas al Capítulo XI que actualizan la reglamentación del peso y dimensiones para los vehículos del Servicio Público Federal.

"El 25 de septiembre de 1991 se anuncia a la ciudadanía la decisión de revocar las concesiones a los permisionarios y se da un paso trascendental que seguramente marca un salto histórico en materia de transporte urbano de la Ciudad de México". (37).

El 3 de agosto de 1984, se publica en el Diario Oficial, el Reglamento de la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, mismo que deroga el del 3 de agosto de 1944.

Por todo lo anterior podemos, concluir que el transporte terrestre de personas y carga, encuentra su principal regulación en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la propia Ley, del 13 de julio de 1949, en el Reglamento del Artículo 127 de la misma ley y en el Código de Comercio. Este por lo que se refiere a los transportes por vías Generales de comunicación: ferrocarriles, caminos y puentes de Jurisdicción Federal. Así lo señala el Artículo 1º de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "Son vías generales de comunicación:

I. Los mares territoriales, en la extensión y términos que establecen las leyes y el derecho internacional;

II. Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiera de los casos siguientes:

- a) Cuando desemboken en el mar o en los lagos, lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción;
- b) Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;
- c) Cuando pasen de una entidad a otra;
- d) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

III. Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reúnan cualquiera de los requisitos siguientes:

- a) Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar;
- b) Cuando estén ligados a corrientes constantes;
- c) Cuando su veso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas;
- d) Cuando pasen de una entidad a otra;
- e) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

IV. Los canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentren comprendidos en cualquiera de los casos previstos en las fracciones II y III;

V. Los ferrocarriles:

- a) Cuando comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas;
- b) Cuando en todo o en parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones;

c) Cuando entronquen o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten servicio público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país;

d) Los construidos en su totalidad o en su mayor parte por la Federación;

e) Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público;

VI. Los caminos:

- a) Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero;
- b) Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, entre sí;
- c) Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación;

VII. Los puentes:

- a) Los ya construidos o que se construyan sobre las líneas divisorias internacionales;

b) Los ya construidos o que se construyan sobre vías generales de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal;

c) La construcción de puentes se hará previo permiso de la Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de - Comunicaciones y Obras Públicas;

VIII. El espacio nacional en que transiten las aeronaves;

IX. Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotaciones industriales, agrícolas, mineras, comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación;

X. Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza; y

XI. Las rutas del servicio postal."

Pero cuando estos son de jurisdicción de los Estados o Municipales estos tienen leyes y reglamentos estatales y municipal, que contienen regulaciones sobre la materia.

d) Disposiciones comunes a todos.

Después luego se hace referencia de las disposiciones legales aplicables a toda clase de transporte bajo el Régimen Federal.

1) Todo transporte de mercancía amerita la expedición, por parte del portador de la Carta de Porte respectiva o del conocimiento de embarque. Esto lo marca la norma 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "En el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, - factura o documento similar que contenga las condiciones en que se pres

tará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y sus reglamentos".

2) Ningún transportista puede rehusarse a prestar el servicio, salvo disposición en contrario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Así lo dice el artículo 62 de la Ley citada: "Desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrán rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de esta ley y sus reglamentos, salvo cuando la Secretaría de Comunicaciones disponga lo contrario, en cumplimiento de alguna otra disposición legal, o a petición fundada de las mismas empresas."

3) Los transportes de pasajeros deben contratar seguros sobre su responsabilidad objetiva, para cubrir a los viajeros y su equipaje reeistrado; la prima de tales seguros queda comprendida en el precio del viaje y si desafortunadamente se presentará el caso de muerte, la indemnización mínima será el equivalente a setecientos treinta veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal, si el porteador no contrata seguros tendrá la obligación de hacer frente a su responsabilidad.

Los pasajeros que viajen gratuitamente deberán pagar en efectivo el importe de las primas de seguro, para que pueda gozar de los beneficios antes señalados.

Todo esto lo contemple el numeral 127 de la multitudada ley: " Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que pueden sufrir con motivo de la prestación del servicio. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del transportista y amparará los daños y perjuicios ocasionados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborde hasta que descienda del vehículo.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilará que se cubran los riesgos relativos.

Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transporte público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de -- jurisdicción federal en los términos de esta ley, si previamente han ga rantizado su responsabilidad por los riesgos que pueden sufrir los viajeros que transporten.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que debe destinarse a la construcción del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas de transporte.

La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por -- una cantidad mínima equivalente a setecientas treinta veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal, y se pagará a sus herederos legales. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará, dentro de -- los primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse a cada viajero, así como el monto de la indemnización que de ba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que resulten en sus pertenencias.

La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el pasajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en la zona donde la víctima del accidente presta sus servicios, o en caso de serantía donde ésta resida, que se cubrirá íntegro el primer --



día hábil de cada semana .

Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado como pago por rehabilitación, la indemnización - que corresponda a la muerte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, proózcan o no incapacidad parcial.

Los aparatos de prótesis que requiera el viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el prestador de servicio, en el plazo que fije la autoridad médica competente. El pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de treinta días.

Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista.

Cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional, pero si se viaja por transporte de matrícula nacional el viajero estará asegurado hasta el lugar de su destino.

Los transportistas que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones que se hicieran acreedores por esta omisión deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de estas disposiciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o con el fondo de garantía, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros y a otras autoridades."

4) Los porteañores deben pagar, en caso de pérdida o avería, de acuerdo al valor declarado, de las mercancías. Como lo manifiesta el precepto 80 de la mencionada Ley: "Salvo pacto en contrario, la responsabilidad de las empresas sujetas a concesión, en los casos de pérdida o avería, comprende la obligación de pagar el valor declarado de las mercancías, en el lugar y día de la entrega para su transporte, y los daños conforme al Código de Comercio".

5) Todas las tarifas a favor del prestatario, así como las reducciones y exenciones, deben aprobarse previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Lo anterior lo enmarcan los ordenamientos 56 y 61 de la Ley ya dicha: "Art. 56.- Cuando para un servicio determinado fueren aplicables diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas.

Se exceptúan de esta disposición las tarifas de competencia entre los puntos determinados, cuya combinación con otras tarifas será potestativa para las empresas, debiendo en estos casos expresarse en la propia tarifa de competencia, si es o no combinable.

En todo caso, ya sea que las tarifas sigan rigiendo aisladamente o que se hubieren combinado conforme a lo dispuesto en este artículo, se aplicará aquella tarifa o combinación de tarifas que resulte más favorable para el público."

"Art. 61.- El precio de un servicio determinado en las mismas condiciones no podrá ser igual ni menor para una distancia más larga que para una más corta, excepto en los casos siguientes:

I. Los expresamente señalados en esta Ley y sus reglamentos, en los términos y condiciones que los mismos determinen y, en su defecto, de acuerdo con lo que disponga la Secretaría de Comunicaciones; y

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

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

6) El porteador de carga no puede limitar sus responsabilidades, solamente en los siguientes casos de excepción:

6.1) Cuando esté autorizado a cobrar una tarifa más baja que la ordinaria, y siempre que el usuario del servicio pueda optar libremente por una u otra. Así lo indica el Artículo 59 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "Las empresas de transporte no tienen derecho para limitar la responsabilidad que les impone esta ley con motivo del transporte, excepto en los casos siguientes:

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

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

En cualquiera de los casos a que se refiere en las fracciones anteriores, es condición indispensable que la tarifa reducida a que los mismos se refieren. Existe a la par que otras generales, en que no se anula o limita la responsabilidad de la empresa, pudiendo el público elegir libremente la aplicación de una o de otra tarifa."

6.2) Cuando las condiciones convenidas para el transporte, la naturaleza de la mercancía o los descuidos u omisiones del cargador o del consignatario permitan considerar que el transporte se realiza en condiciones que se apartan de las normales. Esto lo encontramos en la norma 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dice: "Las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan, excepto en los casos siguientes:

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

II. Si las mercancías se despachan sin embalaje, o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza; la falta o el defecto del embalaje se hará constar en la carta de porte;

III. Cuando se trate de mercancías que por su naturaleza, por el color o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdida o avería total o parcial, particularmente por rotura, oxidación, deterioro ulterior y merma. Para los efectos de esta fracción se observarán las siguientes reglas:

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

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

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

IV. En el caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivos y otros artículos de naturaleza peligrosos;

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

VI. Cuando la carga y descarga de las mercancías sea hecha por el remitente o por el consignatario, y siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haga posible dar lugar a la pérdida o a la avería.

En el caso de esta fracción, tendrá el remitente los derechos siguientes:

a) Sellar el vehículo, con su propio sello, o hacer que en su presencia sea sellado con los sellos de la empresa de transportes;

b) Hacer que se rompan los sellos en presencia de la persona autorizada para recibir la carga y de un empleado de la empresa. A falta de la primera, la ruptura de los sellos se hará en presencia de cualquier autoridad que tenga fe pública. La empresa tendrá el derecho de pedir, - antes de que se rompan los sellos, una constancia escrita del estado de los mismos;

c) Cuando para cumplir disposiciones fiscales deba ser abierto el vehículo antes de llegar a su destino, el empleado fiscal examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará razón de su estado y de su número; terminada la operación que motivó la apertura del carro, el mismo - empleado expedirá un documento, haciendo constar el número y el estado de los sellos antes de abrir el vehículo y el número de los nuevos sellos.

En el caso de esta fracción, la empresa no está obligada a responder por el número de bultos ni por el peso de la mercancía que expresa la carta de porte;

VII. Tratándose de equipajes que no se entreguen a las empresas para ser transportados, sino que el pasajero conserve consigo en el vehículo en que viaje; y

VIII. Cuando se trate de equipajes que, transportados por las empresas, no sean reclamados en el término de treinta días en pasajes locales, y de sesenta días, tratándose de pasajes internacionales. Esos términos se contarán desde el día siguiente al de la llegada del vehículo que condujo los equipajes."

6.3) En el caso, que el remitente declara una mercancía que cause un flete inferior a la realmente embarcada, o bien que sea, mercancía - diferente y de valor superior a la entregada. Lo anterior lo señala el numeral 72 de la mencionada Ley: "La responsabilidad de la empresa porteadora quedará limitada en los siguientes casos:

I. Cuando el remitente declare una mercancía que cause un porte inferior al que causaría la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía declarada; y

II. Cuando el remitente declare una mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada, la responsabilidad será por la mercancía contenida en la carga."

e) Consideraciones.

Analizado lo anterior, afirmamos que la Ley de Vías Generales de Comunicación, es un auténtico código de transporte, ya que en esta Ley fueron concentradas múltiples disposiciones sobre transportes, haciendo la extensa y con un contenido profundo. Refuerza esta conclusión el artículo 4 de esta ley, al decirnos: "Las controversias que se suscitem sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I. Por los términos mismos de las concesiones y contratos;

II. Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales;

III. A falta de disposiciones de esa legislación, por los preceptos del Código de Comercio;

IV. En defecto de unas y otros, por los preceptos de los Códigos Civil del Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y

V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trata."

El anterior ordenamiento es fundamental, ya que nos indica el orden e importancia de las fuentes legislativas relativas a nuestra materia, cuenta con varios aspectos, en su fracción III advertimos que el Código de Comercio pasa a la categoría de fuente auxiliar del Contrato de Transporte, También observamos que en la fracción V., se hace muy interesante alusión a las necesidades mismas del servicio público, conati-  
tuenda, con esto, una auténtica preferencia, a los intereses de las partes, como fuente legislativa y de interpretación.

Es necesario, aclarar, que el anterior orden de las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo tendrán aplicación a

Los contratos que se realicen, en todos aquellos, transportes efectuados sobre vías generales de comunicación. "Para los demás contratos de transporte se aplica ante todo el Código de Comercio". (38)

Los contratos relativos a transportes por vías generales de comunicación se considerarán como materia federal y sometidos a la competencia de los tribunales de la federación. Así nos lo señalan los artículos 3º de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes federales". y el precepto 5º "Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad e integridad de las obras o contra la explotación de las vías, y los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en ejercicio de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad".

Como se puede observar, tenemos diversas disposiciones sobre transporte terrestre, pero normalmente son, de carácter administrativo, más sin embargo, no deja de tener preceptos aplicables al Contrato de Transporte. Como son entre otros: El Reglamento General de Ferrocarriles, El Reglamento de Construcción, conservación y servicio de los Ferrocarriles, Reglamento de tránsito en los caminos nacionales, Reglamentos de tránsito de los Estados y el Reglamento de tránsito del D. F.

También es menester recordar el numeral 2646, del Código Civil del Distrito Federal, anteriormente analizado al dar la definición, el cual nos dice: "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 el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos; si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes." Esto quiere decir, que en virtud del contrato de transporte una persona se compromete a trasladar de un lugar a otro, personas,

mercaderías, animales u otros objetos mediante una retribución.

Por lo tanto, del exámen de este ordenamiento, obtenemos los dos elementos típicos del Contrato de Transporte, los cuales son: La tras--  
lación de personas, animales, cosas o noticias de un lugar a otro y la  
realización de este servicio por un precio.



#### 4.- Naturaleza Jurídica.

La naturaleza jurídica del contrato de transporte, ha sido severamente cuestionada. La doctrina habla, en parte, de arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra. Pero no únicamente esto, sino que, también se ha dudado del carácter contractual del transporte por una serie de circunstancias, las cuales enumeramos a continuación:

El sometimiento de cualquier actividad encaminada a la construcción, establecimiento y explotación de vías generales de comunicación, a la concesión o permiso del ejecutivo Federal. Así lo señala el artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al decirnos: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos.

La construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación se sujetarán a un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional y que deberá hacerse del conocimiento del público, a cuyo efecto la Secretaría de Comunicaciones publicará, dentro de los primeros quince días del mes de enero de cada año, el programa de trabajos correspondientes, debiendo ajustarse el referido plan a las siguientes bases generales:

I. Comunicación preferente de las zonas de mayor potencialidad económica que carezcan de medios de transporte expeditos;

II. De conformidad con la fracción anterior, se dará especial atención al establecimiento de vías de enlace o alimentadoras de troncales;

III. La construcción o establecimiento de nuevas vías quedará sujeta a estudios previos de carácter económico para determinar:

a) Distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas a fin de evitar duplicidades dentro de una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes satisfagan con eficacia las necesidades

de transporte de la región;

b) Perspectivas de tránsito inicial;

c) Riquezas naturales susceptibles de aprovechamiento;

d) Planeación de las explotaciones a que dé lugar el estudio de la fracción anterior;

e) Posibilidades de colonización;

f) Estado de la propiedad territorial que habrá de beneficiarse con la nueva vía de comunicación;

g) En los casos del inciso a) de la fracción III, la Secretaría de Comunicaciones se asesorará de la Secretaría de la Defensa Nacional, — desde el punto de vista militar;

IV. La Federación realizará con la oportunidad debida las obras ne cesarias de colonización a lo largo de las zonas de influencia de las — nuevas vías en los lugares más apropiados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

Para la mejor observancia y fines que se propone este artículo, se formará una Comisión Técnica Consultiva, compuesta de los representantes oficiales, de los trabajadores y de las empresas, que fije el regla mento que al efecto se expida.

Esta comisión tendrá asimismo, a su cargo, el estudio del número — de vehículos que deben prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los inte reses generales requieran."

El condicionamiento de la explotación de una vía general de comuni cación, que haya sido objeto de concesión o permiso, a la autorización del funcionamiento concedido por la Secretaría de Comunicaciones. Lo — anterior lo menciona el precepto ya mencionado en su numeral 48.—"No de berá explotarse una vía general de comunicación, objeto de concesión, o permiso, ni sus servicios conexos, sin que previamente autorice su fun cionamiento la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con las prevem

ciones reglamentarias.

Llenados los requisitos exigidos para la explotación, se otorgará desde luego la autorización para su funcionamiento."

La competencia exclusiva de esta secretaría, para realizar el estudio, su aprobación, remisión o modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio y sus elementos de aplicación y de los demás documentos que las empresas porteadoras sometan a su estudio. Esto lo encontramos en la norma 49 de la ley citada: "Compete exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicios, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que los prestadores de servicios de vías generales de comunicación sometan a su estudio, en cumplimiento de esta ley y de sus reglamentos. Sólo podrán intervenir otras autoridades en dichos estudios, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo solicite.

Para los efectos de este artículo se integrará una comisión consultiva de tarifas, en los términos del reglamento respectivo. Para la aprobación de las tarifas definitivas y sus reglas de aplicación, se escuchará previamente la opinión de esta comisión.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá fijar tarifas provisionales, que estarán vigentes durante noventa días naturales.

Al concluir este plazo, si no se han fijado las nuevas tarifas se reanudará la vigencia de las anteriores a las provisionales."

El previo señalamiento de las bases a que deberán someterse las empresas de vías de comunicación, para establecer las tarifas de los servicios que presta al público. Lo regula de esta manera el artículo 20 de la multicitada ley: "En las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicación, para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de Comunicaciones

y transportes podrá modificar las tarifas cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a los prestadores del servicio afectados, — siempre que al hacerlo no se comprometa la costabilidad misma de la explotación. Cuando los prestadores de los servicios lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría podrá modificar las tarifas."

La obligatoriedad de la prestación de servicios, ya que la ley en mención declara en su dogma 62: "Desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrán rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de esta ley y sus reglamentos, salvo cuando la Secretaría de Comunicaciones disponga lo contrario, en cumplimiento de alguna otra disposición legal, o a petición fundada de las mismas empresas."

También encontramos ésta obligatoriedad en el Código de Comercio, en su artículo 598.- "Las mismas empresas no podrán rehusar recibir pasajeros o efectos en la administración principal y en las oficinas que con tal objeto tengan en el tránsito."

La posibilidad de la existencia de contratos tipo, que enumera la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 52, en su fracción I, párrafo 2º "Tratándose del servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que, una vez aprobados, se pondrán en vigor en todos los casos, sin variación alguna;".

Finalmente la situación de hecho de los usuarios, que se ven obligados a utilizar los servicios en las condiciones previamente establecidas.

Pero a pesar de todo lo anterior, es necesario resaltar que:

La Ley de Vías Generales de Comunicación, sigue hablando de contrato. El código de Comercio, vigente, habla también de Contrato de Trans-

porte. El Código Civil del Distrito Federal, en sus artículos 2646 a 2665, regula de igual manera el Contrato de Transporte.

La obligación de contratar, propia de toda concesión de servicio público, con carácter de monopolio, no suprime los efectos contractuales de la realización de un convenio con el usuario.

La necesidad de hecho en que se encuentran los usuarios, no excluye, la presencia y los efectos de la declaración bilateral de la voluntad, con la categoría de contrato.

En cuanto a su naturaleza jurídica nos dice el Líc. Rodríguez Rodríguez: "Su naturaleza jurídica ha sido muy discutida. Parte de la doctrina habla de arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra, para calificar su esencia". (39)

El jurista Omar Olvera, comenta: "Doctrinariamente se ha considerado este transporte terrestre como una subespecie del arrendamiento de obra." (40)

"Se trata esencialmente de un contrato de servicio, en el que es preciso que el desplazamiento sea el objeto principal del mismo". (41)

El Código Civil del Distrito Federal, lo califica, como un contrato de prestación de servicios, ya que está regulado en el capítulo cuarto del título X., de la parte segunda, como una modalidad del referido contrato de prestación de servicios.

Finalmente observamos, que en el Código de Comercio, está considerado como un contrato sui géneris.

En virtud de lo anteriormente expuesto, y dadas las características tan singulares y excepcionales del contrato de transporte, podemos concluir que es un contrato sui géneris.

### 5.- Calificación Mercantil.

Para lograr resolver el problema de la calificación Mercantil, es necesario, orientarnos con el criterio de algunos tratadistas, el Código de Comercio y el Civil.

Así nos comenta el Lic. Olvera de Luna: "Debe señalarse que este contrato se considera mercantil principalmente por sus antecedentes, — que se remontan al inicio mismo del intercambio de mercaderías o productos que, para llegar sus posibles consumidores, requería como servicio adicional de la propia operación comercial". (42)

Y el profesor Vázquez del Mercado, nos dice: "En los términos del artículo 576 del Código de Comercio, el contrato de transporte se reputa mercantil en los dos casos siguientes: a) Cuando tenga por objeto — mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, que es el aspecto objetivo y, b) Porque cualquiera que sea su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, aspecto subjetivo." (43)

En efecto el artículo referido nos dice: "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."

Si hacemos una muy estricta consideración de este numeral, llegamos a la siguiente conclusión: De acuerdo a la fracción I. tenemos un criterio objetivo de calificación, ya que sería mercantil el transporte cuando tuviera por objeto mercaderías o cualesquiera objetos del comercio; De acuerdo a la fracción II. tendremos un criterio subjetivo de calificación a través de la existencia de un comerciante como porteador o de alguna persona que habitualmente se dedique a verificar transportes para el público.

En relación con la fracción I. del multicitado artículo, nos dice

Joaquín Rodríguez: "Es inútil el criterio objetivo, porque al ponerlo en contraste con el artículo 2646, nos encontramos con que éste califica - como civiles los contratos de transporte cuando los objetos transportados sean mercaderías, si no constituyen un contrato mercantil; pero de este modo tenemos que el transporte de mercancías será civil cuando no sea mercantil y como no hay norma alguna para calificarlo como mercantil, llegamos a la conclusión de que con arreglo a este criterio no hay posibilidad de distinción alguna". (44)

Efectivamente el artículo 2646 del Código Civil, nos dice: "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 el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos; si no --- constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes. "

Por otro lado el mismo artículo 576, en su fracción II., nos dice que el contrato se reputará mercantil "cuando siendo cualquiera su objeto", entonces no tenemos ninguna posibilidad de distinción entre un --- transporte mercantil por razón del objeto transportado.

En cuanto a la Fracción II. del referido precepto, el mismo Rodríguez, nos comenta: "El criterio subjetivo es ilógico. En efecto, no hay razón alguna de orden sistemático que obligue a calificar como mercantil el transporte realizado por un comerciante cuando sea patentemente otra su actividad profesional". (45)

Después de las opiniones de Rodríguez Rodríguez, al parecer nos encontramos en un dilema, que se esclarece al acudir al numeral 75 en su fracción VIII. del mismo Código de Comercio, el cual nos dice: "La ley reputa actos de comercio:

VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresa de turismo".

Este precepto nos da un indicio fundamental, que nos permite lle---gar a la calificación mercantil del transporte, este dato es la presencia de una empresa y la realización de los actos de transporte, como ac

tos masivos. Es decir, los contratos de transporte serán mercantiles - cuando sean realizados por empresas de transportes.

"El desplazamiento de las mercaderías o cualquier otro efecto de - comercio, efectuado bajo un sistema de empresa, da la naturaleza mercantil al contrato que se celebra para el efecto. El contrato de transporte es acto de comercio cuando constituye un acto de empresa". (46)

Se advierte un vacío al leer la norma 75 del código de comercio, - ya que, únicamente se refiere a las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua, sin mencionar los transportes por aire y los de noticias en general. Pero esto, desde luego, es producto de la época en que se redactó el código. Más sin embargo la interpretación -- analógica, nos permite fácilmente imbuir los transportes mencionados, cuando sean realizados por empresas, en una calificación mercantil.

Por lo anteriormente expuesto se concluye:

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

b) Los artículos 576 del Código de Comercio y el 2646 del Código - Civil, califican de manera contradictoria, de mercantil o civil, un --- transporte cuando se efectúa con mercaderías.

c) El precepto 576 del código de comercio, esta en contradicción - con el numeral 75 fracción VIII, del mismo ordenamiento, ya que este califica de acto de comercio los transportes, sin considerar al objeto, - únicamente, lo hace, en atención a la existencia de una empresa, dejando de lado, la calificación de mercantil, basada exclusivamente en la - realización del transporte por un comerciante.

d) De acuerdo al artículo 75, que es el, que nos da el criterio - fundamental, más aceptable, que seguimos, los contratos de transporte - serán mercantiles cuando sean realizados por empresas de transportes, que se dediquen habitualmente a hacerlos, esto es, cuando la empresa realice actos de transporte en masa.



e) El transporte contemplado por el código civil, presume una actuación ocasional, esporádica. Mas no así, el transporte regulado en el código de comercio y en la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que es un transporte profesional. Por esta razón el mercantil es de prestación obligatoria y el civil no.

## 6.- Características del Contrato.

En este tema, pretendemos dar las características que reúnan, la esencia de nuestro contrato. Para esta tarea, es menester, analizar la opinión de algunos tratadistas, para así, obtener una conclusión acertada.

Nos comenta el Lic. Rosado Echanove: "Los Contratos Mercantiles tienen, en general, las mismas características esenciales que los contratos civiles. En su gran mayoría son consensuales, es decir, su validez no depende de la observancia de formalidades o requisitos determinados, sino que cada uno se obliga en la manera y términos en que conste que quiso obligarse". (47)

"La regla general es que, en las convenciones mercantiles, cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados". (48)

También Garriges nos señala: "De la calificación como subespecie del arrendamiento de obra se desprende que el contrato es un contrato consensual. La entrega de la mercancía al porteador nos señala el momento de la perfección del contrato, sino que es un acto de su ejecución. Contrato de transporte de cosas es, pues un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su custodia". (49)

Los anteriores juristas, nos indican como una característica del Contrato de Transporte, el que sea consensual, más sin embargo, nos encontramos con opiniones contrarias, tales como la de Díaz Bravo, quien dice: "Es oportuno resumirlo así: típico, nominado, formal, bilateral, oneroso, conmutativo y de tracto sucesivo". (50)

En este mismo sentido, se manifiesta el Lic. Clemente Soto: "El contrato de transporte es un contrato principal, bilateral, oneroso, de tracto sucesivo; pensamos que es formal, pues este elemento esta repre-

sentado por la carta de porte". (51)

Nuestra opinión, es que: "La carta de porte no es elemento formal del contrato, porque el contrato de transporte es consensual; se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades entre remitente y porteador sin necesidad de que la mercancía haya sido entregada (como ocurriría en un contrato formal)." (52)

Luego entonces: "Es el transporte un contrato consensual; pero los porteadores tienen obligación de entregar a los pasajeros un billete o boleto, en el que consten las condiciones del contrato, y a los cargados res, en el transporte de cosas, una carta de porte, conocimiento de -- embarque o constancia de celebración de contrato". (53)

Por lo tanto, contrato consensual, es aquél que se forma por el sólo consentimiento de las partes, no requiere de ninguna formalidad y no necesita la entrega de la cosa para su constitución.

En esta primera característica del contrato de transporte, hemos encontrado divergencia, más sin embargo, en las demás hay uniformidad, en los criterios. Por eso, las restantes se analizarán de manera conjunta.

Para el maestro Olvera de Luna: "Doctrinariamente se ha considerado este transporte terrestre como una subespecie del arrendamiento de obra. Además es contrato generalmente de empresa; consensual; sinalagmático perfecto; oneroso y con reducida autonomía de la voluntad de las partes, en ocasiones por disposiciones administrativas y en ocasiones -- por tratarse de contenido fijo por parte del transportador". (54)

Por su parte el Lic. Vázquez del Mercado, opina que: "Se trata -- esencialmente de un contrato de servicio, en el que es preciso que el -- desplazamiento sea el objeto principal del mismo, puesto que en algunos contratos, el transporte sólo es una obligación accesoria, como una compra venta con entrega a domicilio, en los que no se sujetan a las reglas del transporte.

Es un contrato bilateral y oneroso, en tanto que las prestaciones

son correspectivas, de una parte la prestación de una suma de dinero y, de la otra, la prestación de llevar a una persona o cosa, de un lugar a otro". (55)

El tratadista Sánchez Meda, al respecto dice: "Es un contrato bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual o informal". (56)

El jurista Rodríguez Rodríguez, comenta: "Este es consensual, bilateral y oneroso. Normalmente se realiza en forma de contrato de adhesión". (57)

Es de mención la opinión de Rodrigo Uria, ya que en un ensayo, señala al transporte como un contrato de cambio, puesto que encuadra dentro de las características de estos. Y para él, los contratos de cambio son: "Aquellos que realizan la circulación de la riqueza, esto es, por medio de los cuales le proporcionan al público, bienes o servicios. En la clásica expresión de *do ut facies*, (dar algo a cambio de un hacer)". (58).

Finalmente el catedrático Cervantes Ahumada, señala: "La mayoría de los contratos de transporte de la práctica mercantil actual, son contratos de adhesión". (59)

Resumiendo las anteriores opiniones, nos atrevemos a decir, que las características del contrato de transporte son: Bilateral, porque las partes se obligan recíprocamente, a los contratos bilaterales, también se les llama sinalagmáticos; Oneroso, ya que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos; Conmutativo, en virtud de que las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que éste les cause; Principal, porque existe por sí mismo; De tracto sucesivo, ya que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un período determinado; Nominado, por que esta regula do por el código de Comercio y otras leyes; Consensual, por las razones ya expuestas.

De la definición dada al inicio de este capítulo, del estudio general del contrato y de este inciso en particular, se concluye diciendo: que el contrato de transporte es consensual, bilateral, oneroso, conmutativo, principal, de tracto sucesivo, nominado y normalmente se realiza en forma de contrato de adhesión.

## 7.- Clasificación.

El contrato de transporte lo podemos clasificar utilizando varios criterios: "Por razón del medio a través del que se realiza el transporte, pueden distinguirse transportes por tierra, por mar y por aire". (60)

"Los ordenamientos tradicionales han establecido tres clases de transporte: terrestre (que incluye el fluvial), marítimo y aéreo, y que técnicamente, no hay razón para reglamentaciones separadas, por lo que deberían tener un tratamiento legislativo unitario. Por el objeto del transporte, éste se divide en transporte de personas y transporte de cosas (corporales e incorpóreas)" (61).

También en este sentido opinan los licenciados Puente y Flores y - Galvo Marroquin: "El contrato de transporte puede clasificarse desde dos puntos de vista: atendiendo al medio empleado para hacer el transporte, puede ser terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, atendiendo al objeto del transporte se divide en transporte de personas y transporte de cosas". (62)

Con similitud se pronuncia el jurista Joaquín Garrigues: " a) por el objeto, el transporte puede ser de cosas o de personas. b) por el lugar en que el transporte se realiza, puede ser terrestre, fluvial, marítimo y aéreo. c) por el medio empleado para el transporte terrestre, se divide éste en transporte con vehículos de tracción mecánica, el cual puede ser, a su vez transporte ferroviario (trenes y tranvías) o automovilístico". (63)

Los anteriores tratadistas, agregan el fluvial y el marítimo Correa Ahumada, dice que el terrestre lo incluye, esto es, en razón de que así nos lo señala el artículo 576 del código de Comercio, al indicarnos: "El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil."

Con éste mismo lineamiento lo enmarca la epígrafe del título decimo del libro segundo del mismo código, que dice "De los transportes por vías terrestres o fluviales."

Sí tomamos en cuenta el instrumento utilizado se clasifican en: -- transportes por: ferrocarril, avión, barco y autotransportes.

Como se observa, coinciden los tratadistas transcritos, al señalar la clasificación, desde el punto de vista de la naturaleza de los objetos transportados, al clasificarlos en transporte de: personas, cosas y noticias. Aquí afirmamos que, ésta clasificación es la que tiene mayor trascendencia jurídica. Ya que el transporte de personas y el transporte de cosas los contemplan el código de Comercio, el código civil y la ley de vías generales de comunicación.

El transporte de noticias, como ya fue señalado, ésta reservado al Estado. Así nos lo indica el artículo 11 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al decirnos: "La prestación de los servicios públicos de los sistemas telegráficos, radiotelegráficos y el de correos queda reservada exclusivamente al Gobierno Federal.

También quedan reservados en forma exclusiva al Gobierno Federal, el establecimiento de los sistemas de satélites, su operación y control y la prestación de servicios de conducción de señales por satélite, así como las estaciones terrenas con enlaces internacionales para comunicación vía satélite.

La instalación, operación y control de estaciones terrenas para la recepción de señales por satélite, y el aprovechamiento de éstas se llevarán a cabo conforme a las bases que para tal efecto fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con esta ley y sus reglamentos."

Es también monopolio del Gobierno Federal la explotación del servicio público de correos, conforme a las bases del numeral 425 de la citada ley: "El Poder Ejecutivo federal ejerce el monopolio constitucional para recibir, transportar y entregar la correspondencia de primera clase a que se refiere el artículo 428 en sus fracciones I y II de esta ley; en consecuencia, ninguna persona física o moral podrá prestar ese servicio al público."

El precepto 421 de la mencionada, define el correo de la siguiente manera: "El correo es un servicio público federal encargado del recibo, transporte y entrega de la correspondencia, así como del desempeño de los demás servicios autorizados por la ley".

Y el artículo 386, de la misma ley, nos dice como está integrada la red nacional y los servicios: "La red nacional está integrada por las instalaciones de comunicación eléctrica pertenecientes a la Federación y destinadas al servicio público. Son servicios de dicha red, la expedición de telegramas, giros, la transmisión de conferencias, cotizaciones mercantiles, comunicaciones telegráficas y demás servicios especiales que señalen los reglamentos. Las cuotas por servicios de la red nacional, cuando éstos no sean los que el artículo 11 de esta ley reserva exclusivamente al Gobierno Federal, no podrán ser inferiores a las cuotas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones para servicios semejantes prestados por empresas privadas."

También haremos una subclasificación del transporte terrestre y del aéreo, más sin embargo, no lo hacemos con el marítimo, ya que éste es materia de estudio particular.

Así tenemos, diversas clases de transportes terrestres: Según lo transportado, este contrato, puede ser de personas, de mercancías y de documentos; por el medio utilizado para el transporte, puede ser ferroviario y caminero; De acuerdo al volumen transportado, podría clasificarse como masivo, parcial y particular; Tomando en cuenta el carácter del porteador, el transporte es público o privado; Por la extensión del transporte, el servicio puede ser urbano, rural y mixto.

En cuanto al transporte aéreo, tenemos varias modalidades: La que corresponde a su ámbito cubierto, estas son transporte aéreo nacional, intercontinental y transnacional; El acorde al tipo de aeronave usada, comercial, oficial y particular; En razón del objeto, de personas y de cosas.

"Otra clasificación es la que toma como base la unidad o plurali-



dad de aeronaves que lleven a cabo un mismo servicio de transporte. Así, éste puede ser:

a) único, que se ha entendido como el realizado por un solo vehículo aunque traspase las fronteras del país de su matrícula, o el que se realiza sólo en el territorio de ese país.

b) Y sucesivo o combinado, el que se realiza en varias aeronaves sea cual fuere su destino, o el que se lleva a efecto internacionalmente, aun cuando se efectuó en una sola nave aérea". (64)

Finalmente tenemos una nueva modalidad, que contiene la prestación de servicios por vía terrestre, aérea y marítima, para que, de esta forma, sea un solo empresario el responsable frente a los usuarios, éste es el transporte multimodal.

Vistas las diversas clasificaciones, no puede el dejar para más adelante, él emitir la siguiente opinión.

Es necesario regular los transportes terrestres, marítimos y aéreos. En un sólo ordenamiento jurídico, ya que, los diferentes cuerpos normativos no presentan diferencias de fondo, sino al contrario, en algunos casos se complementan, esto se debe a que son producto de diferentes épocas. Más sin embargo la dinámica jurídica y la importancia que las relaciones comerciales, revisten en la actualidad, dan al contrato de transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, un papel primordial en el desarrollo de nuestro país.

Además con un sólo código de Transporte, adecuaremos nuestra legislación a las necesidades que impone la vertiginosa vida moderna, imprimiendo una más expedita solución a las controversias mercantiles.

### 8.- Situación de las empresas de transportes.

Se ha determinado que la empresa de transporte es fundamentalmente el elemento, que indica la mercantilidad en el contrato de transporte.

Pero cabe aquí, el preguntarnos ¿ qué entendemos por empresa ? para resolver esta interrogante, recurrimos a varios tratadistas y a las diversas leyes que contemplan a la empresa, para así tener, una idea -- más acertada de ella.

Para Lorenzo Mossa, la empresa es "Una organización de capital, - trabajo y fuentes naturales". (65); Garrigues, nos dice "Es un conjunto organizado de actividades industriales, de bienes patrimoniales y de re laciones materiales de valor económico". (66); Señala Vivante, es un -- "Organismo económico que bajo su propio riesgo, recoge y pone en actua- ción sistemáticamente los elementos necesarios para obtener un producto destinado al cambio". (67); Para Lordi, es "Toda actividad económica co ordinada, con capitales fijos y circulantes, con mano de obra y con tra bajo intelectual, para el logro del fin de lucro que ella se propone". (68).

También nos comenta, Vázquez del Mercado, se concibe la empresa -- "Como el ejercicio profesional de una actividad económica organizada pa ra la producción o cambio de bienes o servicios. Los actos que efectúa el empresario a través de su empresa, son actos en masa.

Por empresa debemos entender no precisamente un sujeto, que lo es el empresario, es decir, quien ejercita la actividad económica, sino -- más bien el ejercicio mismo de esta actividad por medio de la organiza- ción de los factores de la producción. Considerada desde un punto de - vista objetivo, la empresa se tiene cuando existe la combinación de ele mentos personales y reales en función de producir o dar bienes o servi- cios dentro del mercado en general para satisfacer necesidades diversas a las del empresario. Empresa, pues, debe considerarse la unidad econó- mica cuya base de organización se encuentra en principios técnicos y le yes económicas, regulando su desarrollo para la producción". (69)

En el código de Comercio, no encontramos definición de la empresa, simplemente la califica como acto. La Ley de Vías Generales de Comunicación, únicamente habla de su personalidad y sus bienes.

Es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la que, en su artículo 127, da un concepto de empresa, ya que nos dice: "Se entienda por -- empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima."

Resumiendo lo anterior, podemos expresar el concepto de empresa -- mercantil, de la siguiente manera: Es una universalidad de hecho, constituida por un conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos, coordinado para la producción o el intercambio de bienes y servicios destinados al mercado general.

Ahora bien, las empresas de transportes que quieran explotar vías generales de comunicación, deben de obtener la concesión o el permiso -- del Ejecutivo Federal, en los términos que establecen los capítulos III y V. del Libro primero de la Ley de vías Generales de Comunicación.

El capítulo III, en su artículo 8, ya transcrito, al analizar la naturaleza jurídica, dice que, las empresas que quieran explotar necesitan concesión, y deben presentar un plan general acorde a las necesidades -- de la economía Nacional. También hace una enumeración de las bases generales para elaborar este plan.

El numeral 9, nos habla de los permisos, al señalar "No necesitan -- concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones:

I. Los ferrocarriles y caminos particulares que se construyan dentro de los cien kilómetros de la frontera o dentro de la zona de cinco -- ta kilómetros a lo largo de las costas;

II. Las aeronaves que se dediquen exclusivamente a usos particulares del permisionario, a experimentación o al servicio privado de fin- -- cas rústicas o negociaciones industriales;

III. Las estaciones radiodifusoras culturales, las de experimentación científica y las de aficionados;

IV. Las instalaciones de comunicaciones eléctricas destinadas a servicios especiales;

V. Las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior. Cuando por su importancia sea conveniente el otorgamiento de concesiones, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, se dará preferencia a los permisionarios que desempeñen el servicio;

VI. Las aeronaves que hagan servicio internacional en los términos de las convenciones o tratados respectivos;

VII. Los vehículos destinados al servicio de transporte en los caminos, de acuerdo con los artículos relativos del capítulo II del título segundo que se refiere a explotaciones de caminos;

VIII. Los puentes de carácter provisional y los definitivos de escasa importancia, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones."

El ordenamiento 10, menciona que el gobierno federal, tiene facultad para construir o establecer vías generales de comunicación, pero puede encomendarlo a los particulares. "El Gobierno Federal tendrá la facultad para construir o establecer vías generales de comunicación por sí mismo o en cooperación con las autoridades locales. La construcción o establecimiento de estas vías podrá encomendarse a particulares, en los términos del artículo 134 de la Constitución federal."

El artículo 11, ya transcrito en el inciso 7, al hablarse de la clasificación, nos indica que los sistemas telegráficos, radiotelegráficos y los correos, quedan reservados al Gobierno Federal.

El precepto 12, señala que las concesiones se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a nuestras leyes. - "Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se --

trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que, para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjero, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión."

La norma 13, autoriza la cesión de derechos, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, fuere conveniente. "Los individuos o empresas a quienes se otorgue concesión o permiso para construir o explotar vías generales de comunicación llevarán a cabo por sí mismos esa construcción o explotación y no podrán, en ningún caso, organizar sociedades a quienes cedan los derechos adquiridos en la concesión o permiso.

Sim embargo, la Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones estipulados en la concesión o permiso, cuando a su juicio fuere conveniente, siempre que hubieren estado vigentes por un término no menor de cinco años y que el beneficiario haya cumplido con todas sus obligaciones".

El ordenamiento 14, expresa que es necesaria la solicitud acompañada de los estudios, a que se refiere el artículo 8, para obtener la concesión. "Los interesados en obtener concesión o permiso para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación elevantarán solicitud a la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con los preceptos de esta ley y sus reglamentos, acompañándola de los estudios a que se refiere el artículo 8.º .

El numeral 15, destaca que el solicitante deberá efectuar un depósito en efectivo, como garantía de que continuara con los tramites, para obtener la concesión. "Recibida una solicitud de concesión, la Secretaría de Comunicaciones señalará al solicitante el monto de un depósito en efectivo que deberá constituir éste en el Banco de México, como garantía de que continuarán los trámites necesarios para obtener la conce

sión. Dicho depósito será calculado en vista de la importancia de la vía proyectada. Se devolverá tan pronto como se otorgue la fianza o se constituya el depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión, y se perderá si el interesado abandona la tramitación de la misma, dentro del término que previamente le fije la Secretaría de Comunicaciones para garantizar su otorgamiento.

Constituido el depósito, se procederá a efectuar los estudios técnicos que correspondan, de acuerdo con las bases generales señaladas en el artículo 8.º, y si el resultado de éstos fuere favorable, la solicitud, con las modificaciones que acuerde la Secretaría, se publicará a costa del interesado, por dos veces, de diez en diez días, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con el fin de que, durante el plazo de un mes contado a partir de la última publicación las personas que pudieren resultar afectadas presenten sus observaciones.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones, o si las que se presenten no fueren de tomarse en cuenta, se otorgará la concesión con las modificaciones de carácter técnico o jurídico que se estimen pertinentes.

Si se otorga la concesión, la Secretaría de Comunicaciones ordenará que a costa del interesado se publique aquella en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación, con la exposición de los fundamentos que se hayan tenido para otorgarla y el programa a que habrá de sujetarse la construcción o explotación de la vía concesionaria, de acuerdo con las bases que establece el artículo 8.º ".

El artículo 18, prohíbe ceder, hipotecar, gravar, enajenar, los derechos conferidos en la concesión, a ningún gobierno o estado extranjero. "En ningún caso se podrá directa o indirectamente, ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos, la vía, edificios, estaciones, servicios auxiliares, dependencias o accesorios, a ningún gobierno o Estado extranjeros, ni e

admitirlos como socios de la empresa concesionaria.

Cualquier operación que se hiciera contra lo preceptuado en este artículo será nula de pleno derecho."

El precepto 19, nulifica las acciones, obligaciones o bonos emitidos por empresas de vías de comunicación, que sean adquiridos por gobiernos o Estados extranjeros. " Las acciones, obligaciones o bonos emitidos por las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte que fueren adquiridos por un gobierno o Estado extranjeros, desde el momento de la adquisición quedarán sin efecto ni valor alguno para el tenedor de ellos.

La norma 20, especifica que, en las mismas concesiones, se fijarán las bases, para establecer las tarifas de los servicios al público. "En las concesiones se fijarán las bases a que deben sujetarse los prestadores de servicios de vías generales de comunicación, para establecer las tarifas de los servicios que prestan al público. Con sujeción a dichas bases, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá modificar -- las tarifas cuando el interés público lo exija, oyendo previamente a -- los prestadores del servicio afectados, siempre que al hacerlo no se -- comprometa la costeabilidad misma de la explotación. Cuando los prestadores de los servicios lo soliciten, y siempre que justifiquen ampliamente la necesidad de la medida, la propia Secretaría podrá modificar -- las tarifas."

El capítulo V. habla de los casos de caducidad y rescisión de las concesiones y contratos y de la revocación de los permisos.

El ordenamiento 29, enumera las causas de caducidad de las concesiones al decir: "Las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Porque no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías, puertos aéreos, campos de emergencia, estaciones, talleres y demás obras e instalaciones, dentro del término señalado en -- las concesiones;

II. Por no contruir o no establecer, dentro de los plazos señalados en las concesiones, la parte o la totalidad de la vía u obras conveni--das;

III. Porque se interrumpa el servicio público prestado en todo o - en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, o sin previa autorización de la misma;

IV. Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en -- ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

V. Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se -- grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún gobiern--no o Estado extranjeros, o porque se les admita como socios en la empre--sa concesionaria;

VI. Porque se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacio--nal, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión;

VII. Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana;

VIII. Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturale--za o condiciones en que opere el servicio, el trazo o la ruta de la vía, o los circuitos de las instalaciones, o su ubicación, sin la previa a--probación de la Secretaría de Comunicaciones;

IX. Porque los concesionarios no paguen la participación que co---rresponda al Gobierno Federal, en los casos en que así se haya estipula--do en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario, en -- la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que haya lugar;

X. Porque el concesionario se rehuse a cumplir en su caso, con lo dispuesto por los artículos 102 y 103 de esta ley;

XI. Porque los concesionarios no cumplan con la obligación de con-



ducir las diversas clases de correspondencia;

XII. Por no otorgar la fianza o constituir el depósito a que se refiere el artículo 17; y

XIII. Por los motivos de caducidad estipulados en las concesiones respectivas;

XIV. Por incumplir lo dispuesto en el artículo 127 de esta ley.

El artículo 30, señala: "El concesionario perderá, a favor de la nación, en los casos de caducidad por las causas mencionadas en las fracciones I, II, III, IV, VIII, IX, X, XI, y XIII del artículo anterior, - el importe de la garantía otorgada conforme al artículo 17. Perderá, además, en los casos de las fracciones II, III, IV, VIII, IX, XII y XIII del mismo artículo una parte de los bienes reversibles, cuyo monto fijará la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con la relación que exista entre el porcentaje de tiempo que haya estado vigente la concesión y el plazo para la reversión final en favor de la nación, fijado en la concesión respectiva."

El numeral 31, indica "En los casos de caducidad a que se refieren las fracciones II, III, IV, VIII, IX, X, XI, XII, y XIII del artículo - 29, el concesionario conservará la propiedad de los bienes que no hayan pasado a poder de la nación; pero tendrá la obligación de levantar la parte de las vías e instalaciones cuya propiedad conserve, en el término que al efecto le señale la Secretaría, la cual podrá efectuar dicho levantamiento a costa del concesionario en la forma prevenida por el artículo 47, si éste no lo hace oportunamente."

El Gobierno Federal tendrá en todo tiempo el derecho de adquirir los bienes que el concesionario conserve en propiedad, previo pago de su valor, fijado por peritos nombrados conforme al procedimiento judicial señalado en la Ley de Expropiación. Del precio se deducirá, en su caso, el importe de la subvención que el gobierno hubiere otorgado al concesionario."

El ordenamiento 32, dice "En los casos de caducidad por las causas

expresadas en las fracciones V, VI y VII del artículo 29, el concesionario, además de perder su garantía constituida conforme al artículo 17, perderá en beneficio de la nación, la vía de comunicación con todos sus bienes muebles e inmuebles, sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios destinados a la explotación."

La norma 33, menciona el procedimiento de subasta pública, "En los casos de caducidad por las causas expresadas en las fracciones V, VI y VII, del artículo 29, si el gobierno no considera conveniente hacer por su cuenta la explotación de la vía, procederá, en subasta pública, a la venta de ésta con todos sus bienes muebles e inmuebles, conforme a las bases siguientes:

I. La Secretaría de Comunicaciones designará peritos que hagan el avalúo de la vía de comunicación con todos sus bienes, el cual servirá de base para el remate;

II. Se publicarán edictos convocando para el remate, en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en el país, tres veces, de diez en diez días;

III. Las posturas deberán ser aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones;

IV. Para garantizar su postura, los concursantes constituirán antes de la almoneda, en el Banco de México, un depósito en efectivo del diez por ciento del valor de los bienes, conforme al avalúo pericial;

V. El postor en quien se finque el remate, perderá en beneficio de la nación el depósito, si no cumpliera con su postura, quedando ésta sin valor alguno ni efecto, y se repetirá la almoneda;

VI. Desde el momento en que el comprador tome posesión de la vía, con todos sus bienes, aquella y éstos se registrarán por la concesión declarada caduca, la que continuará subsistente para el comprador hasta en tanto se le otorgue nueva concesión;

VII. Si la concesión declarada caduca comprendiere parte de la vía no construida, el comprador tendrá derecho, dentro del plazo de seis me

ses contados desde que se otorgue la escritura, para rehusar o aceptar la concesión en cuanto a la parte de vías por concluir; si acepta constituirá el depósito correspondiente a dicha parte;

VIII. Del precio de la venta se cubrirá, por su orden, las obligaciones de la empresa en favor de sus trabajadores, en los términos de la Ley Federal del Trabajo, los gastos de administración y los créditos hipotecarios, o de otra clase, a cargo de la negociación, que fueren anteriores a la declaración de caducidad y contraídos con motivo de la explotación de la vía. Las subvenciones que el concesionario hubiere recibido y el sobrante, si lo hubiere, quedarán a beneficio de la nación; y

IX. En todo lo no previsto por este artículo sobre venta en pública subasta, de la vía y demás bienes, se estará a lo dispuesto en el derecho común."

El precepto 34, habla del procedimiento de caducidad, "La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones conforme al procedimiento siguiente:

I. La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad que concurran, y le concederá un plazo de quince días para que presente sus pruebas y defensas;

II. Presentadas las pruebas y defensas o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior, sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará su resolución declarando la caducidad, si a su juicio no quedó justificado el incumplimiento de la concesión, por caso fortuito o fuerza mayor; y

III. Si se comprueba la existencia de caso fortuito o de la fuerza mayor, se prorrogará el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado el impedimento."

El artículo 35, señala "Los contratos administrativos que celebre el Gobierno Federal en relación con las vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias y accesorios, serán objeto de concesión administrativa, por los motivos que especialmente se expresen en

los mismos, sujetandose el procedimiento de caducidad a lo dispuesto en el artículo anterior."

El numeral 36, indica "El beneficiario de una concesión que hubiera sido declarada caduca estará imposibilitado para obtener otra nueva, por un plazo de uno a cinco años, a juicio de la Secretaría, contados a partir de la fecha de declaración de caducidad."

El ordenamiento 37, dice, "La falta de cumplimiento de la concesión o del contrato en los casos no señalados como causas de caducidad en el artículo 29, o en los mismos contratos, que no tengan sanción en la ley, dará lugar a la rescisión judicial de la concesión o del contrato; pero mientras dure el juicio, el concesionario o contratista continuará en posesión de todos los derechos que le otorgan la concesión o el contrato, sin perjuicio de las providencias precautorias que deba tomar la Secretaría cuando procedan de acuerdo con las leyes."

La norma 38, señala, "Los permisos serán revocables en la forma y términos que establezcan esta ley y sus reglamentos."

El precepto 39, establece un régimen en caso de quiebra: "La quiebra de las empresas que exploten vías generales de comunicación se sujetará a las prescripciones del Código de Comercio y a las reglas siguientes:

I. La administración y explotación del servicio público concesionado estarán a cargo de un Consejo de Incautación, constituido por un representante de los acreedores, un delegado de los obreros que presten servicios en la empresa, un representante de la concesionaria y dos de la Secretaría de Comunicaciones, uno de los cuales será el presidente de dicho consejo, cuyo funcionamiento determinará el reglamento respectivo;

II. Por ninguna acción judicial podrá interrumpirse la explotación de los servicios públicos;

III. El consejo de incautación desempeñará las funciones que correspondan al síndico o interventor y estará, además, obligado:

a) A consignar, con el carácter de depósito en el Banco de México,

las cantidades que se obtengan en la explotación de los servicios, después de deducidos los gastos de administración;

b) A depositar en la misma institución bancaria las existencias de dinero o valores que tuviere la empresa en la época en que se decreta la incautación;

c) a exhibir los libros pertenecientes a la compañía, cuando proceda y lo decreta el juez;

d) A procurar que el servicio público se preste en forma regular y continua, acatando todas las disposiciones que dicte la Secretaría de Comunicaciones en interés del mismo; y

IV. El juez que conozca de la quiebra dará, en todo caso, a las Secretarías de Comunicaciones y de Hacienda, la intervención que les corresponda para asegurar los derechos del Estado y del público usuario."

También la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos de 1943, vigenta, se ocupa de éste problema.

El capital reunido por las empresas cuyo objeto sea el establecimiento y explotación de las vías de comunicación o medios de transporte no podrán destinarse a otro objeto distinto. Así lo señala el numeral 91 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "El capital reunido por las empresas para el establecimiento y explotación de la vía de comunicación o medio de transporte, no podrá destinarse a otro negocio distinto."

Condicionando la ley restrictivamente la posibilidad de emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como los aumentos del capital. Esto lo indica el ordenamiento 90.- "Para la emisión de acciones, obligaciones y bonos, así como para aumentar el capital cuando lo exijan las necesidades de la construcción o explotación, se observarán las reglas siguientes:

I. Levantados los planos y perfiles, se formarán los presupuestos de toda la obra;

II. Sobre la base de estos presupuestos y de los derechos que el concesionario se haya reservado se fijará, con aprobación de la Secretaría

ría de Comunicaciones, el capital en acciones;

III. No podrán emitirse obligaciones sino después de constituido y pagado totalmente el capital social, y sólo cuando el cincuenta por ciento, cuando menos, de este capital, haya sido invertido en la vía de que se trate;

IV. Todas las obligaciones contraídas para adquirir fondos o las de cualquier otro género, no contendrán plazo mayor para su completa -- amortización que el correspondiente a las primeras nueve décimas partes del total del tiempo en que se haya otorgado la concesión, excepto en los casos de empresas sujetas a la reversión;

V. Cuando se aumente el capital en acciones o se emitan obligaciones porque lo exijan las necesidades de la construcción o explotación, se necesitará la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones. Además del derecho de emitir acciones y obligaciones, podrán las empresas allegarse fondos por cualquier otro medio legal."

Estas empresas están exentas del pago de ciertas contribuciones, lo anterior lo contempla la norma 7 de la ley ya citada "Las vías generales de comunicación, los servicios públicos que en ellas se establezcan, los capitales y empréstitos empleados en ellos, las acciones, bonos y obligaciones emitidos por las empresas, no podrán ser objeto de contribuciones de los Estados, Departamento del Distrito Federal o municipios."

Los títulos representativos del capital han de ser poseídos por nacionales o si se trata de extranjeros han de ser particulares, por que la adquisición de estas acciones, obligaciones o bonos, emitidos por estas empresas, por un gobierno o estado extranjero, determina que tales títulos queden sin efecto ni valor alguno, desde el momento de la adquisición.

La constitución de gravámenes reales sobre los bienes que forman el sistema de estas empresas, o sobre una parte de sus sistemas, están condicionados a la comunicación de los mismos a la Secretaría de Comuni

caciones y a otros requisitos que la ley determina. Esto lo enmarcan los artículos 92 y 96 de la ley multicitada, así el artículo 92, nos dice: " Podrán constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas y vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una parte solamente de sus sistemas, por un término que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de empresas sujetas a reversión."

Y el 96 nos indica: "La empresa estará obligada a poner en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones todos los actos y contratos que pretenda ejecutar ".

Las empresas de transportes estan obligadas a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o 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 tengan su domicilio legal o su administración principal. La Ley de Vías Generales de Comunicación, regula esta obligación en su numeral 97, "Los concesionarios de vías generales de comunicación y las empresas que exploten medios de transporte, están obligados a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transporte, inclusive las operaciones que hagan en el extranjero, sin excepción, ni restricción alguna, en el lugar de la República mexicana en donde tengan su domicilio legal o su administración principal. Las Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda, de común acuerdo, determinarán el sistema uniforme de cuentas y la forma en que éstas se llevarán, pudiendo en todo caso modificarlo o adicionarlo oyendo a las empresas. Estas no podrán variar dicho sistema de cuentas de ingresos, egresos, Etc., sin la previa aprobación de las mismas secretarías."

La ley prohíbe que se concedan privilegios, a éstas empresas que puedan atentar a la libre competencia, así lo señala el precepto 85, al decirnos, "La Secretaría de Comunicaciones cuidará de que no se establezcan obligaciones de ninguna especie que coloquen a unas empresas de vías

generales de comunicación en condiciones privilegiadas respecto a otras. No se entenderá como situación privilegiada la que resulte de las disposiciones legales o reglamentarias que tiendan a evitar competencias injustificadas o ruinosas entre las empresas, ni la que resultare de la aplicación del artículo 28 de esta ley." A excepción de las que tiendan a evitar competencias injustificadas o ruinosas entre las empresas, ni la que resultare de la ayuda económica, sólo cuando por acuerdo del C. Presidente de la República, declare que es urgente, Esto lo señala el ordenamiento 28 de la ya citada ley, "El Gobierno Federal podrá dar ayuda económica a los concesionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte. Esta ayuda se otorgará de acuerdo con lo dispuesto por la Ley Orgánica del Presupuesto u otras leyes especiales, oyendo a los interesados y posibles afectados, y sólo cuando la Secretaría de Comunicaciones, previos los estudios del caso, y por acuerdo del Presidente de la República, declare que la vía es de urgente creación o requiere inmediato estímulo."

También encontramos en el Código de Comercio, obligaciones para las empresas de transportes, en su artículo 600, el cual nos señala: "Los empresarios de transporte están obligados:

I. A publicar en el periódico oficial del Estado o del Distrito Federal, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga;

II. A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta a que se refiere el artículo 581;

III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, - llevando ésta el día fijado en el contrato;

IV. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre



que cumpla con las obligaciones que contenga, y a depositarla en sus al macenes mientras que no haya quien se presente a recibirla; así como a devolver a los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si éstos tuvieren el deber de su vigilancia."

9.- Condiciones comunes a todos los contratos de transporte sobre vías generales de comunicación.

La ley ha establecido una serie de normas comunes a toda clase de transportes, algunas de las cuales ya mencionamos al estudiar el número 3, que habla de la legislación aplicable, en su inciso d). Pero ahora - las enunciaremos siguiendo el criterio de Rodríguez Rodríguez (70), o sea a través de la afirmación de algunos principios, los que son:

1) Obligatoriedad de la contratación. Una vez, que a una empresa se le ha autorizado la concesión y aprobado sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente, salvo que la Secretaría de Comunicaciones disponga lo contrario. Lo anterior lo señala el artículo 62 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que ya hemos transcrito en nuestro estudio correspondiente a legislación aplicable.

2) Igualdad de trato para todos los usuarios. Por que las empresas estan obligadas a la aplicación de las tarifas sin variación alguna. Tienen prohibido celebrar contratos o efectuar actos, en los que una o más personas resulten beneficiados por la concesión de un precio menor que el autorizado en las tarifas, o por la obtención de condiciones más favorables o por la devolución de todo o parte del precio cobrado, o por la concesión de franquicias. Esto se deriva del ordenamiento 57, de la multicitada ley, el cual nos dice: "Las empresas estarán obligadas a aplicar las tarifas sin variación alguna. Quedan, en consecuencia, prohibidos:

I. Todos los actos o contratos por los que se conceda directa o in directamente a una o más personas, ya sea un precio menor que el autorizado en la tarifa, ya sean condiciones distintas de las que ésta establece;

II. La devolución de todo o de parte del precio cobrado, cuando -- tienda a reducir las cuotas de las tarifas, aun cuando no se haga directamente a los interesados, sino a personas que puedan considerarse como intermediarias, ya sean agentes, comisionistas, etcétera; y

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

a) Los que se den a funcionarios y empleados federales o de los Estados, cuyas funciones se relacionen con el servicio de la empresa que los extienda, y los que, a juicio de ésta, sea necesario conceder a otros funcionarios o empleados públicos;

b) Los que se den a empleados y sus familiares, a las organizaciones sindicales o gremiales, ya sean de la empresa que expida el pase o pasaje libre, o de otras empresas de transporte nacionales o extranjeras;

c) Los que se concedan a la persona que deba viajar cuidando animales o mercancías, en los casos en que las tarifas respectivas así lo estipulen;

d) Los que se expidan a título de reciprocidad entre empresas de vías generales de comunicación.

Todos los convenios que celebren las empresas para la expedición de pases serán sometidos a la previa aprobación de la Secretaría. En todo caso, las mismas empresas estarán obligadas a informar mensualmente a la propia Secretaría sobre los pases que haya expedido."

Nos encontramos que es la misma ley la que nos da las excepciones, desde luego basadas en razones de orden público o en intereses especiales dignos de protección. Así tenemos que la norma 58, nos dice: "De lo dispuesto en las fracciones II y IV del artículo 55 y I del artículo 57 quedan exceptuados:

I. Los contratos celebrados entre el Gobierno Federal y las empresas, en interés de la sociedad o de un servicio público;

II. Las reducciones que hagan las empresas por razones de beneficencia a estudiantes, maestros, repatriados, colonos, turistas, niños, compañías de espectáculos públicos, conjuntos deportivos, agentes y comisionistas viajeros, representantes de sindicatos o de cooperativas de trabajadores que viajen en el desempeño de funciones propias de su cargo, y en general, a los trabajadores que perciban salarios reducidos.

En todo caso, las personas que pretendan hacer uso de esta franquicia deberán acreditar el carácter con que la solicitan y la legitimidad de las causas en que funden su solicitud, en la forma y términos que se señalan los reglamentos respectivos o las mismas tarifas especiales.

Cualquier abuso en el goce de esta franquicia inhabilitará, a la negociación o persona que resulte responsable de haberlo cometido, por el plazo de un año, para volver a gozar de ella;

III. Las tarifas transitorias de pasajeros en viajes de recreo;

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

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

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

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

VIII. Tarifas reducidas a base de por cientos de la general para el transporte de mercancías destinadas a la exportación, consumo fronterizo, cabotaje de entrada y salida o de competencia de mercados, exclusivamente en los casos excepcionales que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, de acuerdo con el estudio y opinión respec

tivos de la Secretaría de la Economía Nacional.

Las tarifas especiales a que se refiere este artículo sólo podrán ser canceladas por disposición de la Secretaría de Comunicaciones o mediante la autorización de ésta, cuando así lo juzgue conveniente."

Las tarifas reducidas en un 50% solamente será obligatoria en los casos de calamidad pública, para fines de beneficencia, a estudiantes en período de vacaciones y repatriados. Esto es señalado por el precepto 59, al decir: "La expedición de tarifas reducidas hasta en un cincuenta por ciento de la cuota ordinaria solamente será obligatoria para las -- empresas porteadoras, y esto en los casos de calamidad pública para fines de beneficencia, a estudiantes en período de vacaciones y para repatriados."

Los servicios públicos en vías generales de comunicación se proporcionarán en el orden en que sean solicitados, y sólo se alterará el orden en los casos en que lo autorice la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos y cuando por razones de interés público sea necesario. Lo anterior lo menciona el numeral 63, de la Ley multicitada. "Los servicios públicos que presten las empresas de vías generales de -- comunicación se proporcionarán por el orden en que sean solicitados, y sólo podrá alterarse ese orden en los casos en que lo autorice esta -- ley o sus reglamentos o cuando por razones de interés público sea necesario que así se haga, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones.

Para los efectos de este artículo, las empresas de transporte llevarán un registro de los pedimentos, con objeto de suministrar los vehículos vacíos por el orden en que reciban las solicitudes respectivas."

Las empresas están obligadas a darle preferencia, a los vehículos que contengan animales y mercancías de fácil descomposición. Esto lo comenta el artículo 64 de la ley mencionada: "Las empresas de transportes están obligadas a suministrar oportuna y preferentemente, a mover con -- rapidez, a cargar y descargar con el cuidado debido, los vehículos que contengan animales y mercancías de fácil descomposición, como frutas, legumbres, Etc."

3) Principio de la proporcionalidad. Se deduce su existencia de diversos ordenamientos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Así tenemos que el artículo 56, nos dice: "Cuando para un servicio determinado fueren aplicables diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas, si la combinación resultare más ventajosa para el público, que la aplicación aislada de una de ellas.

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

En todo caso, ya sea que las tarifas sigan rigiendo aisladamente o que se hubieren combinado conforme a lo dispuesto en este artículo, se aplicará aquella tarifa o combinación de tarifas que resulte más favorable para el público."

El numeral .61 indica, "El precio de un servicio determinado en las mismas condiciones no podrá ser igual ni menor para una distancia más larga que para una más corta, excepto en los casos siguientes:

I. Los expresamente señalados en esta ley y sus reglamentos, en los términos y condiciones que los mismos determinen y, en su defecto, de acuerdo con lo que disponga la Secretaría de Comunicaciones; y

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

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

La norma 67, preceptuó: "Si el solicitante de un servicio de transporte o comunicación no expresara la ruta o línea, ésta será fijada por la empresa; pero el importe que se cobre será el más bajo que pueda obtenerse, de acuerdo con las tarifas aplicables, cualquiera que sea la ruta o línea que se siga, a menos que la ruta más corta o de más bajo

costo estuviere interrumpida por causa de fuerza mayor, pues en este caso se cobrará el servicio por la ruta o línea que se haya usado."

Y el artículo 68, establece una norma similar a la del 56, cuando expresa: "Las empresas que conforme a los artículos 52, 53 y 54 exploten sus líneas en combinación con otras nacionales o extranjeras, expedirán tarifas unidas, cuyas cuotas para las empresas nacionales no serán mayores que la suma de las que cada una de las empresas cobraría si hiciera el servicio independientemente. Se exceptúan las empresas que de acuerdo con el artículo 54 presten servicio urbano o suburbano de comunicación. En este caso la tarifa será la que apruebe la Secretaría de Comunicaciones."

4) Principio de la Responsabilidad. Es de una enorme trascendencia ya que constituye una de las más importantes obligaciones de las empresas de transporte. A este principio se refieren los artículos 69 y 71 - al 84, de nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación. Su estudio lo excluimos, por esta ocasión y con toda intención, para hacerlo posteriormente, cuando se examine el contenido obligacional del contrato de transporte, ya que de no hacerlo de esta manera, seríamos repetitivos.

5) Control administrativo. Las empresas de transportes no podrán explotar una vía General de comunicación, sin que previamente autorice su funcionamiento oportuno la Secretaría de Comunicaciones, aunque tenga la concesión o en su caso el permiso. Así lo señala el numeral 48, - ya transcrito al estudiar la naturaleza jurídica.

Los concesionarios de medios de transporte podrán celebrar contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso siempre y cuando cuenten con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones. Lo anterior lo indica el ordenamiento 52 en su fracción I., que dice: "Los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta ley:

I. Celebrar todos los contratos directamente relacionados con los

objetos de la concesión o permiso, los que no surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación.

Tratándose del servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría - contratos tipo, una vez aprobados, se pondrán en vigor en todos los casos, sin variación alguna;"

Es de competencia exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones el estudio y en su caso aprobación, revisión o modificación de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, así como de los demás documentos que las empresas de transportes sometan a su estudio. Así lo contempla el artículo 49 de la ley, ya transcrito cuando nos referimos a la naturaleza jurídica.

Las tarifas para el cobro de los servicios de las empresas porteadoras comprenderán las cuotas y las condiciones conforme a las cuales - deberán aplicarse.

Todas las tarifas, estarán sujetas a ser revisadas, modificadas o canceladas, en los términos que ordene la Secretaría de Comunicaciones. Como lo indica el ordenamiento 55 de la citada ley, al mencionar: "Las tarifas para el cobro de los servicios de las empresas porteadoras comprenderán las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse, y estarán sujetas a las reglas siguientes:

I. Las tarifas y los elementos de su aplicación, como tablas de distancias, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, etc., serán formadas por las empresas y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones, - quien las aprobará, siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta ley, de su reglamento y de las concesiones respectivas;

II. Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, excepto en los casos en que esta ley autorice lo contrario;

III. Las tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor una vez aprobadas o registradas, en la fecha que expresamente señale la Secreta-



rfa de Comunicaciones y Transportes. La propia Secretaría ordenará los casos en que por su importancia las tarifas deban ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

Cuando se trate de tarifas unidas con líneas extranjeras, la Secretaría, de acuerdo con las empresas, modificará los plazos señalados en el párrafo anterior;

IV. Las tarifas de competencia se formularán siempre que no sean a base de pérdida directa por la explotación en el tramo de la competencia. La Secretaría de Comunicaciones determinará, en cada caso, cuáles son los puntos o zonas de competencia;

V. Las tarifas estarán en vigor durante el período que las mismas indiquen. Si no lo expresan regirán hasta la fecha que fije el documento por el cual se les cancele o modifique.

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

VI. La clasificación de efectos será uniforme para cada sistema de transporte en las zonas que fije la Secretaría, y se formulará de acuerdo con lo que se determine en el reglamento."

CAPITULO IV

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Segunda edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1985. Pág. 179.
- (2) Mención de RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
" CURSO DE DERECHO MERCANTIL "  
Tomo II.  
Novena edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1971. Pág. 238.
- (3) GARRIGUES JOAQUIN.  
" CURSO DE DERECHO MERCANTIL "  
Tomo II.  
Editorial Porrúa.  
México, 1977. Pág. 203.
- (4) DIAZ BRAVO ARTURO.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Colección Textos Jurídicos Universitarios.  
Editorial Harla, S. A. de C. V.  
México, 1983. Pág. 96.
- (5) Mención de SIERRA BRAVATTA CARLOS J..  
" BREVE HISTORIA DE LA NAVEGACION EN LA CIUDAD DE MEXICO "  
Edición Privada  
Cuarta edición.  
México, 1977. Pág. 9.
- (6) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES,  
" APUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOTRANSPORTE "  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dirección General de Autotransporte Federal.  
Talleres de la Dirección General de  
Auto transporte Federal.  
México, 1983. Pág. 7.

- (7) IBIDEM.
- (8) LOPEZ CARDENAS FRUCTUOSO, RANGEL MARTINEZ MARCELO y  
DE LA SIERRA CUSPINERA GERARDO.  
" EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO "  
500 años de evolución.  
Editorial Castellnova  
México, 1982. Pág. 51.
- (9) GONZALEZ OBREGON LUIS.  
" MEXICO VIEJO Y ANECDOTICO "  
Promexa Editores.  
México, 1979.
- (10) LOPEZ CARDENAS FRUCTUOSO, RANGEL MARTINEZ MARCELO y  
DE LA SIERRA CUSPINERA GERARDO. Obra citada. Pág. 55.
- (11) IBIDEM. Pág. 69.
- (12) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.  
Obra ya citada. Pág. 15.
- (13) SUPLEMENTO DE NOVEDADES.  
" TRANSPORTE TERRESTRE "  
Historia del transporte terrestre en México.  
Publicado el lunes 27 de Julio de 1987. Pág. 4.
- (14) DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.  
" HISTORIA DEL AVANCE TECNOLOGICO EN  
LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS ( 1500-1982) "  
Dirección General de Autotransporte Federal.  
Subdirección General Técnica.  
México, 1982.

- (15) SUPLEMENTO DE NOVEDADES  
Obra citada. Pág. 4.
- (16) MEMORIA DE LABORES DE LA S.O.F.  
Anual (1958 a 1964)
- (17) DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.  
" EVOLUCION TECNOLOGICA DE LAS UNIDADES MOTRICES "  
Dirección General de Autotransporte Federal.  
Subdirección General Técnica.  
Mecanografiado.  
México, 1982.
- (18) SUPLEMENTO DE NOVEDADES.  
Obra ya citada. Pág. 4.
- (19) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.  
Obra citada. Pág. 25.
- (20) SUPLEMENTO NOVEDADES.  
Obra ya citada. Pág. 4.
- (21) NAVARRO B. BERNARDO Y GONZALEZ G. OVIDIO.  
" ANTECEDENTES DE LA TRANSPORTACION DE PASAJEROS  
EN EL DISTRITO FEDERAL "  
Sección Metropolitana, del Periódico Excelsior.  
Publicado en la Ciudad de México, D. F.  
El 8 de Julio de 1987. Pág. 3.
- (22) NAVARRO B. BERNARDO Y GONZALEZ G. OVIDIO.  
" EXPANSION URBANA Y TRANSPORTE COLECTIVO "  
Sección Metropolitana, del Periódico Excelsior.  
Publicado en la Ciudad de México, D. F.  
El 9 de Julio de 1987. Pág. 2.
- (23) SUPLEMENTO DE NOVEDADES.  
Obra citada. Pág. 2.
- (24) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.  
Obra ya citada. Pág. 20.

- (25) SUPLEMENTO DE NOVEDADES.  
Obra citada. Pág. 2.
- (26) ENCICLOPEDIA BRUGUERA.  
Tercera edición.  
Editorial Bruguera, S. A.  
España, 1978. Pág. 18.
- (27) ¿ SABES QUIEN? ?  
Primera edición.  
Volumen 4  
Ediciones Océano, S. A.  
España, 1979. Pág. 112.
- (28) SUPLEMENTO DE NOVEDADES.  
Obra ya citada. Pág. 2.
- (29) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 237.
- (30) OLVERA DE LUNA OMAR.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Primera edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1982. Pág. 298.
- (31) INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES DE LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.  
" EL PERFIL DE MEXICO EN 1980 "  
Varios autores.  
Volumen 2  
Editorial Siglo XXI.  
México, 1970. Pág. 103.
- (32) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra ya citada. Pág. 177.
- (33) IBIDEM. Pág. 178.

- (34) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.  
Obra citada. Pág. 47.
- (35) INFORME RENDIDO A LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA  
DE LA NACION, POR SU PRESIDENTE, SEGUNDA PARTE.  
Segunda Sala  
México, 1980. Págs. 7 y 8.
- (36) JURISPRUDENCIA  
Apéndice 195.  
Tercera parte  
Segunda Sala  
Tesis 353. P.584.
- (37) LOPEZ CARDENAS FRUCTUOSO, RANGEL MARTINEZ MARCELO y  
DE LA SIERRA CUSPINERA. Obra ya citada. Pág. 103.
- (38) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 238.
- (39) IBIDEM. Pág. 240.
- (40) OLVERA DE LUNA OMAR.  
Obra ya citada. Pág. 300.
- (41) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 179.
- (42) OLVERA DE LUNA OMAR.  
Obra ya citada. Págs. 297 y 298.
- (43) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 180.
- (44) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN  
Obra ya citada. Pág. 240.
- (45) IBIDEM.
- (46) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 180.

- (47) ROSADO ECHANOVE ROBERTO.  
" ELEMENTOS DE DERECHO CIVIL Y MERCANTIL "  
Vigesima Primera edición.  
Ediciones ECA.  
México, 1984. Pág. 126.
- (48) PUENTE Y FLORES ARTURO y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Trigesimatercera edición.  
Editorial Banca y Comercio, S. A.  
México, 1987. Pág. 264.
- (49) GARRIGUES JOAQUIN.  
" CURSO DE DERECHO MERCANTIL "  
Sexta edición.  
Revisada con la colaboración de Fernando Sánchez Calero.  
Reimpresión. Tomo II.  
Editorial Porrúa.  
México, 1979. Pág. 200.
- (50) DIAZ BRAVO ARTURO.  
Obra ya citada. Pág. 107.
- (51) SOTO ALVAREZ CLEMENTE.  
" FRONTUARIO DE DERECHO MERCANTIL "  
Cuarta reimpresión.  
Editorial Limusa, S.A. de C.V.  
México, 1986. Pág. 349.
- (52) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 210.
- (53) CERVANTES AHUMADA RAUL.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Primer curso.  
Cuarta edición.  
Primera reimpresión.

- Editorial Herrero, S. A.  
México, 1986. Pág. 570.
- (54) OLVERA DE LUNA OMAR.  
Obra ya citada. Pág. 300.
- (55) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 179.
- (56) SANCHEZ MEDAL RAMON.  
" DE LOS CONTRATOS CIVILES "  
Tercera edición.  
Editorial Porrúa, S. A.  
México, 1976. Pág. 308.
- (57) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 239.
- (58) URIA RODRIGO.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Madrid, 1958. Pág. 377.
- (59) CERVANTES AHUMADA RAUL.  
Obra citada. Pág. 569.
- (60) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 241.
- (61) CERVANTES AHUMADA RAUL.  
Obra citada. Pág. 570.
- (62) FUENTE Y FLORES ARTURO y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
Obra ya citada. Pág. 273.
- (63) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 204.
- (64) OLVERA DE LUNA OMAR.  
Obra ya citada. Pág. 285.



- (65) MOSSA LORENZO.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Traducción de Felipe de J. Tena.  
Tomo I.  
Buenos Aires, 1940. Pág. 20.
- (66) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra citada. Tomo I. Pág. 162.
- (67) VIVANTE CESAR.  
" TRATADO DE DERECHO MERCANTIL "  
Traducción de César Silio Bolena.  
Tomo I.  
Madrid, 1932. Pág. 131.
- (68) LORDI LUIGI.  
" ISTITUZIONI DI DIRITTO COMMERCIALE "  
Volumen I.  
Padova, 1943. Pág. 120.
- (69) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra ya citada. Pág. 181.
- (70) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 243.

## CAPITULO V

### TRANSPORTE DE COSAS Y PERSONAS

#### 1.- Transporte de cosas.

- a) Concepto.
- b) Elementos del contrato.
  - 1) Elementos personales.
  - 2) Elementos reales.
  - 3) Elementos formales.
- c) Contenido obligacional.
  - 1) Obligaciones del porteador.
  - 2) Derechos del porteador.
  - 3) Obligaciones del cargador.
  - 4) Derechos del cargador.
  - 5) Obligaciones del consignatario.
  - 6) Derechos del consignatario.

#### 2.- Transporte de personas.

- a) Concepto.
- b) Elementos del contrato.
- c) Contenido obligacional.

#### 3.- Transportes especiales en el Derecho Mexicano.

- a) Transporte Aéreo.
- b) Transporte Marítimo.
- c) Transporte Multimodal Internacional.

#### 4.- Modos de terminación del contrato.

#### 5.- Prescripción.

CAPITULO V.

TRANSPORTE DE COSAS Y PERSONAS

1.- Transporte de cosas.

a) Concepto.

Entendemos por contrato de transporte de cosas, "Aquel por el cual una empresa, que habitualmente se dedica a realizar transportes para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro convenido, bajo su -- inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a persona determinada".

Haciendo un análisis de esta definición, destacamos los siguientes datos:

1) Implica la existencia de una empresa. La calificación de mercantil del contrato, está definida por la existencia de una empresa, dedicada de manera profesional a la prestación del transporte en masa para el público, (artículo 75, fracción VIII del Código de Comercio). Luego entonces, "Hemos visto que la existencia de una empresa es la razón fundamental que ha inducido al legislador a reputar mercantiles los actos que venimos analizando". (1).

2) Obligación de trasladar de un lugar a otro. Esta es una característica fundamental en estos tipos de contratos; en razón de ella podemos distinguir el contrato de transporte de las relaciones de transporte, que no son un contrato, y por consecuencia no merecen tal calificación, ya que son de características completamente diferentes. Así teme-

mos, por ejemplo, que la empresa que, para la distribución de sus ventas tiene un servicio propio, no se le puede considerar, por esta causa, que este realizando un contrato de transporte, ya que al trasladar los objetos de un lugar a otro, lo realiza en virtud de una obligación accsoria, totalmente distinta a las derivadas del contrato de transporte. Ya que esta se genera del contrato que tenga pactado con los empleados que ocupa para el cumplimiento de esta función.

Sabemos que nuestro contrato es consensual, por lo tanto, la perfección del mismo ocurre, con el simple consentimiento de las partes sobre aquellos elementos esenciales del mismo, sin que sea necesario entregar las mercancías. En consecuencia la finalidad del contrato es la obligación de trasladar de un lugar a otro.

Cabe preguntarnos, aquí, ¿ Cual será la distancia mayor o menor, - que debemos considerar, para cumplir con esta obligación de trasladar - de un sitio a otro ? Pero realmente esto carece de importancia, porque no importa que esta sea grande o pequeña. Así lo confirma el maestro Rodríguez Rodríguez, al decirnos "Se califica también de transporte al -- contrato de mudanza, ya sea de un sitio a otro de la ciudad, ya incluso dentro de los departamentos de un mismo edificio". (2) También sobre éste respecto nos comenta Garrigues "La obligación fundamental del porteador consiste en trasladar de un lugar a otro (incluso dentro de una misma población: el contrato de mudanza es un transporte) las cosas recibidas con este fin". (3).

El mismo tratamiento se les da a las operaciones conexas al transporte, tales como las maniobras de carga y descarga, desestiva, alijo, - conducción de equipaje, acarreo, almacenaje y trasbordo, que se ejecutan en las zonas federales, esto es, por que la propia ley obliga a la existencia de empresas encargadas de la realización de estas maniobras. Así nos lo indica el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicacion, al decirnos "Las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje y trasbordo que se ejecuten en las zonas federales, se considerarán como actividades conexas con las vías generales

les de comunicación. En consecuencia, para realizarlas se requerirá per  
miso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que se refiere a clasificación de efectos, responsabilidades por demora, pérdidas, merma y averías y, en general, para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos, asimismo, a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables del libro primero de esta ley.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas expedirá los permisos a que se refiere el párrafo anterior, preferentemente a empresas individuales o colectivas constituidas por agentes aduanales, comisionistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros o grupos de trabajadores, cualquiera que sea el tipo de organización legal que adopten.

Las relaciones entre los permisionarios del servicio público de maniobras con sus trabajadores se registrarán, en su caso, por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Los permisos para la ejecución de maniobras de servicio particular se otorgarán a quienes pretendan mover sus propias mercancías o efectos. Las relaciones de estos permisionarios con las agrupaciones o con los trabajadores que ejecuten las labores a que se refiere este artículo, se registrarán por la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas antes de expedir estos permisos deberá oír a las agrupaciones o trabajadores que pudieran resultar afectados".

Sobre otras actividades, nos comenta Bolaffio "No pueden tenerse como actos de comercio los transportes aislados accidentales, aunque los determine espíritu de lucro y mucho menos los transportes hechos para ejercer un oficio, como el de carrero, que sólo tiende a procurarse una ganancia mediante la prestación de su trabajo". (4)

3) Bajo su dirección o la de sus dependientes. Se presume con esto

que las cosas transportadas se entregan al porteador. Pero, esta entrega sólo la podemos afirmar en el siguiente sentido: La Conducción de la cosa a la disposición del porteador, ya que solamente, se refiere a la dirección técnica del transporte pero de ninguna manera se alude a una entrega jurídica.

Suele suceder y de manera frecuente que los transportes se efectúen en vehículos propios del cargador o con la presencia de una persona que a nombre y en representación del mismo cuida y vigila los objetos transportados, mientras el transporte se lleva a efecto.

Nos referimos, a la de sus dependientes, por que son estos los que realizan el contrato de transporte en relación con su principal, y la obligación para ellos no se deriva del contrato de transporte, sino de una relación totalmente diferente, como es el contrato de trabajo.

Finalmente, para el cumplimiento de este requisito, se requiere, - que el porteador realice el transporte, con sus propios medios, vehículos de transporte de su propiedad, no con los del cargador, ya que la relación que entre ellos se derivaría sería de distinta naturaleza. Pero es de aclarar, que ya anteriormente observamos que la ley tiene su excepción, como es el caso del numeral 133 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que menciona "Las empresas porteadoras están obligadas a proporcionar a los embarcadores los carros necesarios para el transporte de mercancías y aceptar en sus líneas carros de propiedad particular de los que ellas no estén en posibilidad inmediata de proporcionar, obligándose las empresas de transporte a reparar por su cuenta el equipo — que se opere en las condiciones antes dichas, de acuerdo con los contratos relativos que para el caso se celebren".

4) Mediante retribución. A través de nuestro estudio, se ha destacado que el transporte es un contrato de esencia onerosa. Al analizar la legislación aplicable y la naturaleza jurídica, de nuestros contratos nos percatamos de la existencia de tarifas, mismas que deben ser aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y tener una aplicación de igualdad ante todas las demás empresas.

5) Para entregar las cosas a persona determinada. Con el transpor-

te o traslado de las mercancías termina la finalidad económica perseguida por las partes al celebrar el contrato. Por esta razón, una vez que el objeto o la cosa, ya ha sido llevada al lugar convenido, se requiere hacer la entrega material a la persona designada en el contrato, quien puede ser el propio cargador o una tercera persona.

b) Elementos del contrato.

b.1) Elementos Personales. De lo dicho anteriormente, se deduce la existencia de una persona, que es la que entrega las cosas para que estas sean transportadas, también tenemos otra más que se compromete a transportarlas. La primera se llama cargador o remitente; la segunda porteador o transportista.

Como ya se dijo en el inciso anterior, al efectuarse la entrega en el lugar convenido, esta puede hacerse al propio cargador o a una tercera persona; de aquí resulta la existencia de otro sujeto, en las relaciones contractuales derivadas del contrato de transporte, que se le denomina consignatario o destinatario. Luego entonces concluimos que los elementos personales, son: "El porteador (empresa) que es la persona que se obliga a efectuar el transporte de las cosas; El Cargador (o remitente), es la persona que entrega al porteador las cosas para su transporte; El Consignatario.- (o destinatario) que es la persona a quién o cuya orden van dirigidas las cosas objeto del transporte". (5)

b.1.1.) Porteador. "Es la persona que asume una obligación y una responsabilidad propia para la realización de un transporte". (6). Su nombre figura como segundo requisito en la carta de porte, así nos lo indica el numeral 581, en su fracción II. del Código de Comercio, al decirnos: "El porteador de mercaderías o efectos deberá extender una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresara:

II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;"

"El porteador puede ser bien, una persona física o bien una persona colectiva, ambas de naturaleza privada. También lo puede ser, y es -

el caso del monopolio de autoridad, el Gobierno Federal Estatal o Municipal, o cualquier otro ente público". (7)

Es común que los porteadores combinen entre sí los desplazamientos de las cosas, siendo así, tiene aplicación la norma 577 del Código de Comercio, que establece: "El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conducción de las mercancías. En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a la segunda.

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

También la fracción II del artículo 52 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señala que los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación, y medios de transporte, podrán - explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales. Se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas y combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten otros actos análogos con ese fin. Ya que así lo indica el numeral mencionado al decirnos: "Los - concesionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta ley:

II. Explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas - nacionales o extranjeras. Se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos, o ejecuten otros actos análogos con ese fin:"

Independientemente de que el porteador, si lo desea, puede combinar el transporte en la forma antes descrita, cuando el interés público lo exija y se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente, tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como combinar sus servicios con los de aquéllos y con los de éste.



Lo anterior lo dice el ordenamiento 53 de la ley antes mencionada: "Los concesionarios y permisionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios con los de aquéllas y con los de éste, cuando el interés público lo exija y siempre que a juicio de la Secretaría de Comunicaciones se reúnan los requisitos técnicos necesarios para que el servicio sea eficiente. La Secretaría de Comunicaciones fijará en cada caso las bases conforme a las cuales deberán enlazarse las vías, líneas o instalaciones y hacerse el servicio combinado, oyendo -- previamente a los afectados".

La explotación de los servicios de transporte en vías generales de comunicación, podrá asimismo, hacerse en forma total o parcial, conjuntamente con las empresas nacionales o extranjeras, así lo establece el numeral 54 de la multicitada ley, al indicarnos: "Las empresas de vías generales de comunicación podrán explotar sus servicios, o parte de -- ellos, conjuntamente con otra u otras empresas nacionales o extranjeras, no comprendidas en las disposiciones de esta ley, celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones".

Cuando la explotación se hace en combinación, deberán expedirse ta rifas unidas, así lo expresa el artículo 68 de la ya citada ley, transcrito en el capítulo anterior.

Tanto el artículo 577 del Código de Comercio, ya estudiado, como el numeral 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establecen -- que cuando en el transporte intervengan varios porteadores que hagan ser vicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades inherentes, quedando a salvo los derechos -- contra el porteador, en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último porteador. Conforme a la última parte -- del ordenamiento 74, la responsabilidad de cada porteador comienza en --

el momento en que reciba la carga y termina cuando la entrega. Así lo -- indica la norma mencionada: "Cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el -- primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija esta -- ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya -- ocurrido algún hecho u omisión de que responda el mismo último portea-- dor.

La responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga, y termina cuando la entrega".

Una vez analizado lo anterior, podemos concluir que "Ocurre muchas veces que el porteador no está en condiciones de llevar por sus propios medios la mercancía al punto de su destino: En los grandes trayectos, -- generalmente el transporte no es obra de una sola empresa porteadora, -- sino de varias. La concurrencia de estas diversas empresas porteadoras en un mismo transporte da lugar a supuestos jurídicos también diversos" (8).

Es necesario analizar aunque sea de manera somera, la figura especial del comisionista de transporte, mencionado también como expedicionario. "Se entienden por tales, los que reciben el mandato de hacer un contrato de transporte. Su obligación no es transportar, sino hacer -- transportar". (9) A este respecto, nos dice el numeral 296 del Código -- de Comercio: "El comisionista que hubiere de remitir efectos a otro punto deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que se -- imponen al cargador". Es muy claro éste ordenamiento al decir, que de-- ben cumplir las obligaciones que se impongan al cargador, por lo tanto no puede confundirse la figura del comisionista de transporte con la -- del porteador.

En el caso de que el comisionista actúe en nombre propio, asumirá como se indicó en el ordenamiento 296, las obligaciones del cargador; -- si lo hace en nombre ajeno, su intervención es la propia de un representante .

En conclusión, jamás podrá considerársele como un transportista. - Ya que el contenido de las obligaciones del contrato del comisionista de transporte es esencialmente distinto de los del porteador, por que uno se compromete a transportar y el otro sencillamente a efectuar. Esto es, el comisionista de transportes cumple su obligación efectuando un contrato de transporte y el porteador sólo cumple la suya, transportando.

b.1.2.) Cargador. "Es la persona que solicita el transporte y que adquiere el derecho a exigir su realización". (10) También Garrigues -- nos comenta, "Remitente o Cargador. Es la persona que a su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador asume la obligación de efectuarlo". (11) Luego entonces, quién solicita el transporte, se llama cargador y constituye el segundo de los elementos personales del contrato. A nombre propio celebra el contrato, sin que importe si es o no propietario de las mercancías.

"Para los efectos del contrato de transporte, se considera independiente el vínculo jurídico del cual se deriva la propiedad de las mercancías. El título de propiedad nada influye en el transporte, por lo que el cargador puede ser propietario, simple poseedor, tener la cosa en depósito, etc., y disponer de ella para hacerla transportar". (12)

A el se refiere la Fracción I del artículo 581 del Código de Comercio. Al mencionar que la carta de porte debe llevar expresado con claridad, el nombre, apellido y domicilio del cargador para que en caso de reclamación se pueda efectuar. Así nos dice el mencionado ordenamiento: "El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresará:

I. El nombre, apellido y domicilio del **cargador;** "

b.1.3.) Destinatario o Consignatario. "El Destinatario ó Consignatario es la persona a quién van dirigidas las mercancías" (13)

El multicitado numeral 581 en su fracción III, nos dice: "En dicha carta de porte se expresará:

III. 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;"

Al cumplirse el contrato, el consignatario tiene la obligación de devolver la carta de porte que le expidió el porteador, en virtud del canje de este título por el objeto porteado. Se tendrán por canceladas todas las obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hiciera constar por escrito en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse, excepción de lo que determina la fracción III del numeral 595 del Código de Comercio, que nos dice: "El consignatario está obligado:

III. A devolver la carta de porte o a otorgar, en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583;"

El precepto 583 del referido Código en su párrafo tercero menciona: "En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiere recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de -- los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo".

El cargador puede variar la consignación y el lugar de la entrega, aunque este en ruta la mercancía. Así nos lo indica el ordenamiento 589 del multicitado Código, "El cargador tiene derecho:

I. A variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;

II. A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere".

Lo anterior prueba que el titular jurídico del negocio es el carga dor. Claro que el consignatario tiene el derecho a la entrega de las co sas en tanto, tenga en su poder la carta de porte y es evidente que el cargador quiso primitivamente imponer al porteador la obligación de entregar la cosa, no a él, esto es, al cargador, sino al consignatario.

De lo anterior se deduce:

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

b) El consignatario entra en la relación contractual, desde el momen to en que el contrato se celebra, si bien adquiere un derecho intangi-- ble desde el momento en que detenta la carta de porte;

c) Su derecho es originario;

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

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

"El consignatario, como hemos dicho, adquiere un derecho tangible, irrevocable, podríamos agregar, cuando es tenedor de la carta de porte; en tanto que esto no ocurre, sólo tiene un derecho condicionado por el no ejercicio por parte del cargador, de su derecho a alterar el consi-- gnatario o el lugar de entrega. Por esto la doctrina ha podido decir que el consignatario tiene un derecho, sujeto a condición suspensiva y neg ativa y a un plazo". (14)

b.2.) Elementos Reales.

b.2.1.) El Precio. "El precio del transporte es la cantidad de di-- nero que el porteador recibe en compensación a sus servicios". (15)

"El precio del transporte. Puede ser pagado por el cargador (portes pagados) o pagable por el consignatario (portes debidos). En el caso de servicios regulares (prácticamente todo el servicio actual, salvo raras

excepciones) el precio se ajusta a "Tarifas", dictadas o aprobadas por el Estado, que ofrecen precios uniformes y una nota de estabilidad en - garantía del cargador". (16) "El precio es, pues elemento esencial del contrato". (17).

En la fracción V. del multicitado numeral 581 del Código de Comercio, se hace referencia al precio del transporte, ya que dice: "En dicha carta se expresará:

V. El precio del transporte:"

En el Capítulo anterior analizamos, como la Ley de Vías Generales de Comunicación, dispone la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que apruebe las tarifas de las empresas concesionarias, así como disposiciones relativas a los requisitos de aplicación de estas tarifas.

En cuanto a los transportes que se efectuen sujetos a tarifas el - ordenamiento 587 del Código de Comercio, nos señala: "En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador, se refieran, en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, a las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifas, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que a ella sean inherentes, consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador".

El anterior precepto indica la aplicación de las tarifas más baratas, esto tiene su fundamento en el principio de Derecho, de que, en caso de duda, toda cláusula de un contrato debe de interpretarse en sentido favorable al deudor, considerandose como tal, al que tiene que pagar el precio del transporte.

b.2.2.) Las cosas

El artículo 561, fracción IV, dice que en la carta de porte debe -

hacerse: "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;" Es decir, se mencionan en este documento las cosas - que se transportan, que deben ser siempre cosas materiales, esto es, cosas corporales.

Recordemos que el Código de Comercio en su numeral 576, fracción I establece que el contrato de transporte es mercantil, cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio. Sin embargo, nos encontramos que hay contratos de transporte que no tienen por objeto cosas, pero si personas, de ahí la clasificación en el transporte de cosas y transporte de personas.

Dicho transporte se puede llevar a cabo con todas las empresas que tengan la calidad de mercantiles. Nuestro Código de Comercio, nos habla de mercaderías o mercancías en lo general, en sus diversos artículos, - pero esta es una afirmación totalmente errónea, creer que el transporte de cosas sólo se referirá al transporte de mercancías. Ya que sí recordamos el concepto de mercancías como cosa corporal, estas pueden ser -- cualquier cosa mueble, susceptible de tráfico jurídico. Más sin embargo los títulos valores, el dinero y los buques, que no son mercancías quedarían excluidos del transporte de cosas, lo cual no sucede.

Existen objetos fuera de tráfico jurídico que pueden transportarse tales como un cadaver o un objeto de ilícito comercio, aunque el Código de Comercio las más de las veces se refiera exclusivamente a mercancías podemos afirmar que son transportables, no unicamente las mercancías, - sino todas las cosas mercantiles o no, incluyendo a los animales.

Por otra parte, como ya vimos el precepto 576, fracción I, cuando alude al transporte de "mercaderías o cualesquiera efectos de comercio", amplía el concepto de las cosas transportables más allá de la noción - restringida de mercancía. También el numeral 581 del mismo Código, se - refiere al transporte de mercancías o de efectos, indicando de esta manera la amplitud del objeto. Aunque en artículos posteriores, incorrectamente quede restringido, ya que sólo se refiere a mercancías.

b.3.) Elementos formales

b.3.1.) La carta de porte.

"La carta de porte, es un título de crédito que el porteador expide al cargador al recibir la mercancía porteada y que dá derecho al tenedor legítimo a recoger la mercancía porteada en el lugar de destino." (18).

b.3.1.1.) Carácter del contrato. El contrato de transporte no es un contrato formal. "En principio nada impide que el contrato de transporte se forme sólo oralmente, sin ser confiado a ningún documento escrito. La práctica cotidiana nos ofrece ejemplos continuos de contrato de transporte, que se forman de ese modo; transportes de bultos realizados por empresas locales, etc.; transportes de mercaderías realizados por empresas de embarque y desembarque; transportes de muebles realizados por empresas de mudanzas, etc. Una secular tradición histórica ha hecho, sin embargo normal en el contrato de transporte la creación de un documento escrito característico: la carta de porte (lettre de voiture; frachtbrief; bill of freight)." (19). La carta de porte "No es elemento formal del contrato, porque el contrato de transporte es consensual: se perfecciona por el simple acuerdo de voluntades entre remitente y porteador, sin necesidad de que la mercancía haya sido entregada". (20).

Más sin embargo es cierto que el artículo 66 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, determina: "En el momento de la contratación del servicio correspondiente, los prestadores de servicios de vías generales de comunicación expedirán a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio, de conformidad con lo dispuesto por esta ley y sus reglamentos". En igual sentido encontramos el precepto 600 del Código de Comercio: "Los empresarios de transporte están obligados:

II. A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta a que se refiere el artículo 581;"



Y el numeral 581 del Código de Comercio la exigen al porteador, ésta no es esencial para el perfeccionamiento del contrato. La carta de porte juega solamente el papel de documento probatorio.

El contrato de transporte se forma sólo con la manifestación de voluntad, sin que se requiera algún documento escrito. La carta de porte es una práctica que ha perdurado del contrato, cuando éste se celebraba sin que hubiera los medios para avisar al consignatario del envío de la mercancía. Se trata de un documento que no tiene efectos constitutivos, sino sólo como ya se dijo, efectos probatorios, al grado que de no expresarse al momento de la entrega de la cosa para transportar, que desde luego es lo más normal, se puede expedir con posterioridad. Asimismo, el cargador puede pedir al porteador una copia de la carta de porte, dice el artículo 581 citado. La emisión de la carta de porte es una obligación del porteador, que deriva del propio contrato y que, como dijimos, es un medio de prueba de la existencia y contenido del contrato.

Nos dice el ordenamiento 583 del multicitado Código "Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción".

El emisor, es decir, el porteador, responde de la verdad respecto del contenido de la carta de porte, y en su caso, deberá soportar todas las consecuencias derivadas de una falsa indicación de la misma.

La carta de porte se devuelve al porteador, cuando el contrato se ha cumplido y consecuentemente, se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones.

No hay duda de que el documento a que aludimos es un medio de prueba, si atendemos a lo que el numeral 583 del Código de Comercio dice en el sentido, de que "En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiere recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos

efectos que la devolución de la carta de porte."

Además de lo anterior, el extravío de la carta de porte sólo produce como efecto que las cuestiones que surjan respecto al contrato se decidirá, como dice el numeral 584 del ordenamiento antes citado: "Por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la carga". Y cuando se omitan algunas de -- las circunstancias requeridas en su contenido, no invalidarán el documento, ni destruirá su fuerza probatoria, así lo señala el precepto 585, al decirnos: "La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza -- probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas".

b.3.1.2.) Clases y naturaleza jurídica. La carta de porte es un título dispositivo de la mercancía y puede ser nominativa, a la orden o al portador. El artículo 582 del Código de Comercio así lo señala y, además, establece que el tenedor de la carta de porte se subroga en los derechos y obligaciones del cargador, de ahí que en el artículo 583 se indique que el documento debe devolverse una vez que se ha cumplido con el contrato, de manera que así se tengan por canceladas las respectivas acciones y obligaciones.

Cuando por alguna causa no puede devolverse la carta de porte, el consignatario al recibir las mercancías deberá extender un recibo de -- los objetos entregados, que hará las veces de carta.

Como la carta de porte no sólo se extiende a nombre del consignatario, sino a la orden de éste o al portador, implica que es un documento que puede circular como representativo de las mercancías transportadas. De esa manera, sin que las mercancías se desplacen para su entrega material, pueden pasar de un sujeto a otro, con la sola tradición de la carta o bien por el cambio de nombre del consignatario en la misma. Es una forma de facilitar la circulación de las mercancías durante el viaje, -- dándole a la carta el valor del documento capaz de otorgar a su tenedor un derecho autónomo para disponer de las mercancías. Estas pueden ven--

derse o darse en garantía, sustituyendo entonces, al consignatario por el comprador o acreedor pignoraticio.

Si la carta de porte es a la orden, su transmisión se efectúa por el endoso de la misma a favor del tercero, transmitiéndose con ello, la posesión del título y los derechos que representa y queda obligado solidariamente, aquel que transmite el documento. El tenedor de la carta es el titular de los derechos derivados del contrato de transporte.

"Su naturaleza jurídica es muy discutible. No me atrevo a afirmar que en derecho mexicano puedan considerarse como títulosvalores representativos de mercancías. En efecto, la carta de porte no es esencial para el ejercicio del derecho, ni literal, ni concede un derecho autónomo". (21).

#### b.3.1.3) Requisitos.

La carta de porte siempre debe extenderse en libros talonarios y tener los requisitos que están enunciados en el numeral 581 del Código de Comercio, igualmente se encuentran en el ordenamiento 2656 del Código Civil para el Distrito Federal, mismos que determinan que la carta de porte, debe hacer mención de:

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

Si llegará a faltar alguno de los requisitos anteriores y aplicamos supletoriamente el Código Civil Federal, estaría viciada la carta de porte con nulidad relativa, más sin embargo este hecho no puede destruir su fuerza probatoria, ya que podemos rendir pruebas sobre los requisitos que falten, así lo señala el numeral 585 del Código de Comercio comentada anteriormente.

Tanto el cargador, como cualquier interesado, tiene el derecho de poder pedir copias de la carta de porte, que debe expedirse por el porteador, expresando en ellas su calidad de tales. Así lo indica el numeral 582 del multicitado Código de Comercio.

Por último haremos mención de una Lésis Jurisprudencial, en la cual se habla del cumplimiento del contrato de transporte, la que consideramos de interes para nuestro estudio. "La carta de porte, el contrato de transporte sólo se cumple con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario, a cambio de las cartas de porte originales, según se dispone expresamente en el artículo 596 en su fracción I del Código de Comercio Mexicano, al decir que mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene el derecho a que se le entreguen las mercancías, cualquiera que sean las ordenes que en contrario diera el cargador con posterioridad.

Las cartas originales de porte, de conformidad con el artículo 583 del Código de Comercio Mexicano, constituyen los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, por cuyo contenido deben decidirse las cuestiones que concurren sobre su ejecución y cumplimiento". (22) Sexta época, cuarta parte: Vol. XLIX, pág. 202. A.D. 3790/60. --- " Autotransporte Progreso S.A. de C.V. " .- Unanimidad 4 votos.

Las cartas de porte o billetes de asiento, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarril u otras empresas sujetas a tarifas, pueden ser diferentes unos para las personas y otro para los equipajes, pero todos deben contener la misma indicación del porteador, la fecha de expedición que viene siendo un punto muy importante dentro del boleto, los puntos de salida y llegada, el precio y en lo tocante al equipaje,

el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarios para su fácil identificación, para que en caso de extravío - se pueda reclamar.

c) Contenido Obligacional.

1) Obligaciones del porteador. Son las que se encuentran enumeradas en el artículo 590 del Código de Comercio, y en el que se establece que el porteador esta obligado a:

I. A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.

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

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

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

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

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

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

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

Es oportuno mencionar aquí, una de las tesis de la Jurisprudencia ya que ésta nos habla de la responsabilidad en el contrato de transporte y sobre las pruebas, al decirnos: "Entre las obligaciones legales del porteador, se encuentran las de probar que las pérdidas o averías de -- las mercancías o retardo en el viaje, no ha tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos.

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

Si la empresa porteadora admite haber celebrado un contrato de -- transporte obligandose a transportar y a entregar cierta mercancía al - consignatario; si también admite que esa entrega no la efectuó por haber sufrido su vehículo un accidente; si por último acepta que el con--signatario le formuló inmediata reclamación, no basta con negar su responsabilidad en el siniestro, sino que le corresponde justificar en el juicio que la pérdida se debió a un caso fortuito o fuerza mayor" Quinta época, Tomo CXXXI, pág. 287. A.D. 4418/56.- " Unión de Seguros, S. A. " .- 5 votos. (23).

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

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

También debemos considerar comprendidas las fracciones II y III de las anteriores obligaciones del porteador, con la norma que establece - la fracción III del artículo 600 del mismo Código de Comercio, ya que

nos dice: "Los empresarios de transporte están obligados:

III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos y falten -- efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, -- llevando ésta el día fijado en el contrato;".

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

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

b).- Por el transcurso de seis meses en la expedición efectuada -- dentro de la República y de un año en las que tengan lugar para el ex-- tranjero. El tiempo de la prescripción comienza a correr en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado, al haber terminado el via-- je, en los de avería despues de las 24 horas de entrega de las mercan-- cías.

El numeral 592 del Código de Comercio, nos preveé estas dos hipóte-- sis de extinción de responsabilidad de parte del porteador, por pérdi-- das, desfalcó o averías, ya que nos indica: "La responsabilidad del por-- teador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:

I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación;

II. Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en las que tengan lugar para el extranjero".

"Los dos casos previstos son diversos; el primero supone el recibo de las mercancías y el segundo la pérdida y falta de recibo de las mis-- mas. Por lo que si las mercancías si fueron recibidas, no tiene aplica-- ción la norma contenida en la fracción II del artículo 592". Quinta éppa ca, Tomo CXXVI, Pág. 272.- A.D.- 184/55.- "Galletas y Pastas S.A."- 5 votos. (24).

2) Derechos del Porteador. El porteador tiene derecho a recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no -- se efectúa el viaje; a recibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se efectúa el viaje, siempre que,

en virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de efectuar el transporte de las mercancías descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de -- otras mercancías en el mismo vehículo; a rescindir el contrato si comen-- zado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza ma-- yor; a continuar el viaje removido el obstáculo mencionado en caso de -- que no se opte por la rescisión, siguiendo la ruta designada en el con-- trato o si no es posible, la que sea más conveniente y si ésta resulta-- re más dispersiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y -- el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gas-- tos y tiempo de la detención; a exigir al cargador la apertura y recon-- cimiento de los bultos que contengan las mercancías, en el acto de la -- recepción y si el cargador, previo requerimiento rehusa y omite tal di-- ligencia, el porteador queda libre de responsabilidad que no provenga -- de fraude o de dolo; a que el consignatario le de la carga averiada, -- las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las averías no sufran disminución de su valor; a retener las mercancías transporta-- das, mientras no se le pague el porte; a promover el depósito de las -- mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no se encuentra al consignatario o a quién lo re-- presente o si hallándolo rehusa recibirlas, previo siempre el conocimien-- de su estado por peritos. Lo anterior lo encontramos enunciado en el ar-- tículo 591 del Código de Comercio.

El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otro la conducción de las mercancías. En tal caso conserva su carácter de -- porteador respecto de la persona con quién haya contratado primero y to-- mará el de cargador con relación a la segunda. El último porteador tie-- ne la obligación de entregar la carga al consignatario, esto en virtud de que así lo señala el numeral 577 del multicitado Código de Comercio.

3) Obligaciones del cargador.- Nuestro Código de Comercio enumera con precisión, los derechos y obligaciones del cargador en su precepto 588 ya que establece que estará obligado a:



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

Ya se ha dicho que el contrato de transporte no es un contrato --  
real, ya que se perfecciona con el simple acuerdo de voluntades y la en-  
trega de las mercancías es el objeto del transporte, es la premisa in--  
dispensable para el cumplimiento del contrato.

Así mismo, el cargador tiene la obligación de fijarse que las co--  
sas que sean transportadas deben ir debidamente acondicionadas, como lo  
establece el numeral 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que  
dispone en su fracción II. "Si las mercancías se despachan sin embalaje,  
o con uno defectuoso o inadecuado a su naturaleza; la falta o el defec-  
to del embalaje se hará constar en la carta de porte;", en este caso la  
empresa porteadora no será responsable de las pérdidas o averías que su-  
fran las cosas porteadas.

Los objetos que sean entregados por el cargador para su transporta-  
ción, deben ser debidamente especificados, pero como el porteador que  
responde de las mercancías recibidas, no está obligado a pasar por la --  
declaración del cargador y tiene facultad a proceder al reconocimiento  
de la veracidad de la declaración hecha, mediante apertura y reconoci-  
miento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su re-  
cepción; si el cargador previó requerimiento, rehusara y omitiere tal --  
diligencia, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no --  
provenga de fraude o de dolo, así lo especifica el precepto 591 en su --  
fracción V. del citado Código de Comercio.

En relación con el artículo anterior, el ordenamiento 601 del mis-  
mo Código nos comenta: " El cargador está obligado a declarar el conte-  
nido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el admi-  
nistrador de la empresa o los jefes de las oficinas del tránsito al ---  
tiempo de recibirla para su conducción, sin que en ningún caso pueda --  
compelérsele a esa revelación, de lo que siempre estarán libres los pa-  
sajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de a-  
siento les permitan llevar."

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

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

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

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

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

De las obligaciones enumeradas, una de ellas tiene especial impor-  
tancia, es la que se consigna en la fracción V del numeral 588, ya que  
nos plantea el interesante problema de la responsabilidad del porteador.

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

Nos llama la atención que la ley no imponga al cargador la obliga-  
ción de pagar el precio del transporte (nuestro Código de Comercio, le -  
llama porte o flete), porque como más adelante lo estudiaremos, tal o--  
bligación la establece el Código a cargo del consignatario. Pero real--  
mente el consignatario tiene la obligación de pagar el precio si no ha  
aceptado incorporarse al contrato, por lo tanto, la obligación origina-  
ria de pagar portes o fletes, le debe corresponder al cargador.

4) Derechos del cargador.- Los principales derechos que tiene el -  
cargador son: Que puede rescindir el contrato de transporte a su plena  
voluntad, antes o después de comenzar el viaje, en el primer caso pagando  
la mitad del porte y en el segundo caso la totalidad del porte, así

lo señala el precepto 578 del multicitado Código; variar la consignación de las mercancías mientras estuviere en camino, si dá con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entreguen la carta de porte expedida a favor del primer consignatario; variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente el porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjenado la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere, lo anterior lo indica el numeral 589 del Código de Comercio.

5) Obligaciones del consignatario.— Como ya se ha señalado, el consignatario es una persona extraña al contrato de transporte; ya que es solamente la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Para que se lleguen actualizar las obligaciones y los derechos a su cargo y a favor del consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierta así, en la tercera persona del mismo contrato.

Las obligaciones del consignatario, están establecidas en el artículo 595 del ya citado Código de Comercio, el cual nos dice: "El consignatario está obligado:

I. A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte; (incluso, cuando parte de los objetos estuvieran averiados, deberá recibir los que estén ilesos, siempre que estén separados de los anteriores y no sufrieren disminución en su valor).

II. A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;

III. A devolver la carta de porte o a otorgar, en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 583; ( para la entrega de los objetos éste recibo, recibe los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si esta fuere a la orden o al portador, el recibo se exten

derá con los requisitos que establece el título respectivo.

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

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

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

VI. A cumplir las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.

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

## 2.- Transporte de Personas.

### a) Concepto.

Con los mismos elementos con que definimos el contrato de transporte de cosas y auxiliandonos de varios tratadistas, podemos conceptuar - el contrato de transporte de personas.

Así tenemos, que el jurista Vasquez del Mercado, nos dice: "El contrato de transporte de personas se conceptúa, como aquel por el cual el porteador o transportista, se obliga, mediante un precio, a trasladar - una persona y su equipaje desde un lugar a otro". (25)

También el maestro Rodríguez Rodríguez, sobre al respecto, nos manifiesta: "Es aquel en virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona de un lugar a otro a cambio de una retribución". (26)

Luego entonces, concluimos, que contrato de transporte de personas es "aquel en virtud del cual una empresa se obliga a transportar a una persona y su equipaje, de un lugar a otro a cambio de una retribución o precio".

Es necesario hacer una reflexión, el contrato de transporte cuando se refiere a las personas, el porteador asume la responsabilidad de --- transportar a un ser viviente, que vigila y colabora continuamente en el transporte, de un lugar a otro a cambio de un precio, aquí su finalidad es el desplazamiento, pero jamás podrá ser idéntica a la responsabilidad del porteador en el transporte de cosas ya que "la muerte o el daño sufridos por la persona del viajero no pueden ser equiparados a la pérdida o a la avería de una mercancía". (27) Esto quiere decir que el trato y la seguridad de la persona exigen una mayor atención, por esta razón, se ha reglamentado la obligación del porteador de contratar un - seguro para proteger a los viajeros y a sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio.

### b) Elementos del contrato.

"De los elementos personales desaparecen las figuras del cargador o remitente y la del destinatario. El viajero, contratante con el porteador

dor, es el remitente y el consignatario de sí mismo". (28) Por lo tanto las personas que intervienen en el contrato sólo son dos el porteador y el viajero. Aquí también desaparece la cosa como elemento real y sólo subsiste el precio. En cuanto al elemento formal al celebrarse el contrato, se entrega un boleto para que el pasajero pueda probar en cualquier momento la celebración del contrato y los derechos relativos. --- Nuestro Código de Comercio, en su numeral 600 Fracción II, establece como obligación del empresario de transporte, a dar a los pasajeros billetes de asiento, con el cual comprueban haber cubierto el precio del --- transporte y pueden exigir el traslado al punto de destino.

El precepto 128 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice: que "Las personas o empresas que exploten servicios públicos de auto--- transportes de pasajeros y de carga en los caminos nacionales, estarán obligados a presentar a la Secretaría de Comunicaciones a ante la oficina que ésta designe, para su resello, lo boletos y conocimientos de embarque que se expidan, sin cuyo requisito no tendrán validez."

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su ordenamiento 191, nos señala los requisitos que debe de llenar el boleto o billete, "El --- transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de --- pasaje donde consten la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, el precio del pasaje, la clase o categoría del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque y las demás circunstancias del contrato. Entregará contraseñas par la --- identificación de los equipajes".

c) Contenido obligacional.

Como ya se señalo en el estudio del transporte de cosas, el precio se puede fijar de común acuerdo, salvo que se trate de porteadores que presten el servicio en base a una concesión para hacer uso de las Vías Generales de Comunicación y tengan aprobadas tarifas para el efecto. --- Está en razón de que el numeral 55, fracción I. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece que las tarifas y los elementos de su aplicación serán formadas por las empresas y sometidos a la Secretaría

de Comunicaciones para su aprobación.

El porteador tiene la obligación de emprender y concluir el viaje en los términos contratados, sobre este particular nos señala el ordenamiento 598 del Código de Comercio: "Las mismas empresas no podrán rehusar recibir pasajeros o efectos en la administración principal y en las oficinas que con tal objeto tengan en el tránsito". Y deben emprender el viaje aunque no estén tomados todos los asientos, ya que así lo establece la fracción III del artículo 600, del mismo precepto. Por su lado el numeral 62 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice - que "Desde el momento en que una empresa de vías generales de comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrá rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de la ley y sus reglamentos, salvo cuando la autoridad disponga otra cosa". Luego entonces, el porteador tiene la obligación de emprender el viaje en el día y hora que se fije en el contrato y debe de transportar al lugar de destino al viajero, incólume en su integridad personal.

El porteador por regla general, no responde del retardo en la llegada, más sin embargo, sí responde, como ya se dijo de la incolumidad del pasajero, por tal razón, deberá indemnizarle de cualquier daño que sufra durante el viaje.

Aunque sea regla general de no responder del retardo en la llegada, en los casos de retraso por causas imputables a la empresa, dará lugar, nos dice el artículo 84 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a la devolución parcial o total del porte cobrado, en la forma y términos que establezca el reglamento respectivo y al pago de los perjuicios inmediatos correspondientes.

Es obvio que la responsabilidad del porteador se deriva del incumplimiento del contrato de transporte celebrado con el pasajero. Con anterioridad analizamos el hecho de que los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte deben contratar el seguro que

cubra cualquier responsabilidad objetiva del transportista, así lo señala el numeral 127 de la ley de Vías Generales de Comunicación, transcrito en el capítulo anterior, la aseguradora intermedia en el riesgo y el viajero recibe la protección debida.

El porteador responde también de los efectos que lleve consigo el pasajero, como equipaje o bultos en determinada cantidad y dimensión. En caso de pérdida, dice el precepto 602 del Código de Comercio, imputable a la empresa, el pasajero acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella, a sus agentes acreditados o a sus factores. También el numeral 71 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, indica que las empresas de vías generales de comunicación son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan. En el mismo se señalan los casos de excepción, que no transcribimos por haberlo hecho así, en el pasado capítulo.

El viajero o pasajero, está obligado a pagar el precio y a utilizar el boleto que recibe, precisamente en el día especificado, ya que después pierde su valor. Además, el boleto sirve para una sola vez a menos que permita interrumpir y continuar posteriormente el viaje o sea considerado para viaje de ida y vuelta.

Finalmente el precepto 586 del Código de Comercio nos señala el contenido de los billetes: "Las cartas de porte o billetes, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes, unos para las personas, y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio y, en lo tocante a equipajes, el número y peso de los bultos con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación."

Poco en realidad, puede añadirse a aquellos principios establecidos en cuanto al transporte de cosas estudiado con anterioridad, ya que muchos de los cuales, son aplicables al transporte de personas.



### 3.- Transportes especiales en el Derecho Mexicano.

En éste inciso estudiaremos de manera sintética los transportes aéreo, marítimo y el multimodal. Ya que los transportes por ferrocarril y los autotransportes, están regulados por iguales preceptos, salvo algún detalle sin trascendencia. El transporte de noticias es monopolio del Estado, así lo indica el artículo 11 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "La prestación de los servicios públicos de los sistemas telegráficos, radiotelegráficos y el de correos queda reservada exclusivamente al Gobierno Federal.

También quedan reservados en forma exclusiva al Gobierno Federal, el establecimiento de los sistemas de satélites, su operación y control y la prestación de servicios de conducción de señales por satélite, así como las estaciones terrenas con enlaces internacionales para comunicación vía satélite.

La instalación, operación y control de estaciones terrenas para la recepción de señales por satélite, y el aprovechamiento de éstas se llevarán a cabo conforme a las bases que para tal efecto fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con esta ley y sus reglamentos".

a) Transporte Aéreo.- Hare mención de los principales derechos y obligaciones de las partes.

#### 1) Transporte de cosas:

1.1) El porteador responde de pérdidas, averías o retraso en la entrega de la carga y de equipaje facturado, hasta su valor declarado. Si no hubiere tal declaración su responsabilidad se limitará a las sumas previstas por la Ley de Vías Generales de Comunicación en su numeral -- 349.

1.2.) Más sin embargo, no tendrá ninguna responsabilidad el porteador si demuestra que tomó las precauciones razonables, así como las medidas técnicas, legales y reglamentarias, estará exento de pagar; tampoco será responsable cuando los daños ocurran a consecuencia de hechos

ilícitos de terceros; igualmente, tampoco tendrá responsabilidad en el retraso ocasionado por condiciones metereológicas adversa, maniobras -- de salvamento o medidas de protección de la propiedad o de la vida huma na. Todo está es mencionado por el precepto 346 de la multicitada Ley - de Vías Generales de Comunicación.

2) Transporte de personas:

2.1.) El porteador es responsable de la muerte o lesiones causadas al pasajero, así como de las pérdidas o averías de su equipaje de mano y de daños por retraso en el transporte, ya que, lo determina el artículo 342 de la ya citada ley.

2.2.) La responsabilidad del transportista por muerte o lesiones - está sujeta a un singular régimen: El numeral 343 de la Ley multicitada nos señala en su fracción I., un máximo de indemnización que debe estar respaldado por un seguro contratado por la empresa aérea, o bien por un depósito hecho en Nacional Financiera. En el párrafo sexto señala una - suma mayor como máxima, más sin embargo, no indica la condición de contratar seguro alguno, ni un depósito obligatorio, esto significa que la empresa está en opción de seguir uno u otro camino.

2.3.) Lo anterior nos indica los máximos de indemnización, o sea que existe una limitación de responsabilidad del porteador aéreo, pero el mismo precepto 343, en su último párrafo nos dice: cuando los daños se deban a dolo, de su parte o de sus empleados, no gozará de tal privilegio. En tal caso la responsabilidad será ilimitada, y en este caso se podrá aplicar la responsabilidad objetiva prevista por los artículos -- 1913 y 1915 de nuestro Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.

2.4.) Si el porteador demuestra que tomó las precauciones razonables, así como las medidas técnicas legales y reglamentarias, o que no le fue posible tomarlas, estará exento de la responsabilidad mencionada en el inciso 2.2.), también de la que le correspondería por daños o pérdidas del equipaje de mano; de igual manera, no tiene responsabilidad por retraso en el transporte cuando, en este hayan influido condiciones

meteorológicas adversas, maniobras de salvamento o medidas de protección de la vida humana o de la propiedad. Lo anterior lo menciona el numeral 346 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus fracciones I y II.

2.5.) El porteador no tendrá responsabilidad alguna cuando la muerte, lesiones o daños ocurran a consecuencia de la conducta de la víctima, o de hechos ilícitos de tercero, por así señalarlo el mismo artículo 346 en su fracción III.

b) Transporte marítimo.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, está formada por disposiciones de orden administrativo y por normas de derecho privado, que regulan los contratos propios del ejercicio de la navegación, entre las cuales aparecen las siguientes, que señalan derechos y obligaciones.

1.) Transporte de cosas:

1.1) El naviero es responsable de los daños que se causen a la carga por defectos de navegabilidad, así como por su inexacta declaración en cuanto a la capacidad del buque. Lo anterior lo menciona el numeral 158 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al decirnos: "El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria". También el precepto 161 de la mencionada Ley, señala: "El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento".

1.2.) Salvo pacto en otro sentido, la cuota de sobre-estadía, será por cuenta del cargador o del destinatario causante de la misma, así lo señala el artículo 165 en su párrafo segundo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Nos dice el maestro Díaz Bravo, que "Es estadía el plazo que, por convenio o conforme a los reglamentos, costumbres o usos del puerto respectivo, debe tomar la carga o descarga de la mercancía." (29).

1.3.) También responde el naviero de los daños o averías, que sufra la carga, salvo que se deriven de vicios ocultos, caso fortuito, -- fuerza mayor, o por instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento de embarque. Lo anterior lo dice el ordenamiento citado en su artículo 175.

1.4.) La responsabilidad del porteador comprende dos aspectos: el pago del valor de la mercancía en el lugar y fecha en que debe entregar se y el de los daños y perjuicios que se causen al titular del conocimiento de embarque. Así lo señala la norma 177 de la ley citada; sin embargo, como en el caso del autotransporte terrestre, puede el naviero reducir su responsabilidad en caso de que el interesado opte por pagar el flete conforme a una tarifa más baja que la ordinaria. Está mencionada en el numeral 178 de la multicitada ley.

## 2) Transportes de personas:

2.1.) El transportador debe proveer al pasajero de un billete de pasaje y de contraseñas para la identificación del equipaje. Así lo señala el artículo 191 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

2.2.) La responsabilidad del porteador en caso de muerte o lesiones del pasajero se rige por las disposiciones generales para todos los transportistas, seguro obligatorio y sumas aseguradas, que se encuentran enmarcadas en el numeral 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, analizado en el capítulo anterior. También la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo señala en sus numerales 195 y 196, que nos dicen, respectivamente, "La responsabilidad y la indemnización por muerte de los pasajeros, a que se refiere el artículo anterior, se normarán -- por las disposiciones legales que rijan al seguro del viajero". "Si se causaren daños a las personas transportadas, que no les originen la muerte inmediata, el porteador, está obligado a pagar una indemnización, en los términos de las disposiciones legales establecidas para el seguro del viajero."

2.3.) Los daños al equipaje serán pagados por el porteador conforme al valor declarado, pero se podrá rendir prueba en contrario respec-

to al valor real. Lo anterior, lo dice el ordenamiento 198 de la ley citada. Pero cabe preguntarnos aquí, en éste caso el pasajero también podrá demostrar que el valor real es superior al declarado.

2.4.) El porteador tiene derecho de retención sobre los equipajes del pasajero en garantía del pago de adeudos a cargo de éste, generados durante el transporte, así lo menciona la norma 207 del la ley ya citada.

Mención especial merece la fortuna de mar, ya que es una vieja institución del derecho marítimo, reconocida en todas las legislaciones; - en el transcurso de los siglos se ha llegado a destacar dos cosas íntimamente unidas: el carácter del buque y sus accesorios como universalidad de derechos; La consecuente limitación de responsabilidad del naviero a tal fortuna de mar.

Mucho se ha hablado en torno a esta institución: Se ha dicho que es de sabia justicia, por las cuantiosas responsabilidades del naviero, eventualmente derivables de un solo viaje y que de hacerse efectivas en su totalidad, darían al traste con la empresa naviera; En sentido contrario, se ha aducido que no es más que el resultado de una hábil treta de los navieros, quienes han venido haciendo creer a los legisladores - que en el derecho del mar no pueden regir las disposiciones del derecho terrestre sobre responsabilidad por actos ilícitos ni sobre responsabilidad objetiva, y con ello han obtenido un indebido privilegio frente a los empresarios terrestres y aéreos. Más sin embargo es cierto que "La diferencia del elemento en el que se realiza el transporte requiere - - ciertamente normas especiales, porque naturalmente las dictadas por el transporte terrestre, en razón de su naturaleza especial no pueden extenderse todas al transporte marítimo ni a la inversa". (30) Sobre al respecto, también nos comenta el jurista Izquierdo Montoro: "El Derecho marítimo es el conjunto de instituciones, sin duda, más antiguo y peculiar llamado Derecho del Comercio. Muchas de sus particularidades se incorporan al Derecho mercantil terrestre." "Parece evidente que tanto la legislativa como doctrinal y hasta académicamente, el Derecho Marítimo es, entre nosotros, fundamentalmente Derecho Mercantil surgido, incluso an-

tes que el terrestre, de una mentalidad y de unas fórmulas esencialmente vinculadas al proceso del capitalismo y resulta así Derecho del Comercio, con mucha más puntualidad que el Derecho mercantil propiamente dicho". (31).

c) Transporte Multimodal Internacional.

El transporte multimodal contiene la prestación de servicios por vía terrestre, aérea y marítima, para que sea un solo porteador el responsable frente a los usuarios, aquí aparece una nueva figura, denominada operador de transporte multimodal. Las normas que señalan los derechos y obligaciones de los usuarios, se encuentran en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

Así el artículo 5, del Reglamento citado, nos dice: "En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral pública o privada autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebran un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal internacional, y asume frente al usuario o su causahabiente la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Los integrantes de la persona moral a que se refiere este artículo deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, también podrán serlo los concesionarios o permisionarios de servicios conexos a las vías de comunicación, a excepción del Estado o cualquier otro ente público; en todo caso, en la sociedad, estarán representados por lo menos dos modos de transporte".

En cuanto a la responsabilidad del operador de transporte multimodal, nos señala el numeral 9, del mencionado reglamento, "El operador de transporte multimodal internacional es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes u operadores reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario, en los

términos que fijan las leyes aplicables a cada medio de transporte.

En consecuencia, el operador de transporte multimodal internacional responderá por:

- a) La pérdida total o parcial de las mercancías o bienes.
- b) De los daños o averías experimentados a los mismos.
- c) De la demora en su entrega."

El operador de transporte multimodal tendrá derecho a repetir en contra de los portadores en los términos de la legislación aplicable. Lo anterior lo señala el precepto 10, del Reglamento citado.

También hay casos de excepción, cuando el operador multimodal no se hace responsable de las pérdidas, daños o averías o de las demoras de las mercancías o bienes cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor. Estó lo indica la norma 11 del multicitado Reglamento Para El Transporte Multimodal Internacional.

"El operador de transporte multimodal internacional podrá reclamar al usuario indemnización por todo daño que le resulte de inexactitud o insuficiencia en los datos que le hayan proporcionado para el transporte de las mercancías o bienes". Artículo 12, del Reglamento citado.

Cuando el operador de transporte multimodal se haga cargo de las mercancías o bienes deberá expedir al usuario del servicio, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías. Ya que así lo señala el numeral 13 del multicitado Reglamento.

El artículo 16, del mismo reglamento nos indica: "Si el operador de transporte multimodal o la persona que actuó por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías el estado aparente de las mismas, se entenderá que las recibió en buen estado aparente."

Cuando el operador de transporte multimodal haga constar una información inexacta u omita cualquier información que deba incluirse en el documento, será responsable de la pérdida, daño o gastos en que incurra un tercero o el destinatario y que resulten de dichas inexactitudes

u omisiones. Lo anterior lo menciona la norma 15 del multicitado Reglamento.

Si el operador o la persona que actúe por su cuenta, tiene motivos razonables para sospechar que el usuario no ha proporcionado los datos necesarios para la realización del transporte multimodal internacional, en forma fehaciente, o que éstos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por su cuenta podrá incluir en el documento de transporte multimodal internacional de mercancías, una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos. Así lo señala el artículo 14 del Reglamento citado.

En cuanto a los requisitos que debe de contener el documento de transporte multimodal de mercancías, el precepto 17 del Reglamento Para el Transporte Multimodal Internacional, nos lo señala, al decirnos: "El documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.

b) El estado aparente de las mercancías.

c).- El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional.

d).- El nombre y domicilio del expedidor.

e).- El nombre del destinatario, si ha sido comunicado por el expedidor.

f).- El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal internacional toma las mercancías bajo su custodia;



- g).- El lugar de entrega de las mercancías;
- h).- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i).- Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no;
- j).- El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías;
- k).- La firma del operador del transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l).- El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m).- El itinerario previsto, lo modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- n).- Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba este documento, está sujeta a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular las del presente reglamento, por lo que toda estipulación que se aparte de la misma en perjuicio del expedidor o del consignatario, será nula;
- o).- Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal, en la medida que no se contraonga con la legislación aplicable."

El numeral 18 del multicitado Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, nos dice: "La expedición del documento de mercancías de transporte multimodal internacional es independiente de los documentos que se expidan por los porteadores conforme a la legislación aplicable".

El reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, da vida a un nuevo documento en su artículo 17, al ordenar lo ya transcrito pá--

rrafos atrás. Es un documento probatorio de una operación mercantil, como se desprende de la lectura de los numerales 17 y 18 ya referidos, atendiendo exclusivamente a la idea de la responsabilidad única del operador de transporte multimodal, conforme lo establece la norma 11 del reglamento citado, sin que por ello el operador de transporte multimodal pierda su derecho a repetir en contra de los portadores, en los términos de la legislación aplicable. Este documento mercantil no alcanza las características propias de un título de crédito o al menos el reglamento no le dio tal alcance, quedando en el nivel de un "documento de — transporte multimodal internacional de mercancías".

4.- Modos de terminación del contrato.

Sobre éste tema, he considerado oportuno transcribir, la opinión - del maestro Díaz Bravo, con la que coincido, "Tema es este en el que, de nueva cuenta es necesario hacer remisión a las formas en que se extin--guen las obligaciones civiles, pues nada nuevo ofrece el derecho mercantil.

Es evidente que a las formas de extinción específicamente contempla das por el C. Civ. -compensación, confusión, remisión y novación- debe -añadirse el amplio elenco de otras que también suponen la desaparición -del nexo obligacional; así, además del cumplimiento, antes examinado, la nulidad -en todas sus formas y grados-, la ineficacia, la rescisión, la resolución, el caso fortuito, la fuerza mayor, el vencimiento del plazo, el cumplimiento de la condición resolutoria, la caducidad, la prescrip--ción y, conforme a algunos códigos civiles, la excesiva onerosidad super--veniente". (32).

De estos modos generales de terminación del transporte, mencionare--mos de manera especial, los dos siguientes:

1) Extinción por voluntad del cargador. Nos señala el artículo 578 del Código de Comercio, "El contrato de transporte es rescindible a vo--luntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del -porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se rerifique. Si no cumpliere con esta obliga--ción, o no cubriere el porte al contado, el contrato no quedará rescindi--do."

2) También termina el contrato de transporte, cuando existe antes o sobreviene después de su celebración algún suceso de fuerza mayor que --impida verificar o continuar el viaje, así nos lo indica el numeral 579, del Código de Comercio, al decirnos: "El contrato de transporte se res--cindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si -sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o conti

nuarlo, como: declaración de guerra, prohibición de comercio, intercep--  
ción de caminos u otros acontecimientos análogos".

En la inteligencia de queen este caso cada uno de los interesados -  
perderá los gastos que hubiere hecho si el viaje no se ha iniciado; y si  
está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte  
la parte proporcional al camino recorrido con la obligación de presentar  
los efectos, para su depósito, a la autoridad judicial del punto en que  
ya no le sea posible continuar el viaje, comprobando y recabando la cons  
tancia relativa de que dichas cosas se encuentran en el estado descrito  
en la carta de porte, de todo lo cual deberá darse conocimiento oportuno  
al cargador, para que queden a su disposición las mismas cosas. Lo ante-  
rior lo preceptúa el artículo 580 del citado Código.

Por si fuera poco, el legislador considera como derecho del portea-  
dor. Rescindir el contrato, si habiendo comenzado el viaje, lo impidiere  
continuar un acontecimiento de fuerza mayor. Estó lo reglamenta el nu  
meral 591 en su fracción III, del multicitado Código de Comercio.

Los demás modos de terminación del Transporte mercantil, por ser -  
parte de la extinción de las obligaciones y por tanto materia de estudio  
particular, no revisten especial interés en nuestro estudio. La prescripción  
la estudiaremos en el siguiente inciso.

## 5.- Prescripción.

En los contratos mercantiles la falta de acción por el titular de los derechos que de ellos surgen, dentro del término que en los propios contratos se fija, provoca que se extingan tales derechos, luego entonces, "La prescripción es la pérdida del derecho por el mero transcurso del tiempo". (33).

Aunque se trate de la misma figura jurídica, que la del derecho civil, reviste de características especiales la prescripción en materia mercantil, al respecto, nos comenta el jurista Alfredo Rocco: "Comparada con la prescripción en materia civil, la prescripción en materia mercantil presenta singularidades importantes, aun cuando, claro está, se trata de la misma institución jurídica regulada por el Derecho mercantil de un modo algo distinto, a causa de las exigencias especiales del comercio" (34).

"En materia mercantil los plazos son y deben ser más breves que los marcados por la legislación común, en atención a las exigencias de rapidez del tráfico comercial; Las normas particulares de prescripción del código se caracterizan por establecer plazos más cortos que las correlativas del Derecho Civil, sin duda porque en el tráfico mercantil se valora más la importancia del tiempo". (35). Más sin embargo, nos preguntamos, es la rapidez del tráfico comercial, la única causa para que los plazos sean más cortos. Nuevamente Rocco, nos auxilia al decirnos: "Son varias las causas de que la ley haya fijado un plazo menor de prescripción en materia mercantil: adviértase, ante todo, la tendencia natural de las leyes a abreviar el plazo de prescripción, y aun en materia civil quizá conviniera acortar esos plazos. El refinamiento de la civilización, aun el progreso, sobre todo, de los medios de comunicación, aumentan la posibilidad de informarse rápidamente de cuanto ocurre en el mundo, y aunque ausentes, poder atender a nuestros intereses; de suerte que hasta hay menos tiempo para que un estado de hecho se convalide y aparezca a los ojos de los demás como correspondiente por completo a un estado jurídico: puede decirse que, al progresar la cultura y la civilización aumen

ta el valor del tiempo y, a compás, disminuye el necesario para transformar al estado de hecho en estado de derecho ante la conciencia universal.

Pero en materia mercantil hay, además, otras razones; recordemos la celeridad con que se forman y extinguen los negocios comerciales, la rapidez de la vida del comercio, que no puede compararse a la de la vida civil; además, hay que tener presente la mayor cultura de los que se ocupan del comercio, el cuidado y atención con que atienden a sus intereses; en una palabra: puede afirmarse que en materia mercantil, el tiempo tiene un valor mayor que en materia civil." (36).

En cuanto al transporte podemos decir, "La industria de los transportes ha debido pedir siempre al legislador tutela especial contra la litigiosidad. Si las acciones contra el porteador pudieran sobrevivir al transporte todo aquello que permitirían los principios comunes sobre la prescripción comercial; las empresas de transporte deberían pensar más que en la ejecución de los transportes en la defensa judicial contra las pretensiones de resarcimientos más o menos tardíos del público. Y la defensa no sería con armas iguales, porque dada la rapidez con que los transportes se efectúan, la amplitud del tráfico que se realiza sobre la red de cada empresa, la multiplicidad farragosa de las relaciones que se entrecruzan entre cada empresa y el público o entre las empresas recíprocamente, para ninguna empresa de transporte sería prácticamente posible organizar la prueba en su descargo a distancia de tiempo del cumplimiento del transporte". (37)

Nos dice el maestro Cervantes Ahumada: "La prescripción en el contrato de transporte tiene en su regularización, una serie de contradicciones aparentes". (38).

A continuación desarrollaremos la idea del Doctor Cervantes Ahumada para demostrar que no hay tal contradicción. El numeral 592 del Código de Comercio, establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se llegan a extinguir, por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República y el de un año en las que se llevan a cabo en el extranjero.

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

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

Es necesario, transcribir una de las tesis de la Jurisprudencia, ya que hace mención, sobre la formalidad de la reclamación del consignatario en el contrato de transporte: "Es terminante la disposición del artículo 592 del Código de Comercio, que establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue por el recibo de las mercancías sin reclamación. Si consta en el mismo título del contrato entre cargador y porteador el recibo de las mercancías, la responsabilidad de la empresa porteadora debe tenerse por extinguida, aun cuando el consignatario sostenga, en determinado caso, que la reclamación a que se refiere el artículo citado si se formuló y pretendía demostrarlo mediante las actas levantadas por el C. Agente del Ministerio Público para dar fé del estado de las mercancías consignadas, la intervención de un notario público y de la Cámara de Comercio, porque no es la forma idónea de reclamar, ya que la reclamación no debe hacerse de cualquier manera, sino iniciándola con anotación escrita en la misma carta -

de porte por exigirlo así la ley en forma terminante". (39).

Si se trata de pérdidas de las mercancías, la prescripción comenzará a correr al día siguiente a la fecha en que debió terminar el viaje; y si se trata de averías, después de las 24 horas de recibidas las mercancías, así lo señala el numeral 593 del citado código. En todos los demás casos el plazo correrá, según la regla general, a partir del día siguiente en que la obligación fue exigible.

Finalmente podemos concluir, siguiendo el criterio del tratadista, Francisco Díaz González, atreviéndonos a decir: "Que la falta de metodología en las leyes mercantiles, obligan a un estudio particular de las disposiciones contenidas en la ley, y tomar en cuenta que el legislador no agrupa las prescripciones de los diversos contratos, sino que da bases generales; y como algunas figuras jurídicas contienen disposiciones especiales de prescripción, cuando se trata precisamente de la prescripción en un determinado contrato, hemos de acudir primero al estudio del mismo para cerciorarnos de su contenido al respecto, y de no haberse contemplado, acudir al capítulo de la prescripción general, en la ley relativa". (40)

Es necesario regular los transportes terrestres, marítimos y aéreos. En un sólo ordenamiento jurídico, ya que, los diferentes cuerpos normativos no presentan diferencias de fondo, sino al contrario, en algunos casos se complementan, ésto se debe a que son producto de diferentes épocas. Más sin embargo la dinámica jurídica y la importancia que las relaciones comerciales, revisten en la actualidad, dan al contrato de transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, un papel primordial en el desarrollo de nuestro país.

Además con un sólo código de transporte, adecuáramos nuestra legislación a las necesidades que impone la vertiginosa vida moderna, imprimiendo una más expedita solución a las controversias mercantiles.



CAPITULO V

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) TENA FELIPE DE J.  
" DERECHO MERCANTIL MEXICANO "  
Con exclusión del Marítimo.  
Decimo segunda edición.  
Puesta al día en materia legislativa.  
Editorial Porrúa, S. A.  
México, 1986. Pág. 90.
- (2) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
" CURSO DE DERECHO MERCANTIL "  
Tomo II.  
Novena edición.  
Editorial Porrúa  
México, 1971. Pág. 244.
- (3) GARRIGUES JOAQUIN.  
" CURSO DE DERECHO MERCANTIL "  
Sexta edición.  
Revisada con la colaboración de  
Fernando Sánchez Calero.  
Reimpresión. Tomo II.  
Editorial Porrúa.  
México, 1979. Pág. 213.
- (4) Mención de TENA FELIPE DE J.  
Obra citada. Pág. 90.
- (5) DE PINA VARA RAFAEL.  
" ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO "  
Decimoctava edición.  
Editorial Porrúa, S. A.  
México, 1985. Pág. 224.

- (6) FUENTE Y FLORES ARTURO Y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Trigesimatercera edición.  
Editorial Banca y Comercio, S. A.  
México, 1987. Pág. 274.
- (7) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Segunda edición.  
Editorial porrrúa, S.A.  
México, 1985. Pág. 183.
- (8) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 205.
- (9) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 246.
- (10) IBIDEM.
- (11) GARRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 207.
- (12) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 185.
- (13) PUENTE Y FLORES ARTURO Y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
Obra ya citada. Pág. 276.
- (14) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 247.
- (15) PUENTE Y FLORES ARTURO Y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
Obra ya citada. Pág. 277.
- (16) IZQUIERDO MONTORO ELIAS.  
" TEMAS DE DERECHO MERCANTIL "  
Monografías.

Colección de estudios jurídicos.

Editorial Montecorvo.

Madrid, 1971. Pág. 775.

- (17) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 209.
- (18) FUENTE Y FLORES ARTURO Y  
CALVO MARROQUIN OCTAVIO.  
Obra ya citada. pág. 277.
- (19) ASQUINI ALBERTO.  
" DEL CONTRATO DE TRANSPORTE "  
Volumen I.  
Traducción de Delia Viterbo de Frieder y  
Santiago Sentís Melendo.  
Ediar, Soc. Anom. Editores.  
Sucesores de Compañía Argentina de Editores, S.R.L.  
Buenos Aires, 1949. Pág. 224.
- (20) GARRIGUES JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 210.
- (21) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 248.
- (22) JURISPRUDENCIA PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION.  
" TESIS DE EJECUTORIAS, 1915-1975 "  
Apéndice al semanario Judicial de la Federación.  
4<sup>a</sup> parte, Tercera sala.  
México, 1975. P. 1215.
- (23) IBIDEM. P. 1215.
- (24) IBIDEM. P. 272.
- (25) VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR.  
Obra citada. Pág. 197.
- (26) RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra ya citada. Pág. 258.

- (27) GARRIGUEZ JOAQUIN.  
Obra citada. Pág. 228.
- (28) IBIDEM.
- (29) DIAZ BRAVO ARTURO.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Colección textos jurídicos universitarios.  
Editorial Harla, S. A. de C. V.  
México, 1983. Pág. 103.
- (30) ASCOLI PROSPERO.  
" DEL COMERCIO MARITIMO Y DE LA NAVEGACION "  
Volumen I.  
Traducción de Rodolfo O. Fontanarrosa  
y Santiago Sentís Melendo.  
Ediar, Soc. Anom. Editores.  
Sucesores de Compañía Argentina de editores, S.R.L.  
Buenos Aires, 1953. Pág. 653.
- (31) IZQUIERDO MONTORO ELIAS.  
Obra ya citada. Págs. 943 y 944.
- (32) DIAZ BRAVO ARTURO.  
~~Obra~~ citada. Pág. 39.
- (33) OLVERA DE LUNA OMAR.  
" CONTRATOS MERCANTILES "  
Primera edición.  
Editorial Porrúa, S. A.  
México, 1982. Pág. 9.
- (34) ROCCO ALFREDO.  
" PRINCIPIOS DE DERECHO MERCANTIL "  
Traducción de la Revista de Derecho Privado.  
Prologó a la edición española de Joaquín Garrigues.  
Editora Nacional.  
México, 1966. Pág. 345.

- (35) IZQUIERDO MONTORO ELIAS.  
Obra ya citada. Pág. 693.
- (36) ROCCO ALFREDO.  
Obra citada. Págs. 346 y 347.
- (37) ASQUINI ALBERTO.  
Obra ya citada. Tomo II. Pág. 203.
- (38) CERVANTES AHUMADA RAUL.  
" DERECHO MERCANTIL "  
Primer curso.  
Cuarta edición.  
Primera reimpresión.  
Editorial Herrero, S. A.  
México, 1986. Pág. 577.
- (39) JURISPRUDENCIA PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION.  
Obra citada.  
Quinta época, Tomo CXXVI.  
Pág. 273. A. D.- 184/55.-  
"Galletas y pastas, S. A."- 5 votos.
- (40) Mención de OLVERA DE LUNA OMAR.  
Obra ya citada. Págs. 9 y 10.

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

PRIMERA.- Del estudio efectuado podemos llegar a la conclusión que en el ámbito del Derecho Romano, ya se encontraba regulado el Contrato de Transporte "La Locatio Conductio Operis Faciendi", que pertenecía a los contratos regulados consensualmente, o sea aquellos que se perfeccionan por el acuerdo de voluntad de las partes, independientemente que no se hubiere entregado la cosa o no se hubiere satisfecho su precio, aunado a que no requieren formalidad los mismos.

SEGUNDA.- Dentro del género de los convenios, o sea aquellos acuerdos de voluntades que crean, transfieren, modifican o extinguen derechos y obligaciones, encontramos uno de sus contenidos, que es el contrato, el cual tiene por objeto el crear o transferir los derechos y obligaciones.

TERCERA.- El Contrato de Transporte, es aquel contrato por el cual una empresa, que habitualmente se dedica a realizar transportes para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos, a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según el caso.

CUARTA.- Los efectos jurídicos del contrato de transporte son: La obligatoriedad, porque el contrato vincula a las partes; La eficacia, porque no puede el contrato modificarse ni invalidarse por voluntad unilateral; La relatividad, porque el contrato produce efectos directos entre las partes; La oponibilidad, porque del contrato se derivan efectos reflejos o indirectos con respecto a tercero cuando tiene un objeto-ccsa; y La seguridad, porque no está permitida la revisión del contrato.

QUINTA.- La naturaleza jurídica del Contrato de Transporte, ha sido severamente cuestionada. La doctrina habla, en parte, de arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra. Pero no únicamente esto, si no que también se ha dudado del carácter contractual del transporte. Más sin embargo la Ley de Vías Generales de Comunicación habla de contrato. El Código de Comercio, también habla de contrato. El Código Civil lo menciona como contrato y lo clasifica como un contrato de prestación de servicios y el Código de Comercio lo considera como un contrato Sui Gene--ris. Así es como lo consideramos nosotros.

SEXTA.- Entendemos por contrato de transporte de cosas, "Aquel por el cual una empresa, que habitualmente se dedica a realizar transportes para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro convenido, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cua--lesquiera otros objetos, mediante una retribución, para entregarlos a - persona determinada".

Los elementos personales del contrato de transporte de cosas son: - El porteador o transportista, el cargador o remitente y el consignata--rio o destinatario. Los elementos reales son: El precio del transporte y las cosas transportadas. Y los elementos formales: La carta de porte, aunque realmente se trata, de un documento que no tiene efectos consti--tutivos, sino sólo efectos probatorios.

SEPTIMA.- Contrato de Transporte de Personas es "Aquel en virtud - del cual una empresa se obliga a transportar a una persona y su equipaje, de un lugar a otro a cambio de una retribución o precio".

En el contrato de transporte de personas, únicamente interviene - el porteador y el viajero. Desaparece la cosa como elemento real y sólo subsiste el precio. En cuanto al elemento formal al celebrarse el con--trato. Se entrega un boleto para que el pasajero pueda probar en cual--quier momento la celebración del contrato y los derechos relativos.

OCTAVA.- Es necesario regular los transportes terrestres, marítimos y aéreos. En un sólo ordenamiento jurídico, ya que, los diferentes cuerpos normativos no presentan diferencias de fondo, sino al contrario, en algunos casos se complementan, ésto se debe a que son producto de diferentes épocas. Más sin embargo la dinámica jurídica y la importancia que las relaciones comerciales revisten en la actualidad, dan al contrato de transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, un papel primordial en el desarrollo de nuestro país.

Además con un sólo Código de Transporte, adecuáramos nuestra legislación a las necesidades que impone la vertiginosa vida moderna imprimiendo una más expedita solución a las controversias mercantiles.



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

- 1.- ALBERTARIO. "L'ARBITRIUM BONI VIVI DEL DEBITORI NELLA DETERMINAZIONI DELLA PRESTAZIONE". 1924.
- 2.- ALVAREZ SUAREZ URSICINO. "EL NEGOCIO JURIDICO EN DERECHO ROMA NO". MONOGRAFIA. EDITORIAL REVISTA DE DERECHO PRIVADO, MADRID.
- 3.- ASCOLI PROSPERO. "DEL COMERCIO MARITIMO Y DE LA NAVEGACION". - VOLUMEN I. TRADUCCION DE RODOLFO O. FONTANARROSA Y SANTIAGO -- SKNTIS MELENDO. EDIAR, SOC. ANOM. EDITORES. SUCESORES DE COMPAÑIA ARGENTINA DE EDITORES, S.R.L. BUENOS AIRES, 1953.
- 4.- ASQUINI ALBERTO. "DEL CONTRATO DE TRANSPORTE". VOLUMEN I. TRADUCCION DE DELIA VITERBO DE PRIEDER Y SANTIAGO SENTIS MELENDO, EDIAR, SOC. ANOM. EDITORES SUCESORES DE COMPAÑIA ARGENTINA DE EDITORES, S.R.L. BUENOS AIRES, 1949.
- 5.- AVILES CUCURELLA GABRIEL. "DERECHO MERCANTIL". 3a. EDICION. -- BARCELONA, 1959.
- 6.- BANUELOS SANCHEZ FROYLAN. "DE LA INTERPRETACION DE LOS CONTRATOS Y DE LOS TESTAMENTOS". PRIMERA EDICION. CARDENAS, EDITOR Y DISTRIBUIDOR, MEXICO, D.P., 1975.
- 7.- BEJARANO SANCHEZ MANUEL. "OBLIGACIONES CIVILES". TERCERA EDICION. COLECCION TEXTOS JURIDICOS UNIVERSITARIOS. EDITORIAL HARLA, S. A. DE C. V. MEXICO, 1987.
- 8.- BARRERA GRAFF JORGE. "ESTUDIOS DE DERECHO MERCANTIL". EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1958.
- 9.- BORJA SORIANO MANUEL. "TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES". SEGUNDA EDICION. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1953.
- 10.- BORJA SORIANO MANUEL. "TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES". - DECIMA EDICION. CONCORDADA CON LA LEGISLACION VIGENTE POR MANUEL BORJA MARTINEZ. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1985.
- 11.- BRAVO CARLOS, GONZALO GOMEZ PEREYRA Y GONZALO ABURTO INIESTRA. "AFUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOTRANSPORTE". SECRETARIA DE - COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE.

- PORTE FEDERAL. TALLERES DE LA DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANS-  
PORTE FEDERAL. MEXICO, 1983.
- 12.- BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y BRAVO VALDEZ BEATRIZ. "SEGUNDO CURSO DE DERECHO ROMANO". EDITORIAL PAX-MEXICO LIBRERIA CARLOS CESARMAN, S. A. MEXICO, 1975.
  - 13.- BRAVO GONZALEZ AGUSTIN Y SARA BIALOSTOSKY. "COMPENDIO DE DERECHO ROMANO". EDITORIAL PAX-MEXICO, LIBRERIA CARLOS CESARMAN, S. A. SEPTIMA EDICION. MEXICO, 1975.
  - 14.- CARRILLO CASTRO ALEJANDRO. "LA REFORMA ADMINISTRATIVA EN MEXICO". EDITORIAL I.N.A.P. MEXICO. 1975.
  - 15.- CERVANTES AHUMADA RAUL. "DERECHO MERCANTIL". PRIMER CURSO. -- CUARTA EDICION. PRIMERA REIMPRESION. EDITORIAL HERRERO, S. A. MEXICO, 1986.
  - 16.- DE PINA VARA RAFAEL. "ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO". DECIMOCTAVA EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1985.
  - 17.- DIAZ BRAVO ARTURO. "CONTRATOS MERCANTILES". COLECCION TEXTOS JURIDICOS UNIVERSITARIOS. EDITORIAL HARLA, S. A. de C. V. MEXICO, 1983.
  - 18.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. "EVOLUCION TECNOLÓGICA DE LAS UNIDADES MOTRICES". DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. SUBDIRECCION GENERAL TECNICA. MECANOGRAFIADO. MEXICO, 1982.
  - 19.- DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. "HISTORIA DEL AVANCE TECNOLÓGICO EN LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS (1500- 1982)". DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. SUBDIRECCION GENERAL TECNICA. MEXICO, 1982.
  - 20.- ELIAS CALLES PLUTARCO. "INFORME DE GOBIERNO DEL PRIMERO DE SEPTIEMBRE DE 1928".
  - 21.- ENCICLOPEDIA BRUGUERA. TERCERA EDICION. EDITORIAL BRUGUERA, S. A. ESPAÑA, 1978.
  - 22.- FACULTAD DE DERECHO. "EL PENSAMIENTO DE LA JUVENTUD EN EL CURSO NACIONAL DE ESTUDIANTES DE DERECHO 1955". FACULTAD DE DERECHO UNAM. EDITORIAL STYLO. MEXICO, 1955.

- 23.- GARCIA TELLEZ IGNACIO. "MOTIVOS, COLABORACION Y CONCORDANCIA DEL NUEVO CODIGO CIVIL DE 1929". MEXICO, 1932.
- 24.- GARRIGUES JOAQUIN. "CURSO DE DERECHO MERCANTIL". TOMO II. SDI EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1977.
- 25.- GARRIGUES JOAQUIN. "CURSO DE DERECHO MERCANTIL". SEXTA EDICION. REVISADA CON LA COLABORACION DE FERNANDO SANCHEZ CALERO. REIMPRESION. TOMO II. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1979.
- 26.- GONZALEZ OBREGON LUIS. "MEXICO VIEJO Y ANECDOTICO". PROMEXA - EDITORES. MEXICO, 1979.
- 27.- GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO. "DERECHO DE LAS OBLIGACIONES". QUINTA EDICION. EDITORIAL JOSE M. CAJICA JR. S. A. PUEBLA, -- PUE. MEXICO, 1974.
- 28.- HUMBOLDT ALEJANDRO DE. "ENSAYO POLITICO SOBRE EL REINO DE LA NUEVA ESPAÑA". CIA. GENERAL DE EDICIONES. MEXICO, 1973.
- 29.- INFORME RENDIDO A LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION, POR SU PRESIDENTE, SEGUNDA PARTE. SEGUNDA SALA. MEXICO, 1980.
- 30.- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO. VARIOS AUTORES. "EL PERFIL DE MEXICO EN 1980". VOLUMEN 2. EDITORIAL SIGLO XXI. MEXICO, 1970.
- 31.- IZQUIERDO MONTORO ELIAS. "TEMAS DE DERECHO MERCANTIL". MONOGRAFIAS. COLECCION DE ESTUDIOS JURIDICOS. EDITORIAL MONTECORVO. MADRID, 1971.
- 32.- J. CASTAN TOIÑAS. "EL NUEVO CODIGO CIVIL MEXICANO", UN ENSAYO DE CODIGO PRIVADO SOCIAL. REVISTA GENERAL DE DERECHO Y JURISPRUDENCIA. MEXICO, 1930.
- 33.- JOSSEERAND LOUIS. "DERECHO CIVIL, CONTRATOS". TRADUCCION DE SANTIAGO CUNCHILLOS Y MANTEROLA. EDICIONES JURIDICAS EUROPA-AMERICA. BUENOS AIRES, 1951.
- 34.- JURISPRUDENCIA. APENDICE 195, TERCERA PARTE. SEGUNDA SALA. TE SIS 353. p. 584.
- 35.- JURISPRUDENCIA. PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION. "TESIS DE -- EJECUTORIAS, 1915-1975". APENDICE AL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION, 4a PARTE. TERCERA SALA. MEXICO, 1975.

- 36.- LOPEZ CARDENAS FRUCTUOSO, RANGEL MARTINEZ MARCELO Y DE LA SERRA CUSPNERA GERARDO. "EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO". 500 AÑOS DE EVOLUCION. EDITORIAL CASTELINOVA. MEXICO, 1982.
- 37.- LOPEZ ROSADO DIEGO. "HISTORIA Y PENSAMIENTO ECONOMICO DE MEXICO". TOMO III. EDITORIAL UNAM. MEXICO, 1969.
- 38.- LORDI LUIGI. "INSTITUZIONI DI DIRITTO COMMERCIALE". VOLUMEN I. PADOVA, 1943.
- 39.- MASNATA HECTOR. "LA AUTO CONTRATACION". EDICIONES DE PALMA. - BUENOS AIRES, 1965.
- 40.- MARGADANT S. GUILLERMO FLORIS. "DERECHO ROMANO". PRIMERA EDICION. 1960. EDITORIAL ESPINGE, S.A.
- 41.- MATEOS ALARCON MANUEL. "LECCIONES DE DERECHO CIVIL, ESTUDIOS SOBRE EL CODIGO CIVIL DEL DISTRITO FEDERAL", PROMULGADO EN -- 1870 CON ANOTACIONES RELATIVAS A LAS REFORMAS INTRODUCIDAS -- POR EL CODIGO DE 1884. TOMO III. TRATADO DE OBLIGACIONES Y -- CONTRATOS. IMPRENTA LIT. Y ENCUADERNACION DE IRINEO PAZ. MEXICO, 1892.
- 42.- MEMORIA DE LABORES DE LA SOP. ANUAL (1958 a 1964).
- 43.- MESSINER. "DOCTRINA GENERAL DEL CONTRATO". TOMO I. BUENOS AIRES, 1952.
- 44.- MOSSA LORENZO. "DERECHO MERCANTIL". TRADUCCION DE FELIPE DE J. TENA. TOMO I. BUENOS AIRES, 1940.
- 45.- NAVARRO B. BERNARDO Y GONZALEZ G. OVIDIO. "ANTECEDENTES DE LA TRANSPORTACION DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL". SECCION METROPOLITANA, DEL PERIODICO EXCELSIOR PUBLICADO EN LA CIUDAD DE MEXICO, D. F. EL 8 DE JULIO DE 1987.
- 46.- NAVARRO B. BERNARDO Y GONZALEZ G. OVIDIO. "EXPANSION URBANA Y TRANSPORTE COLECTIVO". SECCION METROPOLITANA DEL PERIODICO -- EXCELSIOR. PUBLICADO EN LA CIUDAD DE MEXICO, D. F. EL 9 DE -- JULIO DE 1987.
- 47.- OLVERA DE LUNA OMAR. "CONTRATOS MERCANTILES". PRIMERA EDICION. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1982.

- 48.- ORTOLAN. "GENERALIZACION DEL DERECHO ROMANO". PARTE II., CONTENIDA EN LA EXPLICACION HISTORIA DE LAS INSTITUCIONES DEL -- EMPERADOR JUSTINIANO. MADRID, 1879.
- 49.- ORTOLAN M. "GENERALIZACION DEL DERECHO ROMANO" ESPLICACION -- HISTORICA DE LA INSTITUTA DEL EMPERADOR JUSTINIANO, CON TESTO, TRADUCCION Y ACLARACIONES AL FIN DE CADA PARRAFO. TRADUCCION DE LA TERCERA EDICION FRANCESA POR JOSE JIMENEZ SERRANO. TOMO III. TIT. XIX. MADRID, 1847.
- 50.- PETIT EUGENE. "TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO ROMANO". TRADUCIDO DE LA NOVENA EDICION FRANCESA. EDITORIAL NACIONAL. MEXICO, 1971.
- 51.- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983-1988. PODER EJECUTIVO FEDE-- RAL. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO. PRIMERA EDICION. TALLERES GRAFICOS DE LA NACION. MEXICO, 1983.
- 52.- PLANIOL MARCELO. "TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO CIVIL". TRADUCION DE LA DECIMA SEGUNDA EDICION FRANCESA POR EL LIC. JOSE M. CAJICA. TOMO VII. NUM. 998. EDITORIAL JOSE M. CAJICA JR., S.A. PUEBLA, PUE. MEXICO, 1945.
- 53.- POTHIER R. J. "TRATADO DE LAS OBLIGACIONES". TRADUCIDO AL ESPAÑOL POR JOSE FERRER Y SUBIRANA, MARIANO NOGUERA Y FRANCISCO CARLES. SEGUNDA EDICION. MADRID, 1872.
- 54.- PUENTE Y FLORES ARTURO Y CALVO MARROQUIN OCTAVIO. "DERECHO -- MERCANTIL". TRIGESIMATERCERA EDICION. EDITORIAL BANCA Y COMERCIO, S. A. MEXICO, 1987.
- 55.- ROCCO ALFREDO. "PRINCIPIOS DE DERECHO MERCANTIL". TRADUCCION DE LA REVISTA DE DERECHO PRIVADO. PROLOGO A LA EDICION ESPAÑOLA DE JOAQUIN GARRIGUES. EDITORA NACIONAL. MEXICO, 1966.
- 56.- RODRIGUEZ MIGUEL. "LOS TRANVIARIOS Y EL ANARQUISMO EN MEXICO (1920-1925)". EDITORIAL U.A.P. MEXICO, 1980.
- 57.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN. "CURSO DE DERECHO MERCANTIL". TOMO II. NOVENA EDICION. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1971.
- 58.- ROJINA VILLECAS RAFAEL. "COMPENDIO DE DERECHO CIVIL". TOMO IV.

- CONTRATOS. NOVENA EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, - 1976.
- 59.- ROJINA VILLEGAS RAFAEL. DERECHO CIVIL MEXICANO. TOMO V. PARTE I. OBLIGACIONES. ANTIGUA LIBRERIA ROBREDO. EDICION 1951.
- 60.- ROSADO ECHANOVE ROBERTO. "ELEMENTOS DE DERECHO CIVIL Y MERCANTIL". VIGESIMA PRIMERA EDICION. EDICIONES ECA. MEXICO, 1984.
- 61.- RUGGIERO ROBERTO DE. "INSTITUCIONES DE DERECHO CIVIL". TRADUCCION DE LA CUARTA EDICION ITALIANA POR R. SERRANO SUÑER Y J. SANTA CRUZ. TOMO II.
- 62.- RUIZ GOMEZ MARTIN. "BREVE HISTORIA DEL CAPITULO DE CAMINOS DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION". MEXICO, 1975.
- 63.- ¿SABES QUIEN? PRIMERA EDICION. VOLUMEN 4. EDICIONES OCEANO, - S. A. ESPAÑA, 1979.
- 64.- SALANDRA VITTORIO. "DERECHO MERCANTIL". TRADUCCION DE JORGE BARRERA GRAFF. EDITORIAL JUS. MEXICO, 1949.
- 65.- SANCHEZ MEDAL RAMON. "DE LOS CONTRATOS CIVILES". TERCERA EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1976.
- 66.- SANCHEZ MEDAL RAMON. "LA REFORMA DE 1975 AL DERECHO DE FAMILIA, CON OCASION DEL AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER". MEXICO, 1975.
- 67.- SANCHEZ MEDAL RAMON. "UN NUEVO MATRIMONIO CIVIL Y EL PACTO DE IDISOLUBILIDAD". MEXICO, 1975.
- 68.- SERAFINES FELIPE. "INSTITUCIONES DE DERECHO ROMANO". NOVENA - EDICION ITALIANA ORDENADA POR EL DR. HERCULES GRAMMICHELE TOMO II.
- 69.- SIERRA BRABATTA CARLOS J. "BREVE HISTORIA DE LA NAVEGACION EN LA CIUDAD DE MEXICO". CUARTA EDICION. EDICION PRIVADA. MEXICO, 1977.
- 70.- SOTO ALVAREZ CLEMENTE. "PRONTUARIO DE DERECHO MERCANTIL". CUARTA REIMPRESION. EDITORIAL LIMUSA, S. A. DE C. V. MEXICO, 1986.
- 71.- SUPLEMENTO DE NOVEDADES. "TRANSPORTE TERRESTRE". HISTORIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN MEXICO. PUBLICADO EL LUNES 27 DE JULIO DE 1987.
- 72.- TENA FELIPE DE J. "DERECHO MERCANTIL MEXICANO". SEPTIMA EDICION. EDITORIAL PORRUA, S.A. MEXICO, 1974.

- 73.- TENA PELIPE DE J. "DERECHO MERCANTIL MEXICANO". CON EXCLUSION DEL MARITIMO. DECIMO SEGUNDA EDICION PUESTA AL DIA EN MATERIA LEGISLATIVA. EDITORIAL PORRUA, S.A. MEXICO, 1986.
- 74.- URIA RODRIGO. "DERECHO MERCANTIL". MADRID, 1958.
- 75.- VARIOS AUTORES. "MEXICO A TRAVES DE LOS SIGLOS" EDITORIAL CUM BRE. MEXICO, 1981.
- 76.- VASQUEZ DEL MERCADO OSCAR. "CONTRATOS MERCANTILES". SEGUNDA - EDICION. EDITORIAL PORRUA. MEXICO, 1985.
- 77.- VIVANTE CESAR. "TRATADO DE DERECHO MERCANTIL". TRADUCCION DE MIGUEL CABEZA Y ANIDO.
- 78.- VIVANTE CESAR. "TRATADO DE DERECHO MERCANTIL". TRADUCCION DE CESAR SILIO BOLENA. TOMO I. MADRID, 1932.

#### LEGISLACION CONSULTADA

- 1.- CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, Publicado en el Diario Oficial de la Federación los días 26 de mayo, 14 de julio, 3 y 31 de agosto de 1928.
- 2.- CODIGO DE COMERCIO, publicado en el Diario Oficial de la Federación los días del 7 al 13 de octubre de 1889.
- 3.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917.
- 4.- CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE. "REGLAS DE BRUSELAS", mismas que fueron suscritas en Bruselas el 25 de agosto de 1924.
- 5.- CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL, "CONVENIO DE VARSOVIA", suscrito el 12 de octubre de 1929.

- 6.- CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, otorgado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, "REGLAS DE HAMBURGO".
- 7.- JURISPRUDENCIA PODER JUDICIAL DE LA FEDERACION, Tesis de Ejecutorias, 1915-1975, apéndice al semanario judicial de la federación, 4<sup>a</sup> parte, 3<sup>a</sup> Sala, México, 1975.
- 8.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, publicada en el Diario Oficial el día 21 de noviembre de 1963.
- 9.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940.
- 10.- PROTOCOLO DE LA HAYA, del 28 de septiembre de 1955.
- 11.- REGLAMENTO DE EXPLOTACION DE CAMINOS, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 13 de julio de 1949.
- 12.- REGLAMENTO DE LA COMISION TECNICA CONSULTIVA DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de agosto de 1984.
- 13.- REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (seguro obligatorio).
- 14.- REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 1975.
- 15.- REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de agosto de 1982.