

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho

EL TRANSPORTE DE COSAS POR CARRETERA

T E S I S
Que para obtener el Título de:
LICENCIADO EN DERECHO
p r e s e n t a
ALBERTO M. MERCADO ARAIZA

México, D. F.

1968



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mi padre

J. ALBERTO MERCADO DIAZ DE LEON

**a quien todo debo, con mi más grande
admiración y respeto**

A mi madre

**en reconocimiento de su
santidad y abnegación**

A mis hermanos

**ALFONSO, CONSUELO y
BERTHA ALICIA .**

A mi esposa

con agradecimiento por su
estímulo y comprensión

A mis hijos

ESTELITA, SANDRA y
ALBERTO MANUEL

A. DR. DON RAUL CERVANTES AHUMADA

con agradecimiento a su empeño para
lograr la culminación de mis estudios

AL LIC. FEBRONIO DIAZ FIGUE

por su inapreciable ayuda

INDICE

	Página
PROLOGO	1
CAPITULO PRIMERO - EL CONTRATO DE TRANSPORTE	5
A. Antecedentes	5
a) Doctrina y definiciones de la legis <u>l</u> ación extranjera	7
b) Mercantilidad del transporte	14
c) Elementos para una definición mexicana	16
B. Partes en el contrato	16
a) El porteador	16
b) El cargador	19
C. Otros elementos del contrato	20
a) El consignatario	20
b) La mercancía	22
c) La tarifa	24
D. La carta de porte	28
a) Su naturaleza jurídica	31
b) Sus elementos	35
c) Su efecto legitimario	43
CAPITULO SEGUNDO - PROBLEMAS CONCRETOS DEL CONCRETO	46
A. La legislación positiva sobre la explotación del servicio público de auto---transporte de cosas	46
a) Definición de ruta	50

	Página
B. Responsabilidad de las partes	52
a) Responsabilidad del porteador	52
1. El cuidado de la mercancía	55
2. Obligaciones durante el riesgo	55
3. Inejecución	61
4. Intervención de terceros	66
5. Prescripción	67
b) Responsabilidad del consignatario	68
1. Al recibo de la mercancía	68
2. Negativa al recibir la mercancía	73
c) Derecho del cargador de disponer de las cosas durante el viaje	76
 CAPITULO TERCERO - LA LEGISLACION, LA DOCTRINA Y LA REALIDAD DE LA EXPLOTACION - DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE- DE CARGA	 79
A. Explotación anárquica del servicio público de autotransporte de carga	83
B. Efectos de esa explotación	94
a) En la mercantilidad del transporte	94
b) En las partes del contrato	96
c) En las obligaciones	98
d) En las tarifas	99
C. Las sociedades de autotransportes	101
El libre tránsito	105
 CONCLUSIONES	 111

P R O L O G O

Una serie de circunstancias combinadas ha propiciado en nuestro país el crecimiento anárquico del autotransporte, particularmente el carguero. Recientemente, tanto en nuestra Facultad como en la Escuela de Economía de esta Universidad, se han presentado diversas tesis analizando jurídica y económicamente este fenómeno, que ha asumido proporciones considerables y que podría convertirse en serio obstáculo para nuestro desarrollo económico.

La legislación sobre transportes en nuestro país ha atravesado por situaciones muy diversas que se han manifestado en modificaciones constantes sin encontrar hasta la fecha una formulación adecuada que satisfaga a la vez las necesidades de los usuarios y de los transportadores y que dé fin a la anarquía en la explotación y a la inestabilidad en las relaciones jurídicas que la normen.

Por otra parte, una autoridad laxa y un juicio de amparo mercantilizado han impedido la regulación del servicio público del autotransporte, propiciando el crecimiento alarmante del servicio ilegal, al que en la jerga del gremio han dado en llamarle servicio de "piratas". Es tan grave este problema que por cada transportador autorizado existen en actividad diez sin autorización. Este numeroso grupo opera sin ninguna supervisión oficial, por lo que para ellos no existen exigencias que lo responsabilicen ante el público usuario, ni tarifas, ni rutas.

Por desgracia, la autoridad no ha tenido hasta la fecha seriedad para resolver el problema. En 1959, la Dirección General de Tránsito Federal, convocó en mesa redonda a sus técnicos, con objeto de sentar las bases para la resolución radical del problema. Sin embargo, diversas circunstancias impidieron y continúan impidiendo esta resolución. Mientras tanto, el problema, lejos de aminorar, crece de día en día y se complica paralelamente.

Recientemente se formaron comisiones mixtas integradas por concesionarios y por autoridades para atacar el problema. No han tenido éxito. El intento es loable, sin duda, pero falta apoyo jurisdiccional, falta apoyo práctico en la carretera, pero, sobre todo, falta darle una resolución orgánica integral, operativa, sólidamente fincada en la realidad de nuestra economía y de nuestra legislación.

Algunos técnicos estiman que solamente puede dársele solución mediante el complicado expediente de modificar la legislación sustantiva. Hay cierta expectativa por esta solución y de hecho ya se han formulado dos proyectos, uno de los cuales, ya conocido y aprobado nada más por la Cámara baja no contiene ninguno de los principios progresistas de la legislación en vigor pero adopta, en cambio, la mayoría de sus defectos. No, no es esta la solución, por más que las nuevas reformas puedan favorecer una salida. De hecho la legislación actual contiene, en principio, las bases legales para que el problema se resuelva y, es más, para que no se hubiese presentado y, sin embargo, el problema se presentó y lejos de resolverse día a día se complica. De ahí que la problemática del transporte no se reduzca exclusivamente a la legislación, sino que precisa de una resolución integral, de la cual, los aspectos jurídicos no serían sino sus la dos formales.

No nos proponemos en esta tesis abordar exhaustivamente es te problema, ni siquiera en todo su aspecto legal. El tema de este trabajo es modesto y su marco muy concreto: definir con la mayor exactitud posible la naturaleza de los contratos de transporte, que en la práctica consuetudinaria presentan modalidades que los diferencian de los demás contratos. No obstante, siendo tan modesto el tema no deja de tener un interés muy vivo y muy -

práctico para el transportador. Este aspecto no lo contempla -- con suficiente claridad la legislación positiva y, por eso, al - estudiarlo, se pretende fundar una tesis para que se incluya dentro de las inminentes reformas a la legislación de transportes.

De hecho esta sola definición pondrá también orden dentro de la explotación del servicio público de transportes, tal vez - no directamente, pero sí indirectamente -y por cierto en forma - poderosa sobre todo al complementarse con otras disposiciones le gales.!

CAPITULO PRIMERO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE

A. ANTECEDENTES

En la actualidad, hay cincuenta mil vehículos de carga "amparados" y otro tanto que opera sin concesionamiento, cobijándose con permisos estatales, particulares, especializados, etc., o definitivamente sin ninguna autorización. Son, en total, cien mil vehículos los que explotan irregularmente el servicio público federal de autotransporte de carga.

No es el caso analizar por qué se ha presentado este problema ni quiénes son los responsables de su aparición, tampoco es el caso decidir si todos los vehículos son necesarios para cubrir las necesidades ya ingentes de transportación, o si son excesivos en relación con la demanda actual. El hecho que es indiscutible y que no se presta a interpretaciones es que ese gru-

so volumen, diez veces superior al transporte concesionado, carece de cualquier supervisión oficial, lo que lo coloca en situación privilegiada frente al transporte concesionado. Careciendo de toda supervisión y de obligaciones legales contractuales con los usuarios, con sus trabajadores, con las autoridades, colocan la explotación del servicio en una situación de desigualdad que los favorece ostensiblemente y que mantiene a esta industria en crisis permanente. Esto ha sido la causa fundamental del atraso en la consolidación de empresas serias y fuertes, de la quiebra de varias empresas, y el origen de la guerra de tarifas entre el autotransporte y los demás medios de transporte. De hecho, es también uno de los factores determinantes de la penetración del autotransporte de carga extranjera a nuestro país.

Por eso es que, ante esas condiciones de privilegio que -- los exime de todas las prohibiciones y limitaciones a que está sujeto el autotransporte concesionado, esa explotación prolifera y sirve de ejemplo y estímulo para romper toda regulación y quebrantar la ley. En la práctica ha conducido a todo el transporte, inclusive al autorizado, a vivir en la mayor anarquía, pues de otra manera, ya hubiera desaparecido éste.

La desigualdad no sólo en la falta de aplicación de las tarifas, que el transporte ilegal, por estar fuera de todo control gubernamental, castiga reduciendo cada vez más el precio del fle-

te que la ley señala, sino que el pirataje (término que se emplea para designar a los vehículos que circulan por las carreteras federales sin concesionamiento), opera con una libertad absoluta - en relación con las rutas en que trabaja, pudiendo trasladarse - de un camino a otro indistintamente sin la obligación de sujetarse a una zona de explotación, como lo tienen que realizar los -- transportes concesionados, que únicamente recorren una ruta específica, motivando que cuando se presenta una época de intenso movimiento de carga en esa ruta, se satura de camiones "piratas" - que a base de bajas tarifas que pueden aplicar debido a que sus costos de operación son menores por la falta de control, compiten con los concesionados en condiciones de desigualdad.

Estos aspectos serán abordados en su oportunidad, pero --- constituyen, por ahora, el antecedente inmediato e indispensable para analizar el control de transporte. De hecho, por la falta de precisión en su uso, los transportadores "piratas" también -- han resultado favorecidos.

a) Doctrina y definiciones de la legislación extranjera

Para entrar de lleno en el tema, principiaremos por definir el contrato de transporte según la acepción de la doctrina y la legislación extranjera, considerando que en nuestro Derecho - encontramos únicamente la definición de la ley civil, que no tiene los elementos esenciales, para determinar la figura jurídica que nos ocupa:

"El contrato de transporte es aquel por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección y dependencia, por tierra, aire o agua, a personas, animales o cosas, o cualquier objeto, si no constituye un contrato mercantil".

Al analizar esta definición, observamos que no satisface los extremos exigidos por la realidad de nuestra explotación y por la naturaleza intrínseca del contrato de transporte que es una figura jurídica neta y absolutamente mercantil, basta simplemente que la definición transcrita exprese la condición de no ser mercantil el contrato, para que salga de los lineamientos de nuestra materia; por tal motivo, es de vital importancia analizar lo que se ha escrito en otros países para en esta forma comparar otras legislaciones con la nuestra:

Doctrina Italiana:

"Por virtud del contrato de transporte, una empresa grande o pequeña, se obliga a transportar de un punto a otro cosas o personas". (Diritto Commerciale Tomo I Milán, 1937. Núm. 58 "MOSSA").

"El contrato de transporte, puede definirse como aquel por el que el propietario de un vehículo, de una nave o de un aeromóvil o incluso solo un comisionista de transporte se compromete a ejecutar el transporte de cosas o de personas, de un lugar a otro mediante una determinada compensación, a la que se obliga aquel -

que da el encargo". (Instituzione di Diritto Privato, Messina, -
pág. 583, RUGGIERO).

"El transporte implica desplazamiento material de una cosa o de una persona de un lugar a otro, el que se concluye entre -- dos partes: el remitente que es quien requiere el servicio del -- transporte y el porteador, que es quien se encarga de efectuar-- lo". (Instituzione di Diritto Privato, Padova, 1939, párrafo -- 140, MESSIMEO).

"El contrato de transporte es la obra que el porteador se obliga a prestar, precisamente el transporte de una cosa, de mer cancias o pasajeros, de un lugar a otro". (ROTONDI, Instituzio-
ne di Diritto Privato, núm. 219).

El artículo 388 del Código de Comercio Italiano señala lo siguiente:

"El contrato de transporte se celebra entre el expedidor o remitente que da el encargo del transporte y el empresario que -- se obliga a ejecutarlo por cuenta propia o ajena, o bien, entre-- cualquiera de ellos y el porteador que se obliga a ejecutarlo".

Con la transcripción que hemos hecho de la doctrina italiana, podemos observar que sobresalen dos elementos esenciales: el desplazamiento de personas o de cosas y la existencia de dos lugares distintos.

Doctrina y legislación francesa:

"El transporte es la convención por la que, mediante una remuneración llamada porte (precio del transporte, tarifa de plaza, etc.), un porteador promete hacer recorrer un itinerario a una cosa o una persona, empleando una tracción determinada". --- (THALLER, *Traité Élémentaire de Droit Commercial*". 9a. Ed., París, 1931, pág. 720).

El Código Francés, en la sección 4a. del título IV, trata de lleno la responsabilidad del conductor sin tomar en consideración el contrato en que toma parte.

En la sección 2a. del mismo código, Capítulo VIII, se denomina: "De los empresarios terrestres y marítimos". No define el contrato de transporte.

En la doctrina francesa no es posible que encontremos elementos determinantes para la definición del contrato de transporte, tomando en consideración que las leyes de la materia no hacen mención a ello.

Doctrina española:

"Contrato de transporte es 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 propia custodia". (Curso de Derecho Mercantil, Madrid, 1940, Tomo II, núm. 30. GARRIGUES).

Como se puede observar en la definición anterior, se apunta especialmente el trasladar una cosa material y señalar el precio como elemento esencial del contrato.

"El contrato de transporte es aquel por el que una persona se obliga con otra a trasladar de un punto a otro personas, cosas o noticias en un cierto tiempo y por un precio determinado". (Tratado de Derecho Mercantil, núm. 2127, BENITO).

GAY DE MOTELLA, refiriéndose al artículo 349 del Código de Comercio Español, señala la ausencia del concepto de transporte en el citado código y expresa:

"Existe contrato de transporte cuando una persona, mediante una compensación adecuada, se obliga a trasladar o hacer trasladar cosas o personas de un lugar a otro". (Código de Comercio Español Comentado, Barcelona, 1936).

En esta doctrina encontramos que existen los mismos elementos señalados en la doctrina italiana, o sea, la transportación de cosas y la dualidad de lugares, pero encontrando además un tercer elemento que no señala la doctrina italiana: el precio.

Doctrina alemana:

"Contratos de transporte son los que se relacionan con una traslación. Son contratos de obra. Como legislación supletoria (al transporte) se aplica la del contrato de obra del Código Civil. Lo define en estos términos: "El contrato de transporte es un contrato por el cual un porteador, en el ejercicio de su actividad profesional, se encarga de realizar la traslación de una mercancía, por tierra o por aire, y la cual queda confiada a su custodia". (GIERKE Handelsrecht, Berlín, 1929).

El contrato de transporte mercantil GIERKE lo define en -- las siguientes notas:

- a) El que asume la obligación debe ser comerciante y se -- designa siempre, en atención a su especialidad como por teador.
- b) Debe tratarse de un transporte, es decir, de la traslación de una cosa de un lugar a otro; de una localidad a otra localidad; de almacén a almacén, etc.
- c) El transporte debe ser de mercancías o de cosas susceptibles de ser transportadas (mercaderías, cartas, pe-- riódicos; pero no meras noticias).
- d) El transporte debe ser por tierra (por lo tanto, no por mar o por canales). Es equiparable al transporte por - aire.

e) Las mercancías deben ser confiadas a la custodia del --
porteador, esto es, debe recibir la posesión sobre ----
ellas, mediata o inmediata.

Por último, nos dice el autor citado, que el concepto de -
porteador está fijado por el artículo 425 del Código de Comercio
Aleman, y agrega que: "Es aquel que se ocupa profesionalmente de
realizar tales traslaciones, por tierra o por canales". (Han---
delsrecht, Berlín, 1929).

El artículo 425 del Código de Comercio señala: "Porteador-
es el que se dedica habitualmente al transporte de mercaderías -
por tierra, ríos u otras aguas interiores". (Sec. VI del Libro-
Tercero, cita de la Traducción Española de Luis Mont de Calde---
rón).

"El contrato de transporte se concluye entre el cargador o
el remitente y el porteador; tiene por contenido, de una parte,-
el traslado de las mercancías y su entrega al consignatario, y,-
por la otra, el pago del precio convenido como porte". (HEIN---
SHEIMER. "Derecho Mercantil", Traducción española, pág. 250, Bar
celona, 1933).

La doctrina alemana nos proporciona los elementos que ya -
habíamos señalado en las anteriores, aportando únicamente que en
tre el porteador y el cargador existen obligaciones y derechos -

correlativos que se tratarán posteriormente.

b) Mercantilidad del transporte

Es necesario señalar lo que apunta nuestro Código de Comercio respecto a la mercantilidad en el transporte para que, posteriormente, nos demos una idea de su contenido. El contrato de transporte, en atención a las operaciones que se realizan con él, se debe catalogar como absolutamente mercantil, como reza el artículo 576 del Código de Comercio: "El contrato de transporte -- por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil: I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera -- efecto de comercio". II. Cuando siendo cualquier su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a ejecutar -- transporte para el público".

"La primera fracción, como se podrá observar, acusa ligereza y empirismo por parte del legislador nuestro" (TENA, Derecho Mercantil Mexicano, 1938, Tomo I, pág. 130).

A este respecto, podríamos decir que se presentaría la necesidad de analizar la finalidad de cada mercancía y el objeto -- para el que va a ser aplicada para darnos cuenta si es mercantil o no el contrato de transporte, ya que el pan que compra Pedro y lo traslada a su casa para comer, no se podría decir que constituye un contrato mercantil, por no ser esa su finalidad; lo que-

pone de manifiesto que el fin a que se aplica una cosa le da la característica de mercadería o de simple satisfactor.

Por lo que se refiere a la segunda parte del artículo que-venismo analizando: "El transporte será mercantil cuando el que lo hace se dedica habitualmente a verificar transportes para el público", esto no representa ninguna objeción debido a que es lógico y jurídico que la empresa o persona que se dedica ordinariamente a la transportación esté catalogada como comerciante (artículo 3o., fracción I del Código de Comercio), el artículo 75, fracción VIII del Código de Comercio señala: Son actos de comercio, "las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra, por agua y por aire", cabe hacer notar que este criterio es seguido por la mayoría de las legislaciones extranjeras (Código Italiano, artículo 3o., fracción XIII; Código Francés, artículo 632, fracción II; Código Alemán, artículo 1º., fracción V; Código Belga, artículo 2º., fracción IV de sus respectivos Códigos de Comercio).

Con el objeto de llegar a una conclusión práctica y legal, diremos que el contrato de transporte debe ser mercantil cuando sea realizado por empresas que hagan del transporte su ocupación habitual y diremos que realiza el transporte mercantil aquel que reúne estos dos requisitos esenciales: 1) ser empresa de transporte y 2) realizar el transporte en forma habitual.

c) Elementos para una definición mexicana

Después de haber expuesto las doctrinas extranjeras que, en nuestro concepto, son las más interesantes para el presente estudio, trataremos de separar los elementos que a nuestro juicio puedan servir de base para elaborar una definición adecuada a las necesidades del transporte.

"El contrato de transporte es aquel en el que una persona - llamada porteador se obliga con otra, llamada cargador, a trasladar de un lugar a otro, cualquier clase de mercancías bajo su dirección, en un tiempo determinado y mediante una retribución llamada porte". Analizando los elementos que integran la definición que hemos formulado, tenemos:

- a) Dos elementos personales (porteador y cargador).
- b) Elementos objetivos que los constituyen: la mercancía y el precio.
- c) El espacio y tiempo.

B. PARTES EN EL CONTRATO

a) El porteador

El porteador, es la persona física o moral, encargada de realizar la transportación de las mercancías que le son encomen-

dadas; es una de las partes esenciales del contrato de transporte. Al decir que éste se tiene que realizar bajo su dirección, entendemos que la responsabilidad y la suerte de las mercancías transportadas durante el riesgo quedan bajo el mando y tecnicismo del porteador. Al decir que éste puede ser una persona física o moral, es porque en nuestro derecho está reputada la figura del porteador como persona física aislada, o como persona moral, por medio de una sociedad mercantil, aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme lo señalan los artículos 152 y 153 de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

Es necesario hacer notar que el permisionario aislado existe mientras la ruta que cubre adquiere la importancia necesaria para concesionar a más personas, ya que la fracción III del artículo 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece la obligación de constituirse en sociedad a los concesionarios que presten idéntico servicio público federal en una misma ruta para en esa forma realizar una explotación conjunta controlando la competencia para prestar un mejor servicio al público usuario. Salvo el caso de que una ruta pueda ser servida por un concesionario con el número de vehículos que conforme a la ley se puede operar (al respecto, la fracción IV del artículo aquí citado prescribe que una persona física no podrá gozar de más de cinco permisos que amparen cinco vehículos otorgados en una o más concesiones). Debemos tomar en consideración que nos esta--

mos refiriendo al porteador como persona física concesionada, ya que porteadores aislados sin autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes constituyen un 90% del total de vehículos de carga que circulan por las carreteras federales sin la concesión correspondiente. (Dirección General de --- Tránsito Federal, Departamento de Ingeniería de Tránsito y Control de Vehículos, Oficina de Estadística, 1965). Cabe hacer notar que todos o la gran mayoría de vehículos cargueros que existen en la nación, realizan sistemáticamente un servicio público de carga, con autorización o sin ella.

La persona moral del porteador es la forma más usual en la explotación del transporte, tanto de carga como de pasajeros.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus artículos 152, fracciones II y III, así como en el 159, señala la obligación de explotar los servicios en las vías generales de comunicación, por medio de sociedades; es preciso hacer notar que para que se apruebe una sociedad es necesario que reúna éstos requisitos especiales y característicos en las empresas de transporte.- Las que más se apegan a las necesidades del transporte, son las sociedades anónimas y las de responsabilidad limitada, con algunas modificaciones particulares. Abordar este tema sería am---- pliar innecesariamente nuestro estudio.

b) El cargador

El cargador está situado frente al porteador, con quien se realiza o se perfecciona el contrato de transporte, siendo tan esencial éste como el porteador. Entre estas personas se constituye por medio del contrato de transporte de carga un vínculo -- obligacional, un contrato bilateral consensual, ya que entre las personas que intervienen en el contrato se crean derechos y obligaciones recíprocas. El contrato que nos ocupa por razón del -- precio es oneroso, ya que la posibilidad de un transporte de carga gratuito queda descartada desde el momento en que se están celebrando actos de comercio, y los artículos 578, 580, 581, fracción V, y 586 del Código de Comercio, así como los artículos 55 al 62 inclusive de la Ley de Vías Generales de Comunicación, tratan las tarifas o precios en los transportes.

Hay algunos autores que han querido darle al contrato de transporte la clasificación de una especie de arrendamiento y -- GARRIGUES, al ocuparse de esto, dice: "De la clasificación como subespecie del arrendamiento de obra se desprende que el transporte es un contrato consensual. La entrega de la mercancía al porteador no señala el momento de la perfección del contrato, sino que es un acto de su ejecución" (Obra citada, pág. 303).

En la empresa autotransportista, recae toda la responsabilidad durante el riesgo y hasta su entrega, pues si bien es ---

cierto que el cargador debe llevar las cosas que desea transportar hasta la terminal de la empresa, y comunicar al consignatario el contrato que se ha realizado con el objeto de que recoja las mercancías en su destino, también puede no efectuar estos actos solicitando el servicio a la empresa transportista para que sean recogidas las mercancías en el domicilio de éste, y la empresa debe realizar todas las maniobras necesarias para dejar satisfecho al usuario, protegiendo las mercancías y muchas veces hasta empacándolas, para mayor seguridad durante el riesgo; posteriormente, las desplaza de un punto a otro en un término convencional y las entrega, notificándole al consignatario y poniéndolas a su disposición.

C. OTROS ELEMENTOS DEL CONTRATO

a) El consignatario

Se puede decir que la fase dinámica del contrato comprende desde la salida de las mercancías de su lugar de origen hasta la entrega de las mismas al consignatario; por tal motivo, la primera obligación que tiene el porteador o empresa transportista, es la de entregar la mercancía. Pero esa mercancía, ¿a quién se le va a entregar y dónde?. La entrega puede ser en dos formas: la primera es cuando el cargador señala el domicilio del consignatario, en la carta de porte y ahí tiene que ser entregada preci-

samente en el lugar señalado; la otra forma de entrega, es cuando no se señala el domicilio del consignatario, o se pone en la carta de porte la mención "ocurre oficina". En estas últimas -- circunstancias, el consignatario recoge la mercancía en el lugar terminal del porteador, o en la bodega que éste tenga especialmente dedicada a este tipo de embarques. En estas circunstancias, se requiere que el porteador dé aviso al consignatario, in formándole que se encuentran las mercancías a su disposición, pa ra que éste pase a recogerlas al lugar que se le indique.

En el caso de que las mercancías vayan "por cobrar", se le entregarán las mismas mediante el pago del flete correspondiente. En esta última forma se pueden presentar otras variantes. En el caso de que el cargador solicite el servicio de C.O.D. (cóbrese o devuélvase), sucede el siguiente procedimiento: se le avisa al consignatario que la mercancía se encuentra a su disposición y, mediante el pago del valor que hubiese declarado el cargador más el flete correspondiente, se le entregarán las mercancías, así como las facturas de las mismas, entregándosele al cargador la cantidad señalada.

La otra variante y la más usual que ha venido supliendo al C.O.D., es cuando en la carta de porte se indica: "Entrega contra talón original", que opera en la siguiente forma: al presentarse el cargador a efectuar un embarque en una empresa de trans

portes, pide que se señale como consignatario una institución -- bancaria del lugar a donde va a remitir sus mercancías, y solicita que éstas sean entregadas a quien posea la carta de porte original que a él se le entrega; el banco, al recibir el documento-- que le fue enviado junto con las facturas de las mercancías, hace del conocimiento del consignatario que se encuentran a su disposición unas mercancías que le manda el cargador, y que si desea-- recogerlas, pase a esa negociación para que liquide las facturas y se le entregue la carta de porte original, con la que podrá reclamar el envío correspondiente.

b) La mercancía

Es obligación del cargador manifestar en el momento de la-- contratación el contenido de los bultos que desea transportar -- (artículo 601 del Código de Comercio, relacionado con el 591 -- del mismo ordenamiento, que otorga el derecho al porteador para-- exigir al cargador la apertura y reconocimiento de los bultos -- que contengan mercancía en el acto de la recepción y en caso de-- que éste se rehusare, el porteador quedará libre de toda respon-- sabilidad que no provenga de fraude o dolo. Además, el artículo 601 del mismo cuerpo de leyes, al respecto dice: "El cargador es tá obligado a declarar el contenido de los bultos que comprendan la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o -- los jefes de las oficinas de tránsito, al tiempo de recibirla pa

ra su embarque, sin que en ningún otro caso pueda compelérsele a esa revelación, de lo que siempre estarán libres").

En cuanto a la forma de documentar la mercancía del cargador, podemos decir que hay dos formas de hacerlo: a) por unidad o numéricamente, b) por peso.

El primer caso lo tenemos cuando se cuentan las mercancías, si la totalidad de ellas constituyen una unidad a transportar; - por ejemplo: galletas que se cuentan por cajas; ganado que se -- cuenta por cabezas, etc.

El segundo caso es el de las mercancías transportadas que se reciben por peso, medida y calidad, lo cual debe asentarse en la carta de porte, tal y como las entregue al cargador, tomando en consideración que el precio del flete está en relación con el peso en kilogramos en combinación con las distancias por reco--- rrer.

El artículo 33 del Código de Comercio impone la obligación del comerciante a llevar cuenta y razón en los libros de la em-- presa de todo movimiento de carga y contable, y con esto agrava-- más la situación de la empresa autotransportadora autorizada, en relación con los transportistas no autorizados, que no tienen -- que sujetarse a ningún control fiscal, contable o administrativo, obrando con la más absoluta libertad en cuanto a su funcionamien

to. Por ser este tema de vital importancia para nuestro estudio, lo trataremos en un capítulo especial en su oportunidad.

c) La tarifa

El contrato de transporte es de carácter oneroso, es decir, hace derivar provechos y gravámenes recíprocos para las partes -- que en él intervienen.

Se entiende por porte la remuneración a la que el porteador tiene derecho a cambio de trasladar las mercancías que le -- sean encomendadas, o sea el precio de la transportación. Varios- autores admiten uniformemente la onerosidad del contrato (Raggie ro, Thallerand, Josserand, Garriguez; este último autor expresa: "Dentro del transporte como contrato bilateral, el precio -porte en el léxico mercantil- representa la contraprestación del cargador o remitente a la prestación del porteador -Garrigues, Ob. -- cit.). El precio es un elemento esencial del contrato, ya que - imaginarnos un transporte gratuito no es un contrato de transporte en sentido técnico-jurídico. Para fijar el precio en el ---- transporte se puede hacer alzadamente o por distancia; existen - dos formas de cobrarlo: porte pagado, que es el que se efectúa - en el momento de la contratación, y porte por cobrar, si ha de - pagarse por el consginatario en el momento de recibir la mercancía. "La costumbre comercial de que las mercancías viajen por - cuenta del comprador, no puede imponerse a quien no la acepte, -

pues las costumbres comerciales ceden ante las disposiciones de la ley, y las resoluciones judiciales deben estar siempre conforme con la ley y no con la costumbre" (Jurisprudencia de la Suprema Corte, Tomo XVI, pág. 653).

"El precio es un elemento constitutivo del transporte de mercancías tan esencial como la mercancía misma; en su ausencia no solamente no se puede tratar de un transporte comercial, y -- más todavía, ni de un transporte del todo" (Josserand, ob. cit. -- No. 103). Con lo anterior, se descarta la posibilidad de considerar algún transporte como gratuito, tomando como bases para -- ello lo estricto de la responsabilidad del porteador y la ejecución de un hecho material.

Nuestro Código de Comercio se refiere al precio de transporte al tratar la carta de porte, indicando que es un requisito -- esencial de la misma, y al hablar del pago del porte dentro de -- las obligaciones del consignatario.

La tarifa, en su contenido legal, es el elemento de cobro -- del servicio prestado a los usuarios por parte de quienes ejercen la actividad transportadora; pero esencialmente económico, debe -- reflejar el elemento que asegure no sólo el pago justo de un servicio, sino el dato de provisión que garantice el aseguramiento y mantenimiento de las empresas, concesionarios o permisionarios, -- para proteger la supervivencia de los mismos y el logro de una --

utilidad razonable.

Dentro de la operación del transporte, se conoce al porte con el nombre de tarifas, llamándolo también en esa forma la Ley de Vías Generales de Comunicación. Josserand considera impropio este término. Las tarifas, o sean las cuotas para el cobro, comprenden además las condiciones conforme a las cuales deberán --- aplicarse, sujetándose a las reglas que señala el artículo 55 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Las tarifas son calculadas en relación con los kilómetros a recorrer, en tablas de -- distancias que se toman para el efecto, las cuales son elaboradas por las empresas y sometidas a consideración de la Dirección General de Tarifas, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que hará un estudio económico de las rutas, zonas de explotación y zonas de influencia, las que aprobará o -- no, según el resultado de los estudios elaborados (artículo 3°.- de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Las tarifas, tanto para pasajeros como para transporte de -- carga, deberán ser aplicadas a todas las personas en general en -- la misma proporción, tomando en consideración el índice de clasificación de mercancías y las bases de percepción que son "viaje--ro-kilómetro" y "tonelada'kilómetro", únicamente podrán cobrarse cuotas reducidas en relación con las ordinarias en los casos que -- señala el artículo 224 del Reglamento del Capítulo de Explotación

- Caminos que se refiere a que en los períodos de aumento de producción de determinado artículo y que aumenten en gran cantidad los embarques del mismo, aquellos para los que se requiera en su transportación el empleo de numerosos vehículos. La aplicación de las tarifas en los casos señalados anteriormente será de carácter general y se requerirá de la aprobación de las mismas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En los casos de transporte de mercancías de las empresas gubernamentales, se hace un descuento del 50% de la tarifa ordinaria.

Las tarifas son de vital importancia en la responsabilidad de las empresas transportistas, de ellas depende la mayor o menor cuantía de la indemnización que deben pagar en los casos de pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan; el artículo 69 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que las empresas de transporte no tienen derecho a limitar la responsabilidad que les impone la ley con motivo del transporte, excepto en el caso en que se cobre o se fije una cuota más baja 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 al que señala la tarifa. De lo anterior, habría que determinar lo que se entiende por tarifa ordinaria y a este respecto la Dirección de Tarifas, en su Circular N°. 225 del 30 de noviembre de 1956, ha determinado lo que debe entenderse por tarifa ordinaria, ya que aparte de las cuotas se-

ñaladas en relación con la distancia y el peso indica el pago de \$ 0.20 por cada \$ 100.00 del valor declarado de las mercancías.

En la práctica, muchas empresas embarcadoras de mercancías acostumbran no declarar el valor de lo transportado con el objeto de pagar una tarifa inferior a la ordinaria, sin tomar en consideración que en caso de pérdida o avería de lo transportado la responsabilidad del porteador se limita al pago de la cantidad - de \$ 800.00 por tonelada de mercancía transportada y a \$ 200.00- por aquellos bultos que no excedan de 200 kilos de peso, conforme a la cláusula 8a. de la carta de porte, según la circular anteriormente señalada.

D. LA CARTA DE PORTE

El título legal que viene a formalizar el contrato de transporte, es el documento donde se asientan las bases que van a convenir el porteador y el cargador. A este documento se le ha denominado carta de porte y por el que se resuelven todas las controversias que se susciten con motivo del transporte.

"La carta de porte es un documento que tiene la forma de - una carta abierta, dirigida por el remitente al destinatario, -- que contiene las condiciones esenciales del contrato (objeto, ruta, destino, plaza de entrega, porte, etc.) y entregada por el -

remitente al porteador con el fin de recordarle estas condiciones contractuales y de facilitarle la búsqueda del consignatario para que éste sepa de quién provienen dichas mercancías y sobre esta base decidirse a retirar la carga que ha sido expedida (ASQUINI, "Contrato de Transporte", 5a. Ed., Torino, 1925, pág. --- 171).

"La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas. Contendrá las menciones que exige el Código de la Materia y surtirá los efectos que en él se determinen" (Artículo 117 del Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos).

El artículo 583 del Código de Comercio ratifica este postulado, diciendo: "Los títulos legales del contrato entre el cargador y 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 el error material de su redacción".

Según vemos en esta primera parte del artículo citado, el Código de Comercio también señala a la carta de porte como la base del contrato de transporte, pues se puede considerar que si no existe carta de porte, tampoco existe de derecho el contrato de transporte, aunque de hecho sí se puede realizar, pero sin ba

ses, "todas las cartas de porte comprenden un contrato de transporte, más no todo contrato de transporte tiene que tener la carta de porte"; en todos los contratos existe la posibilidad de -- que la forma no sea elemento esencial del contrato. El artículo 584 del Código de Comercio admite la posibilidad de toda clase - de pruebas cuando falte la carta de porte; el 583 del mismo orde namiento señala la no invalidación del contrato de transporte, - aunque falten algunos requisitos que la ley establece, pero esto no quiere decir que en el caso anterior no se trate de una forma irregular de contratos de transporte, y que está señalando lo -- que puede suceder en caso de faltar el trámite normal del contra to de transporte, que se legaliza con la expedición de las cláu sulas por escrito a que se comprometen porteador y cargador por medio de la carta de porte.

De las consideraciones anteriores, se puede concluir que:- "El contrato de transporte no es un contrato formal", pues la -- ley, al admitir toda clase de pruebas cuando en la carta de por te falten algunos de los requisitos que ésta señala, y al afir-- marse que no se invalidará, ni se destruirá su fuerza probatoria, se está aceptando "la no esencialidad de la forma para la exis-- tencia del contrato y el carácter probatorio de la carta de por te".

La carta de porte presenta tres aspectos, puede ser expedi

da a favor de persona determinada, a la orden o al porteador ---
(artículo 582 del Código de Comercio y 118 del Reglamento al Ca-
pítulo de Explotación de Caminos).

a) Su naturaleza jurídica

Abordaremos en esta parte la naturaleza jurídica de la car-
ta de porte. Hemos de indicar desde ahora que nos adherimos a -
la corriente que considera a la carta de porte como un título de
crédito. A efecto de ilustrar y demostrar la posición que soste-
nemos, hay necesidad de referirnos a las principales notas carac-
terísticas de los títulos de crédito.

Las modernas corrientes doctrinarias están de acuerdo en -
señalar tres elementos principales como los distintivos de los -
títulos de crédito: la incorporación, la autonomía y la literali-
dad.

Para proceder en forma sistemática, consideramos corrector-
dar una definición del título de crédito, aceptamos desde luego-
la que propone VIVANTE: "El título de crédito es el documento ne-
cesario para ejercitar de un modo autónomo al derecho de carác-
ter patrimonial y literal que en él se consigna".

El primer elemento que nos aporta la definición, es de ser
el título de crédito un documento. La necesidad de que la prome-
sa de prestación futura del deudor conste en un documento, es in-

dispensable, pues los títulos de crédito nacieron de la necesidad económica de lograr una fácil negociación de esa promesa del deudor, para hacer con ello más rápida la circulación de las riquezas, de ahí la exigencia de que esa obligación se hiciera --- constar por escrito, ya que de otra forma no sería posible lo--- grar su negociación, pues el acreedor se vería imposibilitado pa- ra probar ese carácter como la medida de la obligación a cargo - del deudor.

El título de crédito es un documento constitutivo de derechos, pues para que produzcan sus efectos como tal y para que -- nazcan los derechos y obligaciones que ellos engendran, es menes- ter que exista el documento con los requisitos que la ley exige.

Agréguese a esto la disposición contenida en el artículo - 14 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, que de manera terminante prescribe que "los documentos y los actos a -- que este título se refiere sólo producirán los efectos previstos por el mismo, cuando contengan las menciones y llenen los requi- sitos señalados por la ley que ésta no presume expresamente".

Nótese además que en los títulos de crédito la relación en- tre el derecho y el documento, es aún más estrecha que en los de- más documentos constitutivos, pues en éstos, se ún dice Rocco: - "si el documento es necesario para constituir originalmente la - relación jurídica, subsisten sin embargo separados el uno de la-

otra como dos entidades distintas, en el sentido de que una vez constituida la relación, ésta vive independientemente del documento", en tanto que en los títulos de crédito la vinculación entre el derecho y el documento es permanente, pudiendo válidamente afirmarse que el derecho llega a convertirse en un accesorio del documento, pues la suerte que corra éste es la que correrá el derecho, y si desaparece el documento desaparecerá también el derecho que en él se consigna.

A esta estrecha vinculación entre el documento y el derecho, es a lo que la doctrina de los títulos de crédito ha dado el nombre de incorporación del derecho en el documento, es por ende la incorporación uno de los elementos esenciales de los títulos de crédito. Este principio se encuentra establecido en el artículo 5° de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, como en las definiciones que se han dado de los títulos de crédito. La aludida vinculación trae como consecuencia que únicamente el tenedor del documento pueda ejercitar el derecho en él consignado, o sea, que la tenencia material del documento es condición indispensable para el ejercicio de ese derecho.

Otro elemento que ya señalamos en la definición y que es indispensable, es el de la autonomía. Este concepto se refiere a la situación en que para ejercitar el derecho consignado en el título de crédito, se encuentran los terceros poseedores de bue-

na fé de esta clase de documentos, designándose con el nombre de autonomía la circunstancia de que cada sucesivo poseedor del documento, adquiere un derecho nuevo y distinto de su predecesor, o sea, un derecho originario, cuya extensión y modalidades se miden exclusivamente por el contenido literal del título.

A la independencia que existe entre el poseedor del título de crédito y los anteriores tenedores del mismo, es a lo que la doctrina ha designado con el nombre de autonomía del derecho incorporado en el título y se considera como elemento constitutivo de la definición apuntada.

Existe un tercer elemento: la literalidad. En virtud de él se regula la extensión del derecho consignado en el título, pues es precisamente el texto del documento el que viene a dar la medida y alcances del derecho, lo que trae como consecuencia que ni el deudor ni el acreedor pueden alegar en su favor una menor o mayor extensión de su obligación o derecho, pues el texto del mismo es el único capaz de señalar la medida de la obligación o del derecho.

Un último elemento de la definición que hemos establecido, se refiere a su carácter patrimonial, el cual tenemos que señalar pues es indispensable su presencia, ya que sólo derechos de contenido patrimonial son susceptibles de consignarse en este tipo de documentos, dado que otra clase de derechos no podrían con

signarse en los títulos de crédito, como, por ejemplo, los derechos de familia.

b) Sus elementos

Con las nociones elementales que acabamos de exponer en líneas anteriores, ya estamos en posibilidad de referirnos a la relación que guardan entre sí la carta de porte y los títulos de crédito.

Con el objeto de resolver este problema, haremos un estudio detallado de la carta de porte, viendo al efecto las disposiciones legales que a ella se refieren y las cuales pueden confirmar o negar la existencia en este documento de los principios de incorporación, autonomía y literalidad, los cuales han sido considerados como elementos constitutivos de los títulos de crédito por la moderna doctrina de éstos y que han sido aceptados por nuestro derecho positivo al reglamento de los títulos de crédito.

Hemos de estudiar en primer lugar el de las disposiciones legales relativas a la carta de porte. Podemos buscar la existencia en ellos de ese elemento constitutivo de los títulos de crédito que se ha designado con el nombre de incorporación del derecho en el documento, o también si la actual reglamentación legal de la carta de porte excluye a ese principio de entre los elementos esenciales de esta clase de documentos.

El artículo 582 del Código de Comercio, en su parte final - dispone que "el poseedor legítimo de la carta de porte se subro- gará por ese solo hecho en las obligaciones y derechos de carga- dor".

El artículo 583, en sus párrafos 2º y 3º, expresa: "Cum--- pliendo el contrato, se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por - el objeto porteado, salvo cuando en el mismo acto se hicieran -- constar, por escrito en el mismo título, las reclamaciones que - las partes quisieran reservarse, excepción hecha de lo que se de termina en la fracción III del artículo 595".

En caso de que por extravío u otra causa no pueda el con-- signatario devolver, en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiere recibido suscrita por el porteador, debe rá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este - recibo los mismo 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 artículo 584 del propio ordenamiento estatuye que "cuan do se extravíen las cartas de porte, las cuestiones que surjan - se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incum-- biendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la carga".

El artículo 588, en su fracción VI, estipula como obligación del cargador el "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". Encontramos, además entre los derechos del cargador, en el siguiente artículo, el de variar la consignación de la carga previa devolución al porteador de la carta de porte que se haya extendido a favor del primer consignatario, y el de variar el lugar de entrega de la carga canjeando la carta primitiva por otra.

Ahora bien, entre las obligaciones del porteador encontramos la consignada en la fracción V del artículo 590 del Código de Comercio y de acuerdo con la cual el porteador debe entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella.

El artículo 595 del mismo Código de Comercio establece en su fracción III como obligación del consignatario, la de devolver la carta de porte, u otorgar el recibo a que se refiere el artículo 583 del mismo ordenamiento.

Al explicar el fenómeno de la incorporación, tal como se presenta en los títulos de crédito, dijimos que consistía en esa íntima relación del derecho con el documento, de tal forma que el derecho corría la suerte del documento.

El análisis de las disposiciones legales citadas, y las --
cuales se refieren a la carta de porte, nos llevan a la conclu--
sión de que el fenómeno de la incorporación no se presenta con --
la misma intensidad que en los títulos de crédito, pues permite--
recoger la carga amparada por la carta de porte, sin necesidad --
de exhibir ésta, diciendo que es suficiente entregar un recibo --
de las mercancías.

No obstante la disposición anterior, no podemos afirmar --
que no se presente en la carta de porte el fenómeno de la incor--
poración, aun sea, digámoslo así, de una forma parcial, pues des--
de nuestro punto de vista, el caso que prevé el artículo 583 del
Código de Comercio es una excepción a la regla general de devol--
ver la carta de porte al recibo de las mercancías, pues al regla--
mentar las obligaciones y derechos del cargador, del consignata--
rio y del porteador, aparecen la regla general expuesta, y en --
ese sentido se encuentra la obligación del cargador de remitir --
la carta de porte con la debida oportunidad al consignatario y --
la de éste de devolver la carta de porte al porteador.

Una de las consecuencias de la incorporación consiste en --
presentar el título a efecto de poder ejercitar el derecho que --
en él se consigna, y la obligación de restituir dicho título al--
porteador cuando éste ha cumplido su obligación.

También debemos tener presente que ni en los títulos de --

crédito, de acuerdo con las disposiciones vigentes en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, se encuentra una incorporación absoluta, pues permite que se haga la reposición del título cuando se extravía o destruye, pudiendo exigirse su cumplimiento con el duplicado del título extraviado o destruido; -- aun más, puede exigirse su cumplimiento sin el título, con sólo presentar las constancias que sirvieron de base al juez para decretar su cancelación y ulterior reposición del título.

Otra consecuencia que se presenta en la carta de porte y - que considero que no se puede explicar sino mediante la existencia aunque sea en principio del fenómeno de la incorporación, es la que se encuentra regulada en el artículo 582 del tantas veces citado Código de Comercio, pues sólo admitiendo este principio - se puede concebir que al adquirirse el documento se adquiera el derecho que en él se consigna.

Después de haber estudiado el principio de incorporación - tal como se presenta en la carta de porte, estudiaremos la situación en que se encuentra ésta respecto a otro de los elementos - constitutivos de los títulos de crédito: la autonomía.

En párrafos anteriores explicamos en qué consistía el fenómeno de la autonomía cuando se aplicaba a los títulos de crédito; nos toca ahora determinar si dicho fenómeno se presenta en la carta de porte.

El artículo 583 del Código de Comercio, en su primer párrafo, dispone que "el título legal 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 artículo 582 del mismo cuerpo legal, expresa: "La carta de porte puede ser a favor del consignatario, a la orden de éste o al portador..... el portador legítimo de la carta de porte se subrogará por ese solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador".

De la lectura de las disposiciones anteriores se puede inferir claramente la existencia en la carta de porte del elemento autonomía, el que se presenta en toda su magnitud, pues subrogándose el portador legítimo de la carta de porte en todas las obligaciones y derechos del cargador y al no poder hacerse valer en contra de éste más excepciones que las contenidas en el primer párrafo del artículo 583 del Código de Comercio, tales excepciones son las únicas que se pueden hacer valer en contra del legítimo poseedor de la carta de porte, de donde se desprende que en nada influyen las relaciones que haya habido entre el antiguo tenedor del documento y el poseedor, siendo por tanto ineficaces, cualesquiera excepciones personales que éste tuviera en contra -

de aquél, deduciéndose, consecuentemente, que el derecho del último tenedor legítimo de la carta de porte es autónomo respecto del que tuvieron sus inmediatos poseedores del documento.

Veamos ahora el papel que desempeña el elemento literalidad en la carta de porte.

El primer párrafo del artículo 583 del Código de Comercio dispone que "Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir.....".

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 117, expresa: "La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente (cargador) y la empresa (porteador) y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas. Contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen".

De las disposiciones anteriormente transcritas deducimos - la existencia en la carta de porte del principio de literalidad, aun cuando el artículo 585 del Código de Comercio, admite la posibilidad de entregar un recibo cuando la carta de porte se ha - extraviado o por cualquier otra causa es imposible devolverla, -

lo que en cierta medida disminuye un tanto cuando la afirmación de que la literalidad es un elemento de la carta de porte. Pero lo que ocurre es, como ya ha quedado indicado, que en la carta de porte no se presentan los elementos de los títulos de crédito con la intensidad que la doctrina señala, pero de ninguna manera de eso puede deducirse que dichos elementos no se presenten, --- pues aun cuando en germen es notoria su presencia. Debemos agregar que dentro de la actual concepción de los títulos de crédito, en la reglamentación que de los mismos hace la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito existen algunos documentos que -- distan mucho de reunir los elementos que la doctrina de los títulos de crédito indica como indispensables.

Por lo anterior concluimos que la carta de porte es esencialmente un título de crédito en la cual concurren los elementos constitutivos de estos documentos, que son la incorporación, la autonomía y la literalidad, y que el hecho de que estos elementos no se presenten con la intensidad que la moderna doctrina exige, no nos permite negar su existencia, lo cual se debe a que inexplicablemente el legislador no ha tomado en cuenta la carta de porte al reglamentar los otros títulos de crédito, por lo que concluimos que el problema se reduce a la mera falta de reglamentación, pero no significa en forma alguna que no reúna las características enumeradas.

c) Su efecto legitimario

El principio general es que la entrega de las mercancías - debe hacerse al legítimo poseedor de la carta de porte, pero, -- ¿quién es el legítimo tenedor de la carta de porte?

Por regla general, el legítimo poseedor de la carta de porte, es el consignatario, que al recibir el documento por envío - del cargador, se presenta en la empresa transportista con la carta de porte a su nombre, y a cambio de ella recibe las mercancías que le han sido enviadas; por lo tanto, en este caso el titular del derecho, es el mismo señalado en la carta de porte y - el mismo que recoge las mercancías.

Pero estudiemos el caso en que el consignatario le ha ---- transmitido la propiedad a un tercero por medio de un endoso, y - se presenta, se legitima con el documento endosado como titular - del derecho, por lo que la mercancía deberá serle entregada. Es te caso se puede presentar cuando el consignatario endosa a un - tercero, y éste a su vez lo hace a otro y así sucesivamente, por un número considerable de endosos. En estos casos la empresa -- transportista lo único que tiene que hacer es cerciorarse de la - cadena ininterrumpida de endosos y de la identidad de la persona que se presenta a recoger la mercancía (artículo 39 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito).

Ahora estudiaremos los casos irregulares de la entrega de las mercancías.

Puede suceder que se extravíe la carta de porte, y en este caso el destinatario no tiene con qué legitimarse, al respecto - podemos apuntar:

1o. Que el destinatario se dirija al cargador con el objeto de que le sea proporcionada una copia de la carta de porte y con ésta reclamar las mercancías, y en caso de que éste no tenga copia alguna, solicitarla a la empresa transportista, haciendo notar el extravío del original, siendo potestativo de parte del porteador el entregar la copia solicitada, cerciorándose previamente si la mercancía ha sido recogida por el poseedor del documento extraviado. Cabe hacer notar que toda gestión para recuperar la carga de la carta de porte extraviada debe ser por cuenta del cargador (artículo 584 del Código de Comercio).

2o. Si el consignatario puede acreditar su carácter ante el porteador, no obstante la ausencia de la carta de porte, ya sea porque su nombre aparece en el documento o con el aviso de llegada de las mercancías, el porteador podrá hacer entrega de la mercancía, mediante el recibo correspondiente, ya que dicho recibo produce los efectos de la devolución de la carta de porte (artículo 583, párrafo III, del Código de Comercio).

En los casos de extravío de la carta de porte, el cargador o el consignatario deben dar aviso de inmediato al porteador, ya que de no hacerlo se encuentran en el peligro de que éste entregue la mercancía al que se presente a reclamarla con el documento extraviado, para lo cual debe solicitarse al porteador que no entregue la mercancía transportada hasta en tanto no se rindan las pruebas correspondientes para suplir la falta del documento- (artículo 584 del Código de Comercio).

CAPITULO II

PROBLEMAS CONCRETOS DEL CONTRATO

A. LA LEGISLACION POSITIVA SOBRE LA EXPLOTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE COSAS

En el orden federal, la primera ley formal que se publicó para reglamentar el transporte público, de pasajeros y carga, -- fue la del 29 de agosto de 1931, abrogada por la del 29 de febrero de 1940, que con sus inevitables pero escasas reformas, ha venido ordenando nuestra actividad.

Esta última ley fue promulgada por el Gral. de Div. Lázaro Cárdenas, siendo Presidente de la República.

En el año de 1947, siendo Presidente el Lic. Miguel Alemán, promulgó las reformas relativas al capítulo de explotación de caminos de la citada ley, y de tales reformas surgieron los siguientes principios, que hasta el momento le han dado institucionali-

dad al transporte público de pasaje y carga:

1. La mexicanidad de la actividad transportadora, ya que en términos de dichas reformas las concesiones relativas al aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal, en la explotación de los servicios públicos de autotransporte, sólo se conferirán a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos conforme a las leyes del país.

2. El reconocimiento de que la actividad del transporte a la que el Código de Comercio le da el carácter de acto mercantil, es una actividad fundamentalmente empresaria desde el punto de vista de que supone la conciliación de esfuerzos del capital y de personas para encarar las obligaciones concesionarias.

3. La limitación del número de vehículos de los que puede disfrutar, a través de la respectiva concesión individual una persona física, para no crear de este modo, una concentración exagerada de intereses en favor privativo de alguien.

4. La ordenación de los índices preferenciales para la obtención de concesiones, procurando fortalecer las economías empresarias, dándole preferencia a éstas para los casos de aumento de vehículos.

5. La limitación del derecho de reversión establecido en fa

vor del Estado para el efecto de que éste sólo fuese aplicable a las concesiones otorgadas para el establecimiento de terminales-centrales de autotransportes.

6. La conversión de la antigua figura jurídica del permiso de ruta, precaria en sus límites de vigencia y en sus condiciones de revocación, por el título-concesión, con mayores plazos de duración y como instrumento de estabilidad en el disfrute del derecho a la operación de las vías.

7. La limitación del número de sociedades capaces de explotar servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga en una ruta, para evitar las competencias injustificadas y ruinosas y depurar así el sistema de responsabilidades en el cumplimiento de aquella misión.

8. La transmisibilidad de los derechos privados de la concesión, para el efecto de hacer flexibles las transferencias respectivas y alentar, de ese modo, una continua corriente de sustitución del factor humano en el ejercicio del autotransporte.

9. El advenimiento de una nomenclatura clara y precisa respecto de los instrumentos, usos y prácticas de operación de los servicios, y

10. El auspicio de la transformación de los antiguos sindica

tos patronales que venían representando la actividad gremial y -
empresaria, en forma mixta, de los transportadores, para substi-
tuirlos, definitivamente, por sociedades mercantiles en las que se
permitió el régimen de aportaciones en goce para mantener intacto,
de este modo, el patrimonio individual de los camioneros.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, sus re-
formas de 1947 expresadas, y el Reglamento al Capítulo de Explo-
tación de Caminos de aquella Ley, han venido encauzando al trans-
porte nacional sobre vías federales, y sólo ha quedado pendiente,
por ahora, la coordinación de las legislaciones de los Estados -
en materia de tránsito y transportes, a fin de que con iguales -
premisas que las establecidas por la legislación federal, acrez-
can la oportunidad de desarrollo y de servicio de los autotrans-
portadores.

En las circunstancias anteriores, una nueva Ley de Vías Ge-
nerales de Comunicación y Medios de Transporte, como la que está
siendo materia de estudio por parte de las autoridades competen-
tes para el caso, debe preocupar a los autotransportadores, quie-
nes lógicamente se interesan porque el proyecto conserve, por lo
menos en sus características fundamentales, aquellas institucio-
nes que han hecho posible el crecimiento armónico de esa indus-
tria, según los principios de carácter social que se acaban de -
relacionar.

a) Definición de ruta

Por ruta entendemos la trayectoria o el camino a seguir durante el viaje, considerando un punto inicial, un punto final y los puntos intermedios que debe ir apegada a la señalada en la concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La definición carece de técnica y de precisión y se presta a conflictos, y lo más importante, que las necesidades de transportación han rebasado ese estrecho marco.

El artículo 6° del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos manifiesta que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas determinará las rutas y tramos en que la red de caminos nacionales se divide, así como las características y clases de servicios en que cada ruta deban prestarse.

Asimismo, se entiende por ruta el recorrido que dentro de uno o más caminos de la red de carreteras federales y locales deben adoptarse conforme a itinerarios determinados en la prestación de los servicios públicos de autotransporte, la ruta que no comunica entre sí los puntos inicial y terminal del camino de la concesión de un servicio deberán ser considerados como tramos (artículo 7° del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos.)

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la obli

gación de recibir de todos los interesados en la explotación de nuevas rutas, las solicitudes correspondientes y éstas publicarlas en el primer mes del año en un cuadro de rutas donde se incluyen todos los caminos pendientes de explotarse con un servicio público de pasajeros o de carga. Para la elaboración de este cuadro de rutas, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas deberá encargar a una comisión técnica la práctica de los estudios que permitan alcanzar un conocimiento integral de las mismas.

A continuación elaborará una declaratoria de necesidades y pliego de condiciones a las que se sujetarán las empresas aspirantes a obtener la explotación de un camino o de una ruta, posteriormente, mediante el procedimiento que señala el artículo 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, una vez cumplidos todos los requisitos, se expide la concesión correspondiente a quien o quienes lo han logrado, por tal motivo no puede estar sujeto a voluntad o criterio del cargador la ruta o camino que deba seguir el porteador en el traslado de las mercancías, ya que en la actualidad existen empresas transportistas para todos los rumbos de la República por todos los diferentes caminos, encontrándose con la oportunidad el usuario de escoger la ruta que considere más corta o la que más le convenga.

B. RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES

a) Responsabilidad del porteador

Con el objeto de encontrar el fundamento de la responsabilidad del porteador en el derecho mercantil, tendremos que hacer referencia al Derecho Civil ya que, como es bien sabido, existe responsabilidad en todos los casos en que una persona queda obligada a reparar un daño sufrido por otra.

Esta obligación de repararlo puede surgir de varias fuentes: "existe una responsabilidad contractual, una responsabilidad legal y una responsabilidad extracontractual" (PLANIOL Y RIPERT; "Tratado de Derecho Civil Francés", Trad. española, T. VI, núm.-475). De lo anterior, observamos que la responsabilidad que nos interesa es la contractual, originada por un contrato de transportes. "El cumplimiento de la obligación contractual no siempre se realiza, dice PLANIOL, sea por no quererlo el deudor, sea por no poder. En este caso surge la responsabilidad contractual" (Ob. cit. pág. 375).

La imposibilidad de cumplir los términos de un contrato, - puede originarse por culpa, por practicar una conducta imprudente, sin tomar todas las precauciones. Puede ocurrir también por un acto involuntario, esto es, por causas ajenas a la persona -- responsabilizada por el contrato.

De lo expresado anteriormente, podemos aprovechar lo siguiente para nuestro objetivo:

- a) Un incumplimiento por medio de un acto involuntario.
- b) Un daño motivado por ese cumplimiento.
- c) Una relación de causalidad entre los dos conceptos señalados anteriormente (relación causal).
- d) Una culpa por una omisión.

El porteador al realizar su cometido, puede dañar a una persona por causa de una omisión, o sea, por faltar a sus obligaciones contractuales, y como resultado de su falta, causar daño en el patrimonio del titular de la carta de porte; pero no es suficiente ese daño, para fincar una responsabilidad, sino que es indispensable que se demuestre que ese resultado dañoso, se debe a esa omisión dolosa del porteador.

Por lo señalado anteriormente, podemos darnos cuenta de los elementos que debe reunir la omisión del porteador, para que se le pueda considerar culpable, pero la falta de alguno de ellos, da la posibilidad de defenderse ampliamente y oponerse a cualquier demanda que pudiera sufrir el porteador.

Las obligaciones del porteador las podemos enumerar en la siguiente forma:

- a) Una obligación de transportar de un lugar a otro mercancías.
- b) Cuidar perfectamente esas cosas o mercancías.
- c) Entregarlas en un tiempo determinado.

Lógicamente, de la ejecución de las tres obligaciones señaladas, podemos determinar la responsabilidad del porteador, que consiste en:

1. Una inexecución total, o sea, no efectuar el traslado - de la mercancía,
2. La inexecución parcial, consistente en la pérdida o avería de éstas, y
3. Una entrega con un tiempo mayor al señalado en el contrato (mora).

Con cualquiera de estas faltas, nace en el cargador una acción de reparación del daño, en contra del porteador, originada por la falta de cumplimiento del contrato, debiendo repararse el perjuicio ocasionado, en el grado y medida que se causó.

La reparación de los daños y perjuicios, son de naturaleza compensatoria, al tratarse de pérdidas o averías, y de naturaleza moratoria, al tratarse del retraso, pero en ambos casos la indemnización debe valorarse en dinero.

1. EL CUIDADO DE LA MERCANCIA. Una de las principales --- obligaciones del porteador o empresa transportista, es la de cuidar las mercancías y conservarlas bajo su responsabilidad, desde el momento en que se ponen a su disposición, hasta que sean entregadas al consignatario y ésta las recibe de conformidad (artículo 590, fracción IV del Código de Comercio). Garrigues encuentra otras obligaciones accesorias al lado de la obligación de custodia, cuyo cumplimiento da lugar a lo que él considera como la responsabilidad característica del porteador.

El artículo 124 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, expresa la obligación del concesionario de efectuar fielmente la entrega de la carga que reciba, en el tiempo y lugar convenidos, así como de cuidar y conservar las mercancías -- por todos los medios que la prudencia aconseja, aún efectuando -- por cuenta del consignatario los gastos extraordinarios que se -- vieren precisados a hacer para el fin deseado.

Por otra parte, la doctrina ha querido clasificar al transporte como un contrato de arrendamiento de servicios, o de obra, con una estipulación a favor de un tercero en combinación con un depósito; ni tampoco admite que la citada obligación sea característica para originar responsabilidad del transportista.

2. OBLIGACIONES DURANTE EL RIESGO. Trataremos lo que se -- refiere a las obligaciones del porteador, en relación con las --

mercancías durante el riesgo, el término para entregarlas, la ruta, el derecho de disponer sobre las cosas en viaje y las obligaciones de la empresa transportista en el cuidado y conservación de las cosas que le han sido encomendadas.

En la definición que hicimos del contrato de transporte, nos referimos a la obligación del porteador de trasladar de un lugar a otro las cosas encomendadas, esto, lógicamente, obliga al porteador a que desde el momento en que se pone a su disposición la mercancía que se pretenda trasladar de un lugar a otro, deben correr necesariamente un término de tiempo en el que el porteador debe cumplir con su obligación.

El transporte como un contrato de tractu sucesivo -carácter que aceptamos sin discusión- destruye toda oposición para atribuirle el carácter de modalidad de la obligación que por lo general tendiera a considerar el término en estudio como una modalidad, a la que estuviera sujeta la ejecución del contrato.

El término empezaría a contarse desde el momento en que las cosas se entregan, y finalizaría cuando éstas lleguen a su destino.

Las cosas deben ponerse en camino inmediatamente después de que han sido entregadas al porteador para que éste emplee el tiempo que usualmente necesita.

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, en su artículo 106, señala los plazos que se deben emplear en la -- ejecución del transporte, indicando que se debe tomar en cuenta -- un día por cada fracción indivisible de 200 kilómetros, un día -- después de la expedición y un día para entregar las mismas.

En los casos de transbordo, en el transporte combinado, el Reglamento señala un día para su transmisión, y en caso de trans -- porte en caminos no petrolizados el cómputo se hará por fraccio -- nes indivisibles de 150 kilómetros por día. El mismo Reglamento dispone que las empresas transportarán la carga que reciban por -- riguroso turno sin conceder otras preferencias por razón de tiem -- po y lugar que las autorizadas por las leyes; en caso de no dar -- cumplimiento al ordenamiento anterior, la ley señala una multa -- pecuniaria y en caso de reincidencia la cancelación de la conce -- sión.

En caso de que el cargador solicite que sus mercancías --- sean transportadas en un plazo menor del que señala la ley o con el carácter de urgentes, aparte de pagar un precio más elevado -- por el flete, no se cae dentro de la violación señalada en el pá -- rrafo anterior. Sin embargo, la legislación en vigor no prevé -- el caso, sino solamente la doctrina:

"El transporte debe efectuarse en los términos llamados de entrega, es decir, dentro de los plazos contractualmente conveni

dos o fijados por el uso, los cuales determinan la duración del transporte en relación con su destino y las condiciones en que se haya celebrado (grande o pequeña velocidad)" (ASCARELLI, Ob.-pág. 405).

El artículo 581 del Código de Comercio, en su fracción ---VIII, que debe constar en la carta de porte, señala el lugar y plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario, sirviendo esta mención como prueba tanto para el porteador que ha cumplido el transporte en el tiempo señalado, como para el cargador que ha recibido las mercancías dentro del mismo o, en su defecto, para exigir del porteador la indemnización con motivo del retardo y la entrega de la cosa, según lo estipulado.

Las causas excluyentes de la responsabilidad. Sólo hemos de señalar que, uniformemente, se ha aceptado que el porteador queda libre de cualquier responsabilidad con motivo del contrato de transporte cuando se presenta alguna de las denominadas causas excluyentes de responsabilidad.

Nos referimos desde luego al caso fortuito y fuerza mayor, al vicio propio de la cosa al hecho del expedidor o del destinatario.

En lo que se refiere al caso fortuito o fuerza mayor, términos que consideramos equivalentemente, o sea, aquellos hechos-

que se presentan sin la intervención de la voluntad del hombre y que no pueden preverse ni evitarse y que no sea imputable por -- tanto, ni a dolo, ni a culpa, se admite en nuestra legislación - la irresponsabilidad o justificación del porteador cuando dichas circunstancias se presentan.

Al respecto, el Código de Comercio, en la fracción IV del artículo 588, obliga al cargador a sufrir las pérdidas o averías que resultan de caso fortuito, es decir, a sufrir los resultados del azar.

También debe hacerse notar que el Código de Comercio engloba bajo la misma denominación el caso fortuito y la fuerza mayor, pues sólo emplea la expresión "caso fortuito".

En cuanto al vicio propio de la cosa, sentaremos como principio general que el porteador no responde del vicio propio de la cosa, entendiéndose por tal: "un germen de destrucción, un estado natural o anormal de la cosa transportada, a consecuencia - del cual se deteriora espontáneamente, sin intervención de ninguna fuerza exterior más que la temperatura" (LACOUR y BOUTERON, - Ob. Cit. núm. 1018).

Quedan comprendidos en el vicio, por ejemplo, los líquidos que se cuejan, los granos que fermentan, las piezas de lana que al frotarse se inflaman, animales que llevan un germen de enfer-

medad y otros análogos.

Nuestro derecho positivo admite la excluyente de responsabilidad por vicio propio de la cosa transportada. Los artículos 588, fracción IV y 71, fracción III, del Código de Comercio y de la Ley de Vías Generales de Comunicación, respectivamente, aceptan dicha irresponsabilidad, incumbiendo únicamente al porteador la carga de la prueba. Dice el primero de los ordenamientos aludidos que al cargador le incumbe soportar el deterioro o pérdida por vicio propio de la cosa, y la Ley de Vías Generales de Comunicación estipula que cuando se trata de mercancías que por su naturaleza, por el calor o por otra causa natural estén expuestas a riesgos de pérdidas o averías total o parcial, por rotura, oxidación, deterioro, ulterior merma, la empresa transportista no es responsable por tales contingencias.

Por último, es excluyente de responsabilidad el hecho del cargador o del consignatario. Repetiremos lo ya enunciado:

- 1o. El porteador no responde de las averías o pérdidas que resulten de una envoltura o protección insuficiente.
- 2o. Cuando declare una cosa por otra; ejemplo: cuando declare que un envío contiene objetos de madera, cuando en realidad son de vidrio, etc. En estos casos no puede exigirse al porteador responsabilidad.

3. INEJECUCION. A este respecto podemos decir que la inejecución del transporte se deriva de la facultad que le concede el artículo 578 del Código de Comercio, al cargador, para disponer de las mercancías embarcadas, después de ser depositadas en la empresa transportista, esto puede originar que el transporte no llegue a la fase dinámica del mismo, a voluntad de una de las partes en el contrato.

El contrato de transporte se puede rescindir únicamente a voluntad del cargador; esta rescisión puede llevarse a cabo antes y después de haberse iniciado el viaje, la ley en este aspecto señala los dos tipos de indemnización que debe cubrir el cargador en caso de solicitar la rescisión.

Por una parte establece la obligación al cargador de pagar la mitad del flete en el caso en que las mercancías no hayan sido movilizadas de las bodegas de la empresa autotransportista, - tomando en consideración que de haberse iniciado la transportación tendrá el cargador la totalidad del porte establecido al solicitar la rescisión, existiendo la obligación por parte de éste de recibir las mercancías en el punto y en el día en que la rescisión se verifique; de no cumplir lo anterior, se dará por no rescindido el contrato de transporte (artículo 578 del Código de Comercio).

De lo anterior resulta la siguiente anomalía en relación con la naturaleza jurídica de los contratos. En todo contrato existen derechos y obligaciones recíprocas de los contratantes. En el caso concreto del contrato de transporte sólo se da al cargador la facultad de rescindir el mismo.

Del análisis del artículo 578 del Código de Comercio, obtenemos los siguientes razonamientos:

1o. El contrato queda sujeto a la rescisión únicamente a voluntad del cargador, antes de comenzarse el viaje, mediante el pago de la mitad del porte y la obligación de recibir los objetos que se iban a transportar.

2o. Que al haberse iniciado el viaje el cargador está obligado a pagar la totalidad del precio del mismo, mediante la entrega de las mercancías.

El motivo que haya tenido el cargador para solicitar la rescisión del contrato carece de importancia; el aspecto que interesa a nuestro estudio consiste en la responsabilidad del cargador. El precepto que venimos analizando obliga a que el pago de la pena sea de contado y en los términos señalados, de lo contrario el contrato no quedará rescindido, además, para liberar al transportista de la obligación, es indispensable que el cargador reciba las mercancías en el lugar y en el día en que la res-

cisión se verifique.

Ahora veremos lo que manifiesta el artículo 579 del Código de Comercio que a la letra dice: "El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprender el viaje, o durante su curso, si sobreviene algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo, como declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos".

De la lectura del precepto transcrito podemos observar que en estos casos de rescisión, no interviene la voluntad de ninguna de las partes, señala únicamente los casos fortuitos y de fuerza mayor, así como las disposiciones gubernamentales que interfieren el cumplimiento de la obligación, sufriendo las consecuencias las partes contratantes en proporción al riesgo que corresponde a cada una de ellas.

El cargador perderá los gastos de la protección de la cosa, de embalaje y entrega, el porteador los de recepción y los de corto almacenaje, tomando en consideración que si éste recibió el porte por adelantado deberá devolverlo al cargador, debido a que el traslado no se llegó a efectuar.

La inexecución parcial. La inexecución parcial se presenta cuando desaparece el objeto del contrato (pérdida total) o --

una porción del objeto del mismo (pérdida parcial).

Hemos afirmado en párrafos anteriores que al porteador le incumbe el cuidado y conservación de las mercancías desde que las recibe hasta el momento en que entrega al consignatario. De lo anterior se deduce que el transportista responde de las cosas perdidas o averiadas. Al respecto, la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Código de Comercio hacen referencia en sus artículos 71, primer párrafo y 590, fracción IV, respectivamente, a dicha responsabilidad.

JOSSERAND opina que la justificación de esta responsabilidad deriva o bien del derecho común o de los textos generales o especiales en materia de transporte, y es que la responsabilidad por tales pérdidas incumbe al porteador en razón del contrato concluído con el cargador; el porteador se ha obligado a conducir las mercancías a un destino, en un tiempo determinado y sin deteriorarlas; el no mandarlas, el perderlas, el averiarlas o la demora son circunstancias causantes de la inejecución total o parcial de las obligaciones contractualmente asumidas.

En lo que respecta a la pérdida de la cosa, pueden darse dos hipótesis: la pérdida, total o parcial.

Cuando la pérdida es total, el porteador tiene la obligación de pagar el valor de la cosa y además los daños y perjui---

cios que la ausencia de la cosa hayan ocasionado al interesado.

Si la pérdida es parcial, el porteador está obligado a pagar el importe de las mercancías perdidas o averiadas. El precio de las mismas será calculado por peritos con arreglo al precio que a su juicio las mercancías tuvieren el día en que debería hacerse la entrega, pero siempre se atenderá a las indicaciones de la carta de porte, cuando se ha declarado su valor.

Existe un tercer caso que la ley y la doctrina asimilan a la pérdida: es el que resulta de la falta de entrega por el porteador de la carga, tiempo después del plazo en que debió hacerse, lo que origina la presunción de pérdida de la cosa.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 81, expresa este punto de vista al manifestar que "La carga que una empresa no pueda entregar dentro de los treinta días siguientes a la conclusión del plazo en que debió haberlo hecho, se considerará como perdida, y ello dará lugar a las responsabilidades que establece la ley".

Si posteriormente la empresa encontrare la carga perdida y estuviere en condiciones de entregarla, dará aviso a quien tenga el derecho de recibirla, para que, en un término de ocho días, diga si consiente en que se le entregue, sin gasto adicional, en el punto de partida o en el destino convenido. En caso afirmati

vo y si la empresa hubiere pagado indemnización, ésta le será de vuelta al entregar la carga, sin perjuicio de las sanciones correspondientes por la demora".

También podría fundarse dicha responsabilidad en lo dispuesto en el artículo 590, fracción II del Código de Comercio -- que dice que el porteador está obligado: "A emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado."

Debemos hacer notar que el porteador no es responsable de todas las averías que sufran las cosas transportadas. Por ejemplo, no responde del daño que sufran las cosas a causa del mal embalaje; tampoco responde el porteador de las normas, pero a esto nos referiremos más adelante.

4. INTERVENCION DE TERCEROS. La responsabilidad del porteador se origina también por hechos ajenos al porteador, por ejemplo, la intervención de sus empleados y dependientes en el ejercicio de sus funciones.

PLANIOL dice: "El que admite que un tercero pueda ejercitar los derechos obtenidos en un contrato, será responsable de los daños y perjuicios producidos por el tercero, siempre que según el contrato hubiera quedado obligado en caso de haberlos producido él mismo" (Ob. cit., pág. 535 y siguientes).

No encontramos en nuestro derecho positivo, en el capítulo

en que se trata, precepto alguno que establezca que el porteador responda de los hechos de sus empleados; pero es algo común y -- usual que las empresas utilicen a numerosos individuos para re-- alizar el transporte; en tal circunstancia es aplicable el artícu-- lo 321 del Código de Comercio que dice: "Los actos de sus depen-- dientes obligarán a sus principales en todas las operaciones que éstos tuvieren encomendadas".

5. PRESCRIPCIÓN. La responsabilidad del porteador deberá-- exigirse dentro del término que al efecto la ley prevé, pues de-- no intentarse la acción en el plazo previsto sobreviene la pres-- cripción que libera al porteador de cualquier responsabilidad, a excepción de la penal que se regula en forma autónoma.

El Código de Comercio, en su artículo 592, fracción II, es-- tatuye: "La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfal-- cos o averías se extingue: 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".

La primera parte del artículo transcrito establece una ex-- cepción al principio general asentado en el artículo 1043 del -- mismo ordenamiento que dice, en su fracción III: "En un año pres-- cribirán todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo".

La primera fracción del artículo 592 establece una verdadera caducidad, pues dice: "La responsabilidad del porteador se extingue por el recibo de la mercancía sin reclamación. Para que el consignatario pueda ejercitar su derecho de reclamación por deterioros o pérdidas, exige la ley la reclamación al transportista, la que debe ser hecha dentro de las veinticuatro horas -- que siguen de la recepción de las mercaderías, según se desprende de lo dispuesto en la fracción V del artículo 595 del Código de Comercio."

El artículo 593 del Código de Comercio indica que el término de la prescripción comenzará a correr, en los casos de pérdidas, desde el día siguiente del fijado para la conclusión del -- viaje; y en los casos de avería las veinticuatro horas posteriores a la entrega de la mercancía.

Al inicio del tema dijimos que la prescripción libera al porteador de cualquier responsabilidad a excepción de la penal, -- pues el artículo 594, del Código Mercantil, dice: "Las responsabilidades a que se refiere el artículo anterior son las civiles -- y no las penales, las que seguirán para su prescripción las reglas establecidas en el Código Penal".

b) Responsabilidad del consignatario

1. AL RECIBO DE LA MERCANCIA. La entrega debe hacerse en-

la misma forma que el cargador depositó los objetos en la empresa transportista. Dice MOSSA: "La obligación del porteador dura desde el momento en que recibe las cosas al perfeccionarse el -- contrato, hasta aquel en que las entrega" (Ob. cit., pág. 391).

Así pues, la entrega de la mercancía deberá hacerse en --- igual forma que como se recibió; si se entregaron cajas de car-- tón en tal número, en ese mismo número y esas mismas cajas deberán ser entregadas, o si fue el contrato por peso y medida, en - igual forma deberá hacerse la entrega, sin que se presenten dete-- rioros o mermas considerables, y sin que las cajas o empaques de las mercancías presenten raspaduras ni lesiones exteriores (ar-- tículo 590, fracción VII, del Código de Comercio); en caso de -- presentar alguna anomalía la carga transportada, el consignata-- rio lo hará saber inmediatamente a la empresa transportista, pa-- ra que no pierda su derecho habiéndolas recibido sin reclamación (artículo 592, fracción I, del Código de Comercio). En caso de -- avería o deterioro, el consignatario deberá formular su reclama-- ción en el acto de entrega, haciéndolo constar en la carta de -- porte, pudiendo firmar el documento con la salvedad anotada, to-- mando en consideración que posteriormente puede presentar su re-- clamación ante el Departamento de Reclamaciones y Ajustes depen-- diente de la Dirección General de Tránsito Federal, para que sea tramitada su inconformidad y se le exija a la empresa transpor--

tista el cumplimiento de su obligación, independientemente de -- las acciones civiles y mercantiles que quiera formular el consignatario.

En los casos en que se pierda o averíe una mercancía por causas no imputables al transportista, no la privan del derecho a cobrar el flete íntegro por el transporte que hubiera efectuado (artículo 82 de la Ley de Vías Generales de Comunicación). -- Los demás gastos que realice el transportista para dar cumplimiento al contrato, originados por todas las erogaciones necesarias para llegar a su término, que se encuentren fuera de las estipulaciones, pero que se hubieren hecho en favor del remitente, el consignatario deberá cubrirlos, si fueron hechos en circunstancias de emergencia y no pudo ser consultado el interesado. -- En la obligación de pagar estos gastos se subroga el consignatario, como en todos los otros comunes al contraro.

En los casos en que el consignatario no liquida el flete o porte, la ley le da derecho a la empresa transportista para retener las mercancías transportadas hasta en tanto se liquide el -- porte correspondiente (artículo 591 del Código del Comercio). -- En caso de que las mercancías no sean retiradas en un plazo de 30 días, el porteador tendrá derecho a solicitar su venta pública, conforme a los lineamientos del Código de Comercio, en subasta pública, con el objeto de cobrar el flete más los gastos de --

almacenaje (artículos 144 y 129 del Reglamento del Capítulo de -
Explotación de Caminos).

Toda persona que es acreedora en razón de una cosa que posee, la cual está obligada a restituir a su deudor, pueda retenerla hasta que éste haga pago de la deuda (LYON-CAEN y RENAULT, Ob. cit., número 687). El Código de Comercio español, al respecto, dice: "Los efectos porteados estarán especialmente obligados a la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción o hasta el momento de su entrega" (artículo 375).

El hecho de retener las mercancías hasta el pago del precio del transporte y el almacenaje, equivale a conceder al cargador o destinatario un crédito real sobre las cosas transportadas, con lo que se presiona la liquidación y el cumplimiento del contrato, así se asegura la empresa transportista de que el cargador o el consignatario van a cumplir el contrato, sin tener la necesidad de averiguar o investigar la solvencia de ambos, ya -- que las mercancías responden del valor del flete y el almacenaje.

De acuerdo con nuestra legislación, el derecho de retención se extingue al entregar la mercancía al consignatario: si -- antes de entregarse no se obtiene la liquidación de los fletes, -- ya no es posible que se le vuelvan a reintegrar las mercancías -

para presionar el cobro. En el derecho alemán, existe el derecho de persecución del porteador, que se conserva aunque la cosa haya sido entregada al destinatario o a un tercero que la posea en su nombre.

Las mercancías deberán ser entregadas mediante la devolución a la empresa transportista de la carta de porte. El artículo 117 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, señala que la carta de porte es el título legal del contrato, y por ésta se decidirán todas las cuestiones que surjan de su incumplimiento, esto en relación con el artículo 583 del Código de Comercio; por tal motivo, la carta de porte es representativa de las pretensiones contractuales a que se han obligado porteador y cargador; por dicha razón, el mismo ordenamiento del Código de Comercio, señala la obligación de parte del consignatario de devolver el documento de referencia, ya que en virtud de este canje entre mercancía y carta de porte, se cancelan las obligaciones recíprocas que dieron lugar al contrato de transporte, a excepción hecha de que en el mismo acto se inconformará alguna de las partes haciéndolo notar como lo señalan las leyes. En este caso, se reservarán el derecho para ejercer cualquier acción a que diere lugar. Por eso, la devolución de la carta de porte es una obligación por mandato de ley para el consignatario (artículo 595, fracción III, del Código de Comercio).

A falta del documento, como ya lo hemos señalado anteriormente, se expedirá un recibo de las mercancías, en el que se haga constar la cancelación de las acciones que pudieran surgir -- posteriormente con tal aparición del documento.

2. NEGATIVA DE RECIBIR LA MERCANCIA. El artículo 595, --- fracción I, del Código de Comercio, señala la obligación por parte del consignatario de recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permitan su estado y las condiciones de la carta de - porte, pero a este principio se puede oponer el consignatario, - siempre que sucedan los siguientes motivos:

Cuando no lo permitan su estado y que no reúna las condi-- ciones estipuladas en la carta de porte (a contrario sensu de -- lo estipulado en el artículo 595, fracción I). "El destinatario tiene derecho de rehusar la cosa, si la avería es tal que impide su uso corriente, según la regla redhibitoria" (MOSSA, Ob. cit.- pág. 393).

Este principio podríamos decir que rigè siempre y cuando - acontezcan determinados factores en la avería realizada, ya que cuando se entrega parte de una mercancía por haber resultado ave-- riado el faltante, siempre el consignatario tendrá la obligación de recibir lo que se le entrega, ya que en el supuesto de que se

embarquen cuatro pares de zapatos por valor de \$ 50.00 cada uno y resulten averiados dos, no han perdido los otros dos su valor, obligándose la empresa transportista al pago únicamente de ----- \$ 100.00 que corresponde al valor de lo averiado; en cambio, si se trata de mercancías que por la pérdida de una unidad pierden valor total, por ejemplo, una obra literaria contenida en varios tomos, en este caso, sí tendrá derecho el consignatario a negarse a recibir el total de la mercancía.

Analizando el artículo 596, en su fracción II, encontramos otro motivo del consignatario para negarse a recibir la mercancía que se le envía: cuando el valor de las mercancías no alcanza a cubrir los gastos y desembolsos que deban hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del cargador, esto deja la posibilidad para que el consignatario, por los desembolsos que tiene que efectuar para negociar la mercancía, puede hacer un cálculo aproximado del negocio que le representan esas mercaderías, y asegurar el éxito de la operación. Pero si el consignatario es un agente del remitente, tendrá que recibir las mercancías, tomando en consideración que la operación efectuada será únicamente en perjuicio o beneficio del cargador.

Es muy frecuente que nos encontremos con que el consignatario sin tener motivo para ello, rehusase a recibir las mercan---

cías, porque no le convino el precio que el cargador le señala - en el valor declarado de las mercancías, o el establecido en las facturas que se enviaron junto con la carta de porte original -- por conducto del banco. En estos casos, la empresa transportista, pone en conocimiento del cargador la negativa del consignatario para que ordene lo que considere más acertado; si devuelve las mercancías o señala otro consignatario (operando en este caso lo ya señalado anteriormente en el capítulo relativo a los derechos del cargador sobre la carga, una vez puesta en poder del porteador). En el caso de no encontrar respuesta de parte de -- ninguno de los dos (cargador y consignatario), se procederá conforme a los plazos señalados anteriormente (30 días), ya que esta negativa constituye una verdadera mora. Procediendo a lo que señala el artículo 591, fracción VIII, que da derecho al porteador a depositar las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega.

LA ASIGNACION. La asignación consiste en la autorización al porteador de exigirle al consignatario el pago de una suma debida por relaciones directas entre el cargador y el mismo consignatario; de ordinario consiste en el precio de venta.

El porteador no entra naturalmente en la relación, en la venta, sino que se limita a cobrar la suma en su propio nombre y en interés del cargador, está, sin embargo, obligado por la rela

ción de asignación, colateral y distinta del transporte, a exigir la asignación, esto es, a no entregar la mercancía si aquella no es pagada por el consignatario (una verdadera condición - puesta por el cargador y que debe obedecer el porteador).

"Si no exige la asignación, responde del daño; ante todo - debe reembolsar la suma que ésta importa, salvo su derecho de re greso en contra del destinatario" (MOSSA, Ob. cit., pág. 299).

El porteador asume en esta forma el carácter de mandata--- rio del cargador que se encuentra imposibilitado de entregar las mercancías si no se liquida la encomienda hecha por el cargador, más lo correspondiente a fletes y gastos de maniobras de carga y descarga. Una vez que el porteador recibe las cantidades señala das por el cargador, deberá enviárselas a éste para dejar con--- cluido el contrato de transporte.

c) Derecho del cargador de disponer de las cosas durante el viaje

Analizaremos ahora hasta qué punto puede el cargador dispo ner de las mercancías transportadas, una vez que éstas se encuen tren en la ruta o destino que se haya solicitado.

El artículo 559, fracción I, del Código de Comercio, dice: El cargador tiene derecho: "A variar la consignación de las mer cancias mientras estuvieran en camino, si diere en su oportuni--

ción de asignación, colateral y distinta del transporte, a exigir la asignación, esto es, a no entregar la mercancía si aquella no es pagada por el consignatario (una verdadera condición - puesta por el cargador y que debe obedecer el porteador).

"Si no exige la asignación, responde del daño; ante todo - debe reembolsar la suma que ésta importa, salvo su derecho de regreso en contra del destinatario" (MOSSA, Ob. cit., pág. 299).

El porteador asume en esta forma el carácter de mandatario del cargador que se encuentra imposibilitado de entregar las mercancías si no se liquida la encomienda hecha por el cargador, más lo correspondiente a fletes y gastos de maniobras de carga y descarga. Una vez que el porteador recibe las cantidades señaladas por el cargador, deberá enviárselas a éste para dejar concluido el contrato de transporte.

c) Derecho del cargador de disponer de las cosas durante el viaje

Analizaremos ahora hasta qué punto puede el cargador disponer de las mercancías transportadas, una vez que éstas se encuentran en la ruta o destino que se haya solicitado.

El artículo 559, fracción I, del Código de Comercio, dice: El cargador tiene derecho: "A variar la consignación de las mercancías mientras estuvieran en camino, si diere en su oportuni--

dad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario".

A este respecto, también se refiere la doctrina cuando dice: "El derecho de disposición durante el transporte significa - que el remitente puede suspender el transporte, desistir de él, - mandar que vuelva la mercancía a su punto de partida, cambiar la consignación o la tarifa o el itinerario o el plazo de entrega, - etc." (JOSSEMAND, Ob. cit., pág. 328. Taller, Ob. cit., pág. -- 405. Benito, Ob. cit., pág. 2138).

El hecho de que el cargador pueda disponer de la mercancía transportada en cualquier momento, implica la obligación de éste de pagar al transportista la indemnización correspondiente a las maniobras que se hubieren efectuado.

Por lo que se refiere a la devolución de la carta de porte, pueden suceder dos cosas: bien que únicamente pida el cargador - la devolución de la mercancía, que es el caso más frecuente, ya que en innumerables ocasiones el flete o porte es "por pagar", y el consignatario no ocurre a las oficinas de la empresa a reclamar la mercancía, entonces el cargador o remitente solicita a la negociación la devolución de las mismas a su lugar de origen, pagando doble flete por la operación; o bien, puede suceder que el cargador solicite que esas mercancías sean transportadas a un --

destino diverso del que dió origen al contrato, situación en la que ocurre una nueva operación, y entonces el cargador tiene que devolver la carta de porte que se le entregó inicialmente, y éste, a su vez, solicita se le haga entrega de otra carta de porte en donde se estipule la nueva dirección a la que van dirigidas las mercancías. Empero, esto sucede únicamente en las cartas de porte nominativas, ya que resultaría innecesario en las cartas de porte expedidas al portador, debido a que en este tipo de documentos, con la simple entrega de ésta basta para que se transfieran los derechos, para reclamar las mercancías representadas en las cartas de porte a la orden, bastaría el simple endoso para que operara este fenómeno.

Si la carta de porte es nominativa o al porteador, el endoso en el primer caso y la simple entrega en el segundo, transferirán el derecho a disponer de las cosas transportadas.

El artículo 589, en su fracción II, el Código de Comercio señala el derecho del cargador de variar dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, y entregando al mismo la carta de porte a favor del primer consignatario.

CAPITULO TERCERO

LA LEGISLACION, LA DOCTRINA Y LA REALIDAD DE LA EXPLOTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA

A través de capítulos anteriores, hemos analizado el contrato de transporte en todas sus implicaciones legales y doctrinarias; sin embargo, la realidad de la explotación del auto----transporte no se ajusta al modelo. Al iniciar esta tesis, dejamos asentado que por diversos hechos el concesionamiento ha quedado definitiva e irrevocablemente rezagado frente a la oferta-de servicios. Según el registro de la Dirección General de Es-tadística, hay 440,292 unidades del servicio de carga, de las -cuales son de servicio foráneo 126,000 y de éstas, solamente --8,365 unidades aproximadamente tienen concesión o permiso fede-ral, lo que hace un 6.6%, porcentaje insignificante de este úl-timo número.¹

¹Datos estimados por el autor, con base en estadísticas -- oficiales de la Dirección General de Estadística, de la de Re--gistro Federal de Automóviles y de la de Tránsito Federal, 1968

Desde el punto de vista legal, solamente puede autorizar la Dirección General de Tarifas carta de porte a los servicios-concesionados, sin embargo, siempre se ha autorizado a los servicios "piratas". Es posible que la posición de tarifas sea -- realista, aunque no sea legal. Después de todo, el servicio de "piratas" existe, y no se puede suprimir sin causar trastornos a la economía del país. No obstante, esta conducta es antagónica a la de la Dirección General de Tránsito, que no quiere darse por enterada del agudo problema del servicio ilegal, lo que hace pendular la política de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues de un lado abre la puerta a ese servicio y -- por la otra se la cierra.

Independientemente de esa política contradictoria dentro de una misma secretaría, ninguna de las dos posiciones es correcta, porque generan formas ilegales de explotación y en conjunto permiten una oferta de servicios abundante y anárquica -- que crea competencias ruinosas de explotación.

Pero es conveniente analizar cómo repercuten los efectos de esta situación anómala en la carta de porte. Iniciaremos esta revisión con un antecedente de la explotación ilegal. Durante la segunda guerra mundial se crearon las primeras "documenta

doras".²

Su inicio marcó la pauta operativa de muchos posteriores, y el ejemplo consistió en que, cuando el valor de la carga era mayor que el del vehículo, lo quemaba intencionalmente, sustrayendo previamente la carga, para alegar después la pérdida total. Las documentadoras verifican con frecuencia estas prácticas fraudulentas, cambio de domicilio, clausura intempestiva -- sin formalidades legales, etc., de manera que el público usuario resiente pérdidas frecuentes sin posibilidad de reclamación. Estas formas delictivas proliferan por falta de vigilancia de las autoridades, porque no se les exige una fianza o una sanción fuerte, de manera que se garantice solventemente la operación, porque no se vigila el control de tarifas debido a que no pagan impuestos sobre impuestos mercantiles, etc. etc.

Por desgracia, esta práctica prolifera y hasta la fecha no ha sido posible extinguirla. En la Dirección de Tránsito Federal con mucha frecuencia se presentan quejas contra documentadoras que desaparecen como fantasmas de un día para otro y --

²La documentadora es una negociación de comisionistas de transporte de carga. Algunas tienen equipo de transportación, pero éstas son escasas; la gran mayoría traspasa la carga que contrata generalmente a camioneros "piratas" a quienes les paga tarifas ínfimas, pero cobrando ellas al cliente, en cambio, tarifas mayores que las oficiales. Es claro que estas negociaciones no son de transportadores, sino pura y simplemente de comisionistas.

que siembran descontento entre usuarios.

Esto ha hecho pensar a algunos abogados o personas encargadas de formular proyectos de nueva legislación sobre vías generales de comunicación, en la necesidad de asimilar, como ---- transportadores, a simples comisionistas de carga. Estos intentos de asimilación expresados en algunos proyectos, sólo reflejan dos hechos que inciden en estos legisladores: desconocimiento del derecho en general y del mercantil en particular y desconocimiento del problema del autotransporte.

Parece que los legisladores no saben o no han acabado de comprender que son diferentes el transporte y la comisión; que nuestra legislación civil y mercantil y aún la misma legislación en vigor sobre vías de comunicación distinguen con claridad: transportador es el que ejecuta el acto de transporte y comisionista el que, mediante comisión, contrata los servicios de la transportación pero no los ejecuta; puede, eventualmente un transportista convertirse en cargador, pero, ya hemos convenido en capítulos anteriores, que estos casos son diferentes.

Sin embargo, el hecho grave estriba en el problema, ya planteado en el inicio de este capítulo, o sea, que la demanda real de servicios de autotransporte supera con creces la oferta concesionada, es decir, la oferta autorizada por el cual, sal--

tando valladares legales y artificiosos de la interpretación legal, ha surgido un numeroso grupo de oferentes de servicio que, sin restricción alguna, circulan por todas las carreteras del país. Este número que es con exceso superior a la autorizada propicia y genera también la aparición de todo tipo de documentadores y casos de contratación subrepticia de carga. Por su parte, muchos de ellos reciben carta de porte, con lo cual el documento pierde la seriedad y la calidad jurídica y mercantil de que debe estar investida.

En estas condiciones, ¿a qué queda reducida la carta de porte?; veamos los efectos sobre la realidad.

A. EXPLOTACION ANARQUICA DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA

a) La legislación en vigor

Para explotar los servicios públicos de autotransportes en las carreteras mexicanas, así como para circular en ellas, se ha dictado una copiosa legislación. Esta ha venido sufriendo diversas reformas a partir de 1925, fecha en que se inicia la política de carreteras que ha tomado tanto impulso a partir del gobierno cardenista.

Los aspectos que podemos considerar hasta ciertos puntos permanentes en toda esta legislación, y que en cierta forma ---

constituyen una extensión en el Plano Nacional de lo que los ca mioneros de la ciudad de México han dado en llamar conquistas - del autotransporte, a través de su lucha gremial desde 1917, -- son los siguientes:

- a. Mexicanidad del autotransporte que se controla mediante la presentación del acta de nacimiento de cada con cesionario.
- b. Limitación del número de unidades concesionadas a cada transportador, para evitar la concentración monopólica.
- c. La asociación espontánea de todos aquellos transportadores que circulan en una misma ruta.
- d. El cierre de rutas que se expresa en la exclusividadde explotación de una ruta por una sola empresa.

Todos estos principios han sido incorporados en la Ley - de Vías Generales de Comunicación, publicada el 19 de febrero - de 1940. Dicha ley ha venido sufriendo algunas reformas, de -- las cuales la que interesa sobre todo a los fines de este estudio es la del Capítulo Segundo del Título Segundo del Libro Segundo, que se refiere a la explotación de caminos (nombre inadecuado porque no se explota el camino sino el servicio). Dicha reforma se verificó mediante Decreto Presidencial de 31 de diciembre de 1947. A su vez, de tal reforma se deriva una regla-

mentación que se conoce con el nombre de Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado el 24 de agosto de 1949.

La síntesis de esta reforma es la siguiente:

El artículo 152 de la ley precitada establece que para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones queda por el término de diez años, únicamente a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituídas por éstos conforme a las leyes del país y en ningún caso a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador.

Los servicios públicos se dividen en:

A. Transportes de personas:

- a) Servicio de primera
- b) Servicio de segunda
- c) Servicio exclusivo de turistas

B. Transporte de carga

- a) Servicio de carga
- b) Servicio de express

C. Transporte de personas y de cosas (en el mismo vehícu

- lo)

Servicio mixto.

Se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancías, materiales de construcción, animales y, en general de cosas, utilizando vehículos abiertos o cerrados.

Se entiende por servicio de express el transporte en vehículos cerrados, de pequeños bultos o paquetes de mercancías - en general, cuyo valor declarará en todo caso el remitente. Este tipo de transporte se ajustará a horarios, pues el plazo de entrega debe ser inferior al de la carga. Hasta la fecha, el servicio de paquetería sólo se ha autorizado a los servicios de pasajeros.

Como una modalidad del servicio de carga regular, el Reglamento de Explotación de Caminos previene, en sus artículos 154 y siguientes, el transporte de frutas, legumbres y otros artículos perecederos, que autoriza a los concesionarios para utilizar todas las carreteras federales sin limitación de rutas. El servicio puede hacerse utilizando vehículos con sistema de refrigeración propio.

El artículo 153 de la ley de la materia habla de los casos en que los transportes no necesitarán concesión, sino permisos, y son:

- a. Los vehículos de establecimiento educacionales, instituciones deportivas y de compañías de navegación acuática o aérea, siempre que se realicen en vehículos -- contratados o de propiedad de las entidades respectivas y para sus propios fines.
- b. El transporte de muebles y efectos en uno.
- c. Los servicios de grúa para el arrastre o transporte - de vehículos.
- d. Los transportes para la distribución de petróleo y -- sus derivados.
- e. Los transportes que por su reducida importancia o sus particulares, no constituyen servicios públicos de -- los que ameriten concesión en los términos de la ley, a juicio de la secretaría.
- f. Los agricultores, mineros, empresas de construcción y los comerciantes o industriales, sean personas físi-- cas o morales, podrán hacer el transporte por las ca-- rreteras federales de los productos o artículos de su propiedad, utilizando vehículos también de su exclusiva propiedad, debiendo obtener de esta secretaría la-- autorización correspondiente.

La secretaría puede expedir permisos temporales en los -
casos siguientes:

- a) Para hacer frente a demandas especiales de transporte presentadas con motivo de fiestas, ferias, peregrinaciones o cualquier otro evento que origina un movimiento extraordinario de pasajeros.
- b) Para incrementar y acelerar el transporte de productos agrícolas en determinadas regiones en épocas de recolección.
- c) Para efectuar el transporte en tramos de caminos en construcción o que, por condiciones especiales, no permitan un tráfico permanente y regular.
- d) Cuando se presente demanda extraordinaria de transporte superior a la capacidad de los servicios concesionados.

Se expiden asimismo permisos a aquellas personas físicas o morales que explotaren servicio público de carácter estatal, para utilizar tramos de carretera federal, cuando el tránsito por estas últimas sea necesario para la ejecución del servicio local y siempre que la longitud del tramo federal no exceda del 40% de la total extensión que tendría la ruta, incluyendo el ramo federal.

Queda prohibido estrictamente a estas personas, la explotación del servicio en el tramo federal, si bien podrán dejar o admitir pasajeros o carga en este tramo, caso de que proviniera

de o tuvieran como puntos de destino, lugares situados a lo largo de los caminos de jurisdicción local, comprendidos en su permiso o concesión del gobierno de los Estados de que se trate.

Se exige que el Estado otorgue a los concesionarios federales la misma posibilidad que esta secretaría da a los servicios locales y se oye en cada caso a los permisionarios o concesionarios, que pudieren resultar afectados, con objeto de evitar competencias desleales.

Los vehículos particulares matriculados fuera de la República, pueden transitar en los caminos de jurisdicción federal, de acuerdo con lo dispuesto en los congresos, convenciones y tratados internacionales, ratificando por el Senado y publicados por el Ejecutivo.

Podrá autorizarse el tránsito de vehículos extranjeros, sólo si a los vehículos mexicanos se les concede la misma facilidad en el país de que se trate y siempre y cuando no se contravengan las disposiciones de la ley y su reglamento.

El servicio público de autotransportes, de acuerdo con lo dicho anteriormente, se presta de dos maneras:

- a) Como servicio general para todo tipo de carga, cuya explotación se condiciona a la constitución de socie-

dades para obtener la respectiva concesión.

- b) Como servicio especializado, condicionándose su explotación a la adquisición de permisos de servicio especializado.

Los incrementos de unidades y de rutas para explotar el servicio público federal de autotransportes, pueden verificarse de tres maneras:

- a) Mediante estudios cuyas conclusiones se publican en el cuadro de necesidades, del cual hablaremos después.
- b) Mediante la federalización, o sea, el procedimiento por el cual aquellos permisos estatales que esperan en un camino que por convenio con la Federación pasaba a depender de esta última jurisdicción, deben también quedar sujetos a la legislación federal.
- c) Mediante regularización de algunas unidades en explotación ilegal, a virtud de un acuerdo administrativo o de una resolución judicial.

En el segundo caso, el incremento puede hacerse en todo tiempo en que se demuestre que la capacidad de transportación es inferior a la necesidad real de este servicio.

Los pasos que se siguen para obtener una concesión mediante declaratoria, son los siguientes:

1. Se promueve en el mes de octubre de cada año la correspondiente declaratoria de necesidades, definiendo con precisión la ruta, la clase de servicio y el número de unidades que falte.

2. Se publica la declaratoria de necesidades después de verificar los estudios económicos y demográficos correspondientes. En el pliego de condiciones anexo, se fija el plazo de concurso para cubrir cada insuficiencia declarada, la calidad del equipo que debe ponerse en uso y otras especificaciones técnicas.

3. En el plazo indicado para el concurso, los aspirantes formulan sus proposiciones de equipos de instalaciones fijas y demás ofertas para realizar el servicio, mediante solicitud acompañada de depósitos (\$ 300.00 por cada unidad solicitada); fianzas; tabla de tarifas; planos de la ruta y de las instalaciones fijas y memoria descriptiva de la ruta y del equipo rodante que se ofrece.

4. La Oficina de Planificación selecciona al que considere mejor oferente, omitiendo dictámen que se turna a la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación.

5. Esta comisión formula nuevo estudio y en él aprueba o rechaza el que le fue enviado.

6. Este nuevo dictámen se turna al secretario del ramo, - quien otorga en primera instancia la concesión, después de cono- cer los estudios de Tránsito y de la Comisión Técnica Consulti- va.

7. Se notifica al beneficiario, quien debe publicar una- síntesis del acuerdo, en el Diario Oficial y en dos diarios de- gran circulación de la capital de la República o de las regio- nes beneficiadas por el servicio. Si no hay inconformes, aquí- termina el trámite de selección.

8. A su vez, los inconformes presentan su promoción de - incoformidad ante Tránsito Federal, que después de oír a las /-- partes, emite, por conducto de su Oficina Jurídica nuevo dictá- men que se turna a la Comisión Técnica Consultiva.

9. Esta vuelve a emitir dictámen que se turna al secreta- rio del ramo.

10. El secretario del ramo emite acuerdo definitivo.

11. Vuelve a publicarse la síntesis del acuerdo, en la -- misma forma anterior. Aquí termina el trámite de selección ad- ministrativa.

12. Si hay inconformidad aún, queda el recurso de amparo.

13. Una vez finiquitado el trámite, se recurre a Tránsito Federal para obtener la concesión y las autorizaciones para establecer el servicio desde luego. Aquélla se otorga cuando el beneficiario cumple en las ofertas hechas en su solicitud.

Como se ve, el trámite es demasiado complicado y técnico; también resulta muy costoso, y, por último, es excesivamente lento. Esta tramitación, que se especifica en el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de la materia, ha pensado simplificarse en obvio de tiempo, costo y trámites para que el servicio no sufra rezagos, pues se ha dado el caso de que algunas declaratorias de necesidades hechas en 1950, a 8 años de tramitación, todavía no se otorgan definitivamente a na die.

Finalmente, es importante dejar asentado que la implanta ción de nuevos permisos, responderá invariablemente a la existencia comprobada de las respectivas necesidades y observándose al efecto las disposiciones legales que norman la materia, cuidando de que no se creen injustas discriminaciones, indebidas preferencias o ventajas, o que se utilicen medios ilícitos o de competencia destructora o innecesaria.

Por su parte, el cuadro de necesidades no es sino el resultado de una serie de estudios económicos y estadísticos rea-

lizados por un grupo de investigadores, todos ellos economistas o estudiantes de la misma carrera. Desde la fecha de vigencia de las reformas actuales de la Ley de Vías Generales de Comunicación se han publicado cuatro cuadros de necesidades, cuya magnitud en cifras concretas se da a conocer en el cuadro número - especial, que demuestra los incrementos de diversa naturaleza - que ha tenido el servicio público federal a partir de las reformas precisadas.

B. EFECTOS DE LA EXPLOTACION ANARQUICA

a) En la mercantilidad

Ya hemos visto que históricamente, de acuerdo con la doctrina y la legislación en vigor, la carta de porte ha sido un documento de crédito; con ella se pueden negociar préstamos, -- ventas, transferencias y otras prácticas de tipo mercantil. Pero, reducida a un procedimiento de dudosa seguridad y aún ante la posibilidad de la inexistencia física de la mercancía especificada en la carta de porte, tal documento pierde toda su solvencia y por eso mismo limita las operaciones mercantiles y crediticias; es decir, se echa a tierra toda la legislación positiva, la doctrina y la práctica histórica.

Va a ser difícil restablecer la confianza en ese documen

to de crédito. Por ahora no se vislumbra ninguna supresión de esa práctica porque, por una parte, las autoridades conceden tales documentos a cualquier empresa, y por la otra, mientras subsista la falta de concesionamiento y, además, la falta de prestación autorizada de servicios, subsistirá también la posibilidad y la necesidad de otorgar esas cartas de porte siquiera para dar seguridades mínimas al usuario. Y ya después que se haya normalizado esta situación, todavía quedará pendiente la solvencia y la seriedad de las empresas de autotransporte (que hoy se ven reducidas a su mínima proporción) y al transcurso de un lapso más o menos largo para restablecer la confianza del público en tales documentos.

En la realidad, un documento de crédito lo es, no en la medida en que lo estatuyan las leyes, sino por la solidez y prestigio de las instituciones que lo emiten. En este caso diremos que la legislación y la doctrina son solamente promesas que facilitan el camino para que la carta de porte se convierta en un documento de crédito, pero para que tal desideratum se convierta en práctica consuetudinaria se requiere que se satisfaga una serie de condiciones previas que hoy no existen, siendo la principal de éstas la seriedad de la empresa transportista que la emite. Las empresas de autotransporte de carga distan mucho de ser empresas solventes; aún las más fuertes no pue-

den constituirse en garantía de la calidad y la cantidad de la carga amparada por la carta de porte. Además, para que la carta de porte pueda llenar todos los extremos de solvencia, se requiere que la propia empresa transportadora tenga confianza en el cargador o, dicho de otra manera, que verifique exhaustivamente la remisión. Es decir, el crédito se establecerá mediante la práctica y a través del tiempo, porque por ahora sólo --- constituye una promesa.

En resumen: la situación actual del autotransporte y la de nuestro propio comercio impiden que la carta de porte sea en la realidad un documento de crédito con solvencia real.

b) En las partes del contrato

Ya hemos dicho que el texto escrito de nuestra legislación positiva es incompleto por cuanto sólo obliga en el contrato al porteador. Esto ya constituye de por sí una grave deficiencia que debe subsanarse cuanto antes, ya que es incompatible la naturaleza intrínseca de todo documento de crédito. Pero se agrava más por la anarquía de la explotación del servicio y por la práctica administrativa de comunicaciones. Esta última, con un criterio empedernidamente burocrático, sólo atiende quejas del público usuario, pero jamás del porteador. De esta forma se convierte en agencia de reclamaciones de una sola par-

te. Si algún destinatario se niega a recibir la carga que le es enviada y el porteador presenta queja a Comunicaciones, invariablemente ésta contesta que no puede intervenir contra el porteador. El trámite administrativo se realiza con frecuencia al mismo tiempo que el trámite legal, y es también frecuente que la resolución que sobre ambos recae, sea opuesta en un mismo caso. Esto obliga también a establecer una definición sobre las reclamaciones, con objeto de evitar esa duplicidad y esas resoluciones contradictorias. Obliga también a definir la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones, para que atienda a las dos partes y no sólo a una.

En cuanto a la explotación anárquica del servicio, diremos que agrava el problema porque impide que el porteador establezca con la debida seriedad y conocimiento la recepción y avalúo de la carga que le es confiada. Al faltar este requisito, la carga que ampara la carta de porte carece de solvencia y no puede, por eso mismo, convertirse en la práctica en documento de crédito, magüer lo establezca nuestra legislación.

Ya hemos dicho que el comercio debe tener también seriedad en sus envíos. Si el comercio miente en las cualidades que anuncia en sus productos, se resquebraja en esa misma medida el crédito. Pero es indudable que un transporte consolidado, podría evitar en gran medida esos fraudes al recibir la carga. -

La anarquía en la explotación impide que el autotransporte se consolide y por eso mismo proliferan los fraudes con las calidades de las mercancías. En este caso, la legislación debe contemplar ya no sólo reclamaciones civiles a largo plazo, sino intervenciones administrativas directas que obliguen al cargador.

Otro caso, muy frecuente por cierto, al grado de que podría constituir la generalidad en la operación de la carga y -- que se origina por la estructura jurídica de la explotación, basada en rutas fijas y pequeñas, es el de que un porteador se -- convierta en cargador por la reexpedición de la carga, siguiendo otras rutas. Este caso, que complica la explotación y demuestra lo anacrónico de la legislación positiva en este aspecto, debiera ser estudiado y reglamentado con cuidado. Después de todo, ahora se formula un nuevo reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Es aquí donde intervienen a veces las llamadas documentadoras con los resultados que ya hemos mencionado. La legislación debiera prever estos casos que, repito, constituyen la generalidad.

c) En las obligaciones del contrato

En el inciso anterior hemos abordado, anticipadamente, algunos tópicos de este tema. Aquí trataremos de llevarlos a --

sus conclusiones postreras.

Si el contrato de transporte, latamente, sólo obliga al porteador a trasladar un objeto, mediante una retribución, como documento de crédito obliga al cargador; sin embargo, esta obligación sólo se deduce por analogía, pero debiera expresarse clara y distintamente en la legislación crediticia, tanto en la mercantil y en la de comunicaciones. Definir estas obligaciones es absolutamente necesario.

d) Efectos sobre las tarifas del autotransporte

Las tarifas son las que resienten más sensiblemente los efectos de esa anarquía.

¿Qué es una tarifa? En términos llanos, es el precio del transporte; en términos judiciales, es un precio de porte que fija el poder público; sin embargo, si el precio es fijado por el poder público y por eso mismo, estable por un tiempo más o menos largo, los efectos de una concurrencia anárquica no sólo la hacen variar, sino que la deterioran en forma permanente al grado de que, a veces, se realiza el cobro por abajo del costo industrial.

Naturalmente, este cobro caprichoso, constituye una realidad más fuerte que cualquier valladar oficial -en la generali

dad de las veces ineficaz por la forma en que se aplica y por la corrupción administrativa- y que se impone en el mercado con fuerza incontrolable y tremenda, dañando en primer término al transportador, pero también al público.

De hecho, el cargador real no paga nunca precios inferiores a la tarifa oficial y a veces, en cambio, por desconocimiento y por la falta de seriedad del porteador, paga cuotas superiores a la tarifa. Pero el contratista del transporte -- utiliza los servicios de transportador pirata al que le paga siempre cuotas inferiores a la tarifa. Como el transportador ilegal constituye el 94% del total de transportistas, impone la realidad en la tarifa y no la que autoriza el Estado.

Ahora bien, el hecho de que la tarifa que impera en el mercado difiera de la que fija la autoridad, no implica que esta última sea calculada en forma irreal. Lo que ocurre es que la tarifa que cobra el transportador ilegal, es de competencia ruinosa, y en la generalidad de los casos es compulsiva por la necesidad que impone el pago de letras y otros gastos del propietario del vehículo. Así se arruinan anualmente numerosas economías privadas y así se impide la consolidación de las empresas.

En suma, el mercado actual del transporte impone la que

rra de tarifas. El hecho se produce porque siendo la tarifa un precio oficial, fijo, más o menos durable, pretende regir una - concurrencia caótica que debiendo dirigir, se le escapa y no -- intenta siquiera supervisar.

C. LAS SOCIEDADES DE AUTOTRANSPORTISTAS

El transportista aislado es débil, su economía está sujeta a muchos vaivenes; nadie ignora en el gremio de camioneros - que este transportista vive a base de créditos. Eso es por varias razones, algunas de las cuales son estas: el transportista aislado generalmente no tiene contabilidad en su negocio y, él mismo, al renovar su equipo, al comprar refacciones o para mantenerlo en condiciones presentables, tiene que recurrir a elementos parasitarios que ha amasado grandes fortunas: el agiotista de la propia línea. Solamente las empresas que disponen de reservas y, en muy contados casos, algunos transportistas aislados que llevan contabilidad en orden, guardan reservas de amortización que los mantiene a salvo de los créditos usuarios.

Sin embargo, esta experiencia no se asimiló sino parcialmente, como mero impulso gregario; empero, como no existían antecedentes, ni reglamentos aplicables, ni estudios económicos, - en suma, porque la industria había nacido espontáneamente, sin-

plan previo, sin objetivos mediatos; su organización también fue un producto empírico, libremente surgido del mismo elemento camionero. La primera forma organizativa fue lo que llamaron línea; después, fue el Sindicato de Permisarios; posteriormente surgió la Cooperativa, forma de sociedad que fracasó en las líneas del Distrito Federal por diversos motivos, pero principalmente por falta de comprensión significado de este ensayo social. El licenciado Moisés T. de la Peña, en su libro "Los Problemas del Autotransporte del Distrito Federal", ha efectuado un estudio concienzudo de este fenómeno, y ha llegado a la conclusión de que la cooperativa en el medio camionero y en este régimen social, no es aplicable. Nosotros hemos trasladado esa opinión al medio camionero foráneo y hemos obtenido el mismo resultado, pues las cooperativas de autotransportes que operan -- ajustadas a la Ley de Cooperativas, es decir, las auténticas -- cooperativas, arrastran una vida paupérrima, y en cambio, aquellas otras disfrazadas de cooperativas, con las que reciben los beneficios que se otorgan a estas sociedades. Existen en la -- historia de las cooperativas foráneas numerosos casos de quiebra, desfalcos y otros casos semejantes. Finalmente, algunas -- empresas foráneas de autotransportes han adoptado la forma de -- sociedades mercantiles. Empero, los tipos de sociedades mercantiles enumerados en la ley que las rige, no satisfacen, a nuestro juicio, a la práctica real del autotransporte nacional. Su

adopción va entrando demasiado lentamente en el camionero mexicano que sigue administrando su unidad, a pesar de la aceptación de integrar la sociedad mercantil.

Las sociedades de permisionarios aceptan muy variadas --- obligaciones para sus socios que van desde el prorrateo más simple de los gastos de administración de una línea, hasta empresas que son verdaderas sociedades capitalistas.

Oficialmente, todo el autotransporte concesionado se agrupa en sociedades; no obstante, este agrupamiento sólo comprende a una ínfima parte del transportador carguero. De hecho, en más del 90%, los autotransportistas operan aislados, y ésto, naturalmente, no sólo les afecta su economía y su resistencia legal, sino que bien visto, afecta a la economía del país en conjunto y, en particular, a la economía de los transportes. ¿Cómo ocurre este proceso que se antoja paradójico? El autotransporte, como toda actividad económica, requiere previsión, un cierto número de conocimientos. Hasta ahora ha tenido un período de ascenso por condiciones excepcionales de nuestro crecimiento: México no tiene un sistema férreo eficaz, ni tiene marina de cabotaje, ni ríos navegables; consecuentemente, la carga excedente es transportada por carretera, aunque sea más costoso el transporte. Este crecimiento de la demanda ha originado una oferta anárquica de servicios (se explica que sea anárquica porque la Dirección -

de Tránsito Federal ha sido incapaz de resolver el problema, a pesar de que cuenta con el instrumental técnico y legal necesario). Como no se ha abordado la resolución del problema en ninguna forma, el crecimiento se ha operado al margen de la ley y sin ninguna forma de regulación, por lo que ha excedido ese crecimiento a la demanda real. Esto origina una lucha desesperada por sobrevivir, que orilla a una despiadada guerra de tarifas:-- dinariamente. La ruina de una pequeña economía privada no es grave cuando es aislada; causa compasión, pero no inquietud; em pero, cuando año con año es un grupo numeroso el que va a la ruina, afecta a la economía del país y nos hace pensar que algo anda mal en ese segmento social y en su regulación administrativa y legal.

Mientras no se aborde con seriedad la resolución de este problema y para ello hace falta capacidad y honestidad, el fenómeno no desaparecerá.

Esto impide también la consolidación de las empresas de carga autorizadas y sin autorización, que, por la competencia despiadada de los transportadores "piratas", sobreviven sólo gracias a su organización y a su prestigio, aunque algunas de ellas, alquilen sus concesiones y traspasen su carga, mediante omisos porcentajes, a "piratas".

En resumen, la anarquía en la explotación del autotransporte de carga, que constituye una virtual forma de "libre tránsito" consentida en su forma más defectuosa, por las autoridades, conduce también a la disgregación y al debilitamiento de las empresas constituidas.

El libre tránsito

Otra experiencia que no podemos omitir de ninguna manera es la del libre tránsito, por lo que tanto han abogado algunos grupos políticos y periódicos mal informados. En sus orígenes, el autotransporte se explotó en esa forma y al paso de los años la experiencia ha demostrado que no es posible, dadas las complejidades de la explotación y de la extensión de nuestra red camionera, continuar la operación en igual forma. Recuerdan algunos la libertad de tránsito más pura y completa, la libre competencia en el transporte, llevada al extremo de la falta de control por parte del Estado. Los periodistas y políticos que abogan hoy por la libertad irrestricta del tránsito no pueden prosperar ningún servicio, que fue lo que sucedió precisamente en aquellos años. Hubo necesidad de que los camiones realizaran un movimiento tumultuoso en el Distrito Federal para que los camioneros pudieran poner coto a esa práctica que impedía el desarrollo del servicio. En aquellos años los improvisados autotransportes corrían sin ruta fija, sin horario, sin tarifas

fijas, sin garantías de ninguna especie, concentración y saturación de servicio en algunos puntos y en otros se carecía a veces absolutamente de todo medio de comunicación.

Para que exista el servicio público regular, es necesario otorgar garantías a los transportistas y a los usuarios, lo cual solamente se logra por la concesión o el permiso gubernamental que a la vez impone obligaciones (las de mantener servicio regular), también asegura derechos (los de mantener la seguridad de la explotación) y por sus efectos directos e indirectos como la organización de poderosas empresas.

El autotransporte en México, ha venido desarrollándose al mismo compás de crecimiento de nuestras carreteras y de nuestra economía. Dada la orografía montañosa del país, el automóvil representa la unidad real de penetración económica más flexible en el transporte de las mercancías y del pasaje rural. Por esas y otras razones, el transporte tiene en México una importancia suigéneris en la economía vial, y una categoría de primer orden en nuestro desenvolvimiento económico general. Pero, independientemente de estas consideraciones, la ley que norma la explotación de este servicio y la realidad del mismo han caminado por senderos opuestos.

En efecto, como la ley establece una serie de limitaciones y no se han hecho las declaraciones suficientes para equili

brar la oferta con la demanda, como siempre, la realidad ha saltado sobre valladares artificiosamente legalistas. Este transporte, en una u otra forma, ha encontrado un escape en la explotación ilegal denominada vulgar e indebidamente transporte "pirata".

Existen distintos tipos de "piratas" y vamos a procurar-
enumerarlos a continuación:

1. El caso extremo, o sea, el de aquel transportista que no tiene absolutamente ningún documento que ampare su explotación.
2. El transportador que tiene autorización para el transporte particular y que realiza servicio público.
3. El de aquel que disfruta de autorización estatal o municipal de servicio público y que, saltando jurisdicciones, utiliza la carretera federal.
4. El de servicio particular que cuenta con autorización estatal o municipal, que también hace servicio público federal.
5. El de transportista de carga especializada que lleva carga diferente a la que tiene autorizada en transportes exclusivos para esa carga.
6. El de transportista de servicio público federal que, por tener ruta conocida o especial, se salta de su ru

ta invadiendo una diferente ya concesionada.

7. El de algunos transportes de servicio de pasajeros de primera o segunda clase, que realizan servicio de express o paquetería.
8. Los que circulan al amparo de documentos alterados o falsificados.
9. Algunos vehículos americanos que, con permisos especiales, pasan por nuestra frontera, estableciendo competencia con las empresas nacionales.
10. Los amparados (si se considera que el amparo generalmente es improcedente en este caso).
11. Los remolques de matrícula americana que son movidos por tractores matriculados en México.

Como se ve, de hecho, todos los transportadores son "piratas", aunque algunos de ellos sólo lo sean ocasionalmente.

Sumando todos estos tipos de "piratas", vemos que abundan y que, aparte de los que esporádicamente realizan servicio ilegal, son más los que de manera permanente o sistemática realizan ese servicio y que con toda seguridad rebasan con exceso el número de los autorizados.

En este sector del transporte, ha florecido una explotación suigeneris que propicia nuestra legislación. Se trata de

la explotación que sufre el transportista pirata a manos de las propias empresas autorizadas o de las llamadas compañías documentadoras. En uno o en otro caso, esa explotación constituye una auténtica forma parasitaria dentro del transporte y en fin de cuentas su actividad resulta antisocial, pues frena la libre circulación de mercancías y materias primas, interfiriendo en el desenvolvimiento económico del país.

En la actualidad y de hecho existe el "libre tránsito" en el autotransporte de carga, pues del transporte foráneo sólo el 6.6% es concesionario y podríamos afirmar que el resto, o sea, el 93.4%, opera sin ruta fija, sin control de tarifas, sin obligaciones de ninguna otra índole y perjudica seriamente al concesionario que tiene que ajustarse a tarifas, a plazos fijos de entrega, a pagos de seguro, instalaciones, depósitos, garantías, etc.

Si hay una legislación de por medio, que tiende a regular la explotación del servicio, ¿qué es lo que mantiene esa anarquía en la explotación? ¿quién se beneficia?. A la primera pregunta responderemos que la Secretaría de Comunicaciones conoce de sobra esa irregular, que existe desde 1952 y, sin embargo, no sólo no lo resuelve, sino que lo ahonda día a día. Tiene en sus manos el instrumental técnico y legal para resolverlo, pero hay algo oculto que lo impide, ¿qué podría ser?.

Parece que la respuesta a la segunda pregunta nos entreabre un poco el velo del misterio. Hay más de 80,000 camioneros que cada seis meses se amparan. Cada amparo cuesta \$ 500.00, o sea que al año, por este concepto solamente, se gastan 80 millones de pesos. También se benefician todos los policías, funcionarios e inspectores de tránsito del país, y por este concepto, se gastan como 150 millones de pesos. Si a ello se suman los porcentajes de descuento que van de 10% al 20% del importe bruto del flete, y que cobran al auténtico transportista por el traspaso de carga algunas empresas camioneras (a las que debería cancelárseles las concesiones por ese hecho), los comisionistas, los agentes aduanales, las documentadoras, etc., lo que les importa otro tanto de lo que ya apuntamos, resulta que aproximadamente 500 millones de pesos anuales, como mínimo, se eroga como costo parasitario en el autotransporte de carga. Este hecho es ya tan considerable que debiera hacer reflexiones y actuar en consecuencia a las autoridades superiores. Ese costo innecesario, parasitario y hasta delictivo, podría aprovecharse en actividades productivas, como bienes de capital básico.

Aquí no hemos tomado en cuenta el importe de fraudes, reclamaciones y otros tipos de pérdidas, cuyo efecto recae principalmente en el usuario.

CONCLUSIONES

1a. No existe en nuestra legislación de la materia una -
definición mercantil del contrato de transporte, ni en el resto
de nuestra legislación positiva se define con estricto rigor su
naturaleza.

2a. Hay necesidad de incluir esa definición en el dere--
cho mercantil, que contemple todas las modalidades, prácticas y
tendencias que el desarrollo económico y técnico moderno presen-
ta. La oportunidad se presenta en ocasión de las reformas que-
se proyectan para el Código de Comercio que se encuentra actual-
mente en elaboración.

3a. Considero que los elementos sustantivos de esta defi-
nición se resumen de la siguiente manera: "El contrato de trans-
porte es aquel en el que una persona llamada porteador se obli-
ga con otra, llamada cargador, a trasladar de un lugar a otro -
cualquier clase de objetos bajo su dirección y responsabilidad,

en un tiempo determinado y mediante una retribución llamada porte".

4a. La responsabilidad de las empresas de autotransportes en los casos de embarques con valor no declarado de los objetos a transportar, debe sujetarse al pago de una cuota fija, sin tomar en consideración el valor real de éstas, tomando en cuenta que, para que la empresa porteadora se responsabilice -- del pago total del valor no declarado en caso de pérdida, debe declararse siempre un valor en el momento de la contratación, aumentando un porcentaje proporcional, previamente especificado de dicho valor, como prima de seguro para las empresas, que --- obligue y garantice, sin mayores trámites, la liquidación total en caso de accidentes.

5a. Debe unificarse la carta de porte para todos los medios de transportación, por desempeñar idéntica función básica en cada caso.

6a. El contrato de transporte toma forma concreta en la carta de porte que debe ser al mismo tiempo que contrato un título de crédito, por reunir los elementos característicos de este tipo de documento.

7a. El contrato de transporte es un contrato mercantil -- suigéneris, su modalidad distintiva consiste en que sólo puede--

ser modificado a voluntad de una sola de las partes el cargador, y con obligación plena contractual para el porteador de acatar y aceptar las modificaciones introducidas por el primero.

8a. Debe obligarse la Secretaría de Comunicaciones y --- Transportes a declarar formalmente y con publicidad suficiente, los caminos y ramales de éstos que considera vías de comunica-- ción. Esta declaración expresa y explícita resulta de gran uti- lidad y urgencia para los autotransportistas, tanto para delimi- tar la jurisdicción de los estados y la federación como para -- que regularicen los transportadores su situación ante esas ju- risdicciones.

9a. La explotación del servicio público de autotranspor- tes no constituye un monopolio, como se afirma; ni siquiera el- concesionamiento está acaparado monopólicamente. Al contrario, el autotransporte, particularmente el carguero, está tan subdi- vidido en la propiedad que su dispersión constituye uno de los- obstáculos reales más serios para que la carta de porte llene - la función de documento de crédito. Es urgente organizar al -- transportador no sólo para bien del usuario sino del mismo ---- transportador, que sólo así podrá obtener tarifas remunerativas y la consolidación de su hoy parva economía.

10a. La explotación anárquica del autotransporte de carga,

hoy constituida en la más desordenada explotación de libre tránsito, conduce a la imposibilidad de aplicar en todos los casos a las partes la vigilancia necesaria para constituir a la carta de porte en un documento de crédito.

lla. Mientras la autoridad no regularice la situación -- del autotransportista que hoy opera al margen de la ley, no habrá ni una remota esperanza de darle a la carta de crédito el valor y la solvencia que la ley le confiere. Para ello, es preciso que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aborde -- técnicamente el estudio de este problema, en lugar de tratarlo burocráticamente.