

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

# LA SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES



T E S I S  
QUE PARA OBTENER  
EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A:  
MIGUEL TORRES ROLDAN

México, D. F.  
-1971-



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.

## LA SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES

**A mi madre**

**cual brillante estela ha  
guiado la senda de mi vida.**

**A mi esposa**

**que en las horas amargas  
de nuestra vida, siempre  
tiene a flor de labio una  
sonrisa y una palabra de  
aliento que me anima.**

**A mis hijos**

**Viky, Ana Laura, Normita y Luis Miguel  
que son el consuelo de mi vida.**

**A mis hermanos**

**con el cariño que siempre nos  
ha unido.**

Con todo mi afecto a mis tíos  
y demás miembros de mi querida  
familia.

A mis queridos amigos.

**A mi querida  
Facultad de Derecho de la UNAM.**

**Con gratitud a todos  
mis maestros.**

**AL SR. LIC. FERNANDO OJESTO MARTINEZ**

**Director de la Facultad de Derecho,-  
de la Universidad Nacional Autónoma  
de México, quien tuvo a bien dirigir  
me este trabajo. Para él mi gratitud  
y respeto.**



**INDICE**

## INDICE

### INTRODUCCION

.... págs. 12-13

### CAPITULO PRIMERO

#### LA AUTOTRANSPORTACION PUBLICA EN CAMINOS NACIONALES

Origen y evolución de los servicios públicos de autotransporte de personas y cosas, en los caminos de jurisdicción federal, en vehículos automotores.- La transportación pública como una actividad de particulares.- Primeros ordenamientos jurídicos sobre la materia.- La primera Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 1931.- El permisionario individual La línea.- La Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento, de 1932.- La obligación de los permisionarios de agruparse exclusivamente en sociedades cooperativas y su resultado.- La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939 y sus reformas al Título Segundo, Capítulo Segundo, Libro Segundo, de 1947.- El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.- Principios Generales que rigen actualmente la autotransportación pública de carga y pasaje en caminos nacionales; La mexicanidad de la actividad autotransportadora; la operación de los servicios mediante concesiones o permisos; número de concesiones o permisos de los que pueden ser titulares las personas físicas y las sociedades. Las diversas clases de servicios públicos federales de autotransporte: a).- de personas; b).- de carga; c).- mixto.- Particularidades de cada uno de los servicios existentes.- Los servicios públicos de carga especializada.- La circulación en los caminos nacionales, de vehículos particulares.- Las distintas clases de permisos. La Anarquía que existe actualmente dentro de los servicios públicos de autotransporte y sus consecuencias.- Las sociedades documentadoras.- El pirataje en caminos nacionales; nuestra opinión.

..... 15-41

### CAPITULO SEGUNDO

#### LA SOCIEDAD MERCANTIL

La sociedad.- El concepto de sociedad.- su acepción jurídica.- La sociedad en el Derecho: a).- forma; b).- contenido; c).- fines; d).- valores.- Sociedades civiles y mercantiles.- Definición de

sociedad mercantil en la Ley y en la Doctrina.- Clasificación de las sociedades mercantiles: a).-Sociedades de capital; b).- Sociedades de personas.- Las diversas especies de sociedades mercantiles que el Derecho Mexicano reconoce.- La constitución de una sociedad mercantil.- Requisitos de la escritura social; a).-requisitos esenciales; b).-requisitos secundarios.- Inscripción de las sociedades mercantiles.- Características de la sociedad anonima y de la sociedad de responsabilidad limitada.

..... 43-57

### CAPITULO TERCERO

#### LA SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES

Origen y reglamentación de la sociedad de autotransportes.-Explicación del nombre genérico.- Análisis de su estructura genérica, según el tipo de sociedad mercantil que adopte, así como de sus particularidades específicas que la distinguen.- Nuestra opinión en cada caso.- Control Oficial.- Procedimiento para su constitución.- Registro de sociedades de autotransportes en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Limitaciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación al número de sociedades que operan servicios públicos de autotransporte.- Especies de sociedades mercantiles más usuales en la actividad autotransportadora.- Objeto social.- Denominación y razón social.- Duración.- Domicilio social.- De los socios.- Separación y Exclusión de socios.- Capital social.- Aportaciones.- Capital suscrito y pagado íntegramente al constituirse la sociedad, excepciones legales.- Variación del Capital social.- Fondos de reserva.- Fondos especiales.- De la Administración.- Vigilancia de la sociedad.- Asambleas.- Disolución y liquidación de la sociedad.- Inscripción de la sociedad.- Proyectos tipo de bases constitutivas, de sociedades de autotransportes formalizadas como sociedad anonima y como sociedad cooperativa.

..... 59-150

#### CONCLUSIONES

..... 152-155

#### BIBLIOGRAFIA

..... 157-159

## INTRODUCCION

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

El haber tenido la oportunidad de trabajar en la organización jurídica de la industria del autotransporte, la mayor parte de mi vida, me ha permitido conocer sus múltiples problemas. Esta es la razón que me impulsa a desarrollar el tema de la sociedad de autotransportes.

Se trata de un ensayo que examina los puntos esenciales de la problemática de dicha sociedad y desde luego implica un apunte, ya que puede dar lugar a investigaciones más profundas.

Antes de entrar en materia, hemos considerado necesario dar a conocer al lector, en un breve espacio, el plan general de este trabajo y anticipar su contenido a grandes rasgos.

Hemos dividido esta tesis en tres capítulos a los que denominamos: La Autotransportación Pública en Caminos Nacionales, La Sociedad Mercantil y la Sociedad de Autotransportes.

En la primera parte damos noción general del origen y evolución de la transportación pública de carga y pasaje, a través de los caminos de jurisdicción federal, en vehículos automotores, estudiando los primeros ordenamientos jurídicos que estuvieron vigentes en esta materia y las diversas leyes federales sobre autotransportes, empezando nuestro estudio con la primera Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 1931, hasta llegar a la Ley vigente de 1939 y sus reformas al Título Segundo, Capítulo Segundo, Libro Segun-

do de 1947 y como parte final de ese capítulo, planteamos la anarquía que ahora existe dentro de la operación de los servicios públicos de autotransportes y que la legislación actual no ha podido regir a base de investigar sus antecedentes y su realidad. Sobre este tema, daremos nuestros puntos de vista.

En el segundo capítulo de esta tesis, nos referimos a la naturaleza social del ser humano. Examinamos el concepto de sociedad, después continuamos con la clasificación de las sociedades en: civiles y mercantiles, para hacer un breve estudio de la sociedad mercantil en general y de las diversas especies de este tipo de sociedad, que el Derecho Mexicano reconoce.

Y por último, en el tercer capítulo, estudiamos la reglamentación específica de esa figura jurídica a la que hemos denominado la 'Sociedad de Autotransportes', refiriéndonos a cada una de sus modalidades específicas.

Como parte final, incluimos unos proyectos de 'bases constitutivas', de una sociedad de autotransportes, constituida en la forma de sociedad anónima y otro en una sociedad cooperativa con objeto de ilustrar en mejor forma las afirmaciones contenidas en este estudio.

**CAPITULO PRIMERO**

**LA AUTOTRANSPORTACION PUBLICA  
EN CAMINOS NACIONALES**

## CAPITULO PRIMERO

### LA AUTOTRANSPORTACION PUBLICA EN CAMINOS NACIONALES

En la primera etapa de la época contemporánea, las necesidades de transportación fueron satisfechas por la operación de las vías férreas, que cumplieron su misión satisfactoriamente, hasta la segunda década del presente siglo; pero a partir de entonces, la creciente industrialización y consecuentemente el incremento de la producción de bienes, hizo notoria la falta de capacidad y de flexibilidad de este medio de transporte, cuyo funcionamiento quedaba restringido, por circunstancias de orden técnico, sobre todo las derivadas de la existencia de un sólo carril, para recorridos en ambos sentidos, el alto costo del equipo y la necesidad de espera para la integración y consolidación de grandes convoyes que hiciesen económi-



cos los costos de operación.

Esta falta de capacidad y flexibilidad del ferrocarril, como medio de transportación, vino a ser resuelta con la aparición, en el mercado internacional, de unidades automotoras, aptas para transportar mercancías y personas a través de los caminos nacionales, con bajo costo de adquisición y de operación. Por lo anterior, podemos afirmar que el vehículo de motor de combustión interna, en la forma que lo conocemos actualmente, nació en el siglo XX. Los vehículos de esa clase, encontraron serios obstáculos, debido a los malos caminos y a leyes anacrónicas, además de la natural oposición de las empresas y particulares habituados al ferrocarril y también a los carruajes tirados por animales. Es fácil comprender que los que viajaban en camión, en esa época, era por la necesidad de llegar a algún poblado que no tocaba el ferrocarril, así que era un medio de transporte excepcional.

En nuestro país, el sistema de autotransportes de servicio público de pasajeros y de carga, surgió a la vida económica en 1915, con anterioridad a la existencia de caminos -- adecuados para esta actividad y antes también de que se formularan leyes y reglamentos que normaran sus fines.

Fueron al principio unas cuantas personas físicas, quienes se lanzaron a la aventura del transporte por los viejos caminos, acarreando mercancías y pasajeros, desde las ciudades hasta los más apartados poblados y rancherías. Brechas y veredas supieron del esfuerzo de estos peoneros del autotransporte, que llevaban hasta los más lejanos rincones del país, - los productos de otras zonas y su labor modesta e incansable -

permitió el intercambio de seres y de cosas, que significó acercamiento, civilización y cultura.

Las ventajas que representaba este nuevo medio de transportación ágil, adaptable fácilmente a su movilización, -- aún por los malos caminos de aquella época, despertó el interés de los gobiernos y se originó la construcción de carreteras de tipo moderno, adecuadas para la autotransportación; misma que con las constantes mejoras técnicas, ha venido a integrar las - actuales redes camineras.

Es en el régimen de Gobierno del Gral. Plutarco - - Elías Calles, cuando se inicia en nuestro país la primera etapa de industrialización de una red caminera; realizándose entonces la construcción, ya bajo consideraciones de planeación técnica, de carreteras entre nuestra capital y las ciudades de Puebla, - Pachuca, Toluca y Cuernavaca y también tramos de caminos cercanos a las ciudades de Guadalajara y Monterrey.

Como resultante de este paso inicial en la construcción y desenvolvimiento del sistema nacional de caminos, el auto-transporte hubo de evolucionar en forma paralela, mejorándose la prestación de los servicios que empezaron a ser más rápidos, flexibles y adecuados a las necesidades a satisfacer; pero considerando que la hasta entonces forma de operación debía actualizarse, dejando ya de ser una actividad de arbitrio particular, ya que, en efecto, no podía continuar dejándose en manos de las personas físicas la forma de desarrollo de una actividad industrial, que tiene relación tan estrecha con el interés general, - y que en cambio éste exigía la intervención decisiva del Estado. La Federación promulgó las primeras disposiciones jurídicas en-

caminadas a reglamentar los diversos aspectos de la evolución de la industria, planificando el desarrollo del autotransporte y estudiando la forma de prestación de los servicios.

Los primeros ordenamientos jurídicos que se dieron en esta materia, afrontaron en su aspecto simplista el primer problema que creó la transportación pública de personas y de carga, que fué el relativo al ordenamiento de tránsito de los vehículos automotores, por la proyección novedosa que tal fenómeno traía respecto del orden en los centros urbanos, de los peligros de su ejecución en medios no acostumbrados a él, y de otros aspectos estrictamente formales. El Estado actuó, inicialmente, en este caso, por medio de reglamentos administrativos, llamados de tránsito.

Con la apertura de los caminos, carreteras y la integración sucesiva del actual sistema de vías federales que constituye, a no dudarlo, uno de los más impresionantes renglones de la actividad nacional; el transporte de personas y cosas por esa vía, toma un orden en la vida económica del país.

Frente a la reglamentación de tránsito, como aspecto formal de la autotransportación, emergió entonces la necesidad de substituir aquella, por un conjunto de normas que le dieran objetividad y sustancia legal al complejo cuadro de materias que presentó el sistema de la autotransportación nacional.

El legislador tuvo entonces la tarea de ordenar lo que apareció impetuosamente, según dos grandes demandas: la del interés público, cuya custodia exigía que la transportación no desembocara en la anarquía o no degenerara en casos de abuso respecto de los usuarios; y la del interés privado, que demandaba alicientes para sus inversiones, esfuerzos y organización,

mediante la adopción de principios generales que le dieran permanencia.

De este modo se empezó a legislar sobre la materia, creándose la primera legislación federal sobre autotransportes, denominada Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte del 29 de agosto de 1931. Esta Ley regulaba la autorización para la prestación de los servicios públicos de autotransporte, que se estableció documentalmente en 'permisos de ruta', que consignaban el derecho exclusivo de las personas físicas, para operar el servicio público de autotransportes en una ruta determinada.

Al impulso de una lógica e indispensable evolución, paralela a la evolución del país y debido a las necesidades -- que los servicios iban exigiendo, como eran la instalación de oficinas, terminales y demás servicios conexos indispensables para la operación y ante la imposibilidad de que cada permisionario físico contara, en lo individual, con estos servicios conexos, estos tuvieron que realizar la operación, agrupándose -- en lo que se dió por llamar 'línea'.

La línea era una agrupación espontánea, formada -- por los permisionarios, en la cual sumaban su esfuerzo cada -- uno, conservando la individualidad de sus permisos y vehículos y en la cual se reunían por rutas o como mejor les conviniera y de esta manera, mancomunadamente, operaban el servicio, alquilaban un local o bodega, formulaban un rol de servicios para el efecto de someterse a horarios fijados por el Estado y -- los gastos generales se los prorrateaban o cubrían con un porcentaje de los ingresos que se obtenían.

A pesar de haber tenido una breve vigencia la Ley de 1931, en virtud de lo poco satisfactoria a las funciones para las que había sido creada, fué útil para esos tiempos, en virtud de que, por decirlo así, fué una ley experimental que con el tiempo y con las experiencias fué dando origen a otras más técnicas y acordes con la realidad.

Posteriormente, por decreto del C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Pascual Ortiz Rubio, de fecha 28 de junio de 1932 se modificó y adicionó la Ley de Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte de 1931, y en el Diario Oficial de fecha 28 de septiembre de 1932 se publicó la segunda Ley sobre Vías Generales de Comunicación.

En virtud de lo abstracto de esta ley y tratando de dar mayor claridad a sus preceptos, para su mejor interpretación, poco tiempo después se elaboró un reglamento de dicha ley, el cual, con la denominación de "Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y en los Particulares de Concesión Federal", fué publicado en el Diario Oficial de fecha 31 de diciembre de 1932.

Es esta ley la que por primera vez reglamenta la obligación de los permisionarios de agruparse en sociedades, pero únicamente establecía un sólo tipo de agrupación, en la que debían constituirse los permisionarios: la Sociedad Cooperativa. En su artículo 168 fracción VIII decía:

"Los permisionarios para un mismo camino, tendrán obligación de constituirse en cooperativas o en otras sociedades similares, pero por ningún motivo en la anónima."

"La sociedad así formada, tendrá los mismos derechos y obligaciones que los permisionarios, debiendo ser aprobadas por la Secretaría sus bases y estatutos."

Ignoramos qué quiso decir el legislador agregando "o en otra similar", ya que de una manera terminante prohibía la constitución de sociedades anónimas y definitivamente autorizaba un sólo tipo de sociedades, prohibiendo todas las demás formas de sociedad que establecía la Ley.

Debido a lo prescrito por esta nueva Ley, empezaron a surgir numerosas sociedades cooperativas, ya que además de que se les otorgaba preferencia para obtener los permisos de ruta, para la operación de los servicios, lo cual equivalía a un privilegio, también era causa de revocación de los permisos de ruta, el hecho de que los permisionarios, se rehusasen a formar parte de una cooperativa.

El resultado fué que todas las cooperativas constituidas, no fueron más que sociedades simuladas, que debido a la obligación que imponía la Ley y a los privilegios otorgados a éstas, se constituían para cumplir y a la vez obtener el otorgamiento de más permisos de ruta, lo cual siempre significaba un valor en activo y con lo cual se hizo producir un falso cooperativismo dentro del autotransporte nacional, resultando todo ello opuesto a los propósitos de la legislación.

Sin embargo y a pesar del gran número de cooperativas surgidas, existía otro grupo de permisionarios renuentes a formar cooperativas, que deseaban continuar prestando el servicio en lo individual o constituirse en otro tipo de sociedad, y por ello entablaron juicios de amparo ante los tribunales --

competentes, impugnando la anticonstitucionalidad de la ley, - al imponer un sólo tipo de sociedad.

Por este motivo y ante la imposibilidad de poder - aplicar las mencionadas disposiciones, hubo acuerdos especia- - les publicados en el Diario Oficial de la Federación, en los - cuales se prorrogaban los plazos que tenían los permisionarios para constituirse en cooperativas. Posteriormente, debido a es- - tos acuerdos y en plena segunda guerra mundial, el Estado se - olvidó de aplicar la ley y a los permisionarios sujetarse a -- ella, los cuales alegaban siempre que necesitaban otra ley que previera todas las necesidades de los industriales de esta ra- - ma y principalmente que se les permitiera agruparse en la so- - ciedad mercantil que más les conviniera, de acuerdo con la im- portancia y cuantía de las inversiones.

Durante toda esta época, dentro del autotransporte reinó una anarquía en la operación de los servicios. Por una - parte, existían las 'líneas', que sin ninguna organización le- gal continuaban surgiendo; por otra, las sociedades cooperati- vas que, debido a lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932 se habían constituido, y las cuales aún - cuando no funcionaban como tales si operaban los servicios an- te terceros; y existía asimismo un numeroso grupo de permisio- narios que continuaban operando el servicio en lo individual. Todos ellos explotaban los servicios, como lo afirmamos, en -- una forma anárquica, sin reglas específicas, con equipos malos, los servicios conexos eran pésimos, las maniobras se hacían en lugares inadecuados, las tarifas no existían, ya que las que - se aplicaban eran de acuerdo con la oferta y la demanda del mo

mento, procurando que éstas siempre llevarán cierto paralelismo con las tarifas ferroviarias.

Debido a todos estos problemas en la operación de los servicios públicos de carga y pasaje, la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932 dejó de ser aplicable y hubo necesidad de sustituirla por otra más adecuada que reuniera los requisitos exigidos por la evolución de la industria de que se trata. En tal virtud, el 30 de diciembre de 1939 surgió una -- nueva Ley que fué publicada en el Diario Oficial, el 19 de febrero de 1940, ley que, como las anteriores, no interpretó las necesidades reales requeridas para la operación de los servi-- cios.

El 31 de diciembre de 1947 por Decreto Presiden-- cial, se reformó el Título Segundo, Capítulo II del Libro Se-- gundo de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939, ha-- biendo sido publicadas estas reformas en el Diario Oficial del 9 de enero de 1948.

Así mismo, por decreto del C. Presidente Constitu-- cional de los Estados Unidos Mexicanos, Lic. Miguel Alemán Val-- dez, se expidió el Reglamento del Capítulo de Explotación de - Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el cual - fué publicado en el Diario Oficial del 24 de agosto de 1949.

Son la Ley de Vías Generales de Comunicación de -- 1939, sus reformas al título segundo, Capítulo Segundo, del Li-- bro Segundo antes expresados y el Reglamento del Capítulo de - Explotación de Caminos de la misma ley, los que actualmente re-- gulan la autotransportación pública que se realiza a través de los caminos nacionales, bajo los siguientes lineamientos bási--



cos:

El autotransporte de personas y cosas por caminos de jurisdicción federal, se considera un servicio público; el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, define como servicio público - de autotransporte, los de personas, equipajes y carga, por todos los caminos de jurisdicción federal, ofrecidos o prestados a terceros, contra el pago de una retribución en numerario y - mediante el uso de vehículos automotores con cualquier forma - de propulsión mecánica (Art. 1o.).

El autotransporte de pasajeros y carga no podrá - prestarse por particulares, sin previo otorgamiento de una concesión para ese efecto, expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por el término de 10 años prorrogables, - y cuyo otorgamiento está sujeto a un previo procedimiento administrativo establecido en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación ya que corresponde exclusivamente a esta Secretaría. Planear, - conceder, autorizar, coordinar y controlar los servicios de autotransportes en caminos nacionales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejerce estas funciones por conducto de la Dirección General del Autotransporte Federal.

Las concesiones para la operación de servicio público de autotransportes, sólo se confieren a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos conforme a las leyes del país. En ningún caso podrán conferirse a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones

nes al portador (Art. 152 Ley de Vías Generales de Comunicación).

Una persona física podrá gozar de una o más concesiones, pero el número de vehículos, cuya explotación se le conceda, no podrá exceder de cinco.

Anteriormente la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931, autorizaba al permisionario a obtener máximo - - tres permisos de ruta; posteriormente la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939, estipulaba que únicamente podrían ser propietarios de un sólo permiso de ruta.

La Ley en vigor autoriza un máximo de cinco, lo -- cual estimamos equitativo, para no crear una concentración exagerada de concesiones.

El número máximo de vehículos que podrá amparar -- una concesión que se otorgue a una sociedad, será el necesario para la operación del servicio de que se trate.

La Ley de Vías Generales de Comunicación clasifica el servicio público federal de autotransportes, en los siguientes servicios:

TRANSPORTE DE PERSONAS:

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

TRANSPORTE DE CARGA:

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

TRANSPORTE DE PERSONAS Y CARGA:

Servicio mixto

El servicio de primera se distingue del de segunda, en que el primero hace menor número de paradas durante el trayecto, es más veloz, cómodo y finalmente por la aplicación de tarifas más elevadas.

El servicio exclusivo de turismo puede ser nacional o internacional.

Nacional es el que se presta en el interior de la República hacia o entre puntos de interés turístico, y puede ser regular o de frecuencia variable.

Internacional es el que se presta entre México y otros países.

En uno y en otro caso se limitará a pasajeros cuya finalidad exclusiva o fundamental sea el esparcimiento, el recreo o el estudio de los lugares de interés turístico desde el punto de vista histórico, arqueológico, arquitectónico, panorámico y artístico en general.

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

El servicio de express es el transporte en vehículos cerrados, de pequeños bultos o paquetes de mercancías en general, cuyo valor declara, en todo caso, el remitente y por el cual se cobra una tarifa mayor que la que se aplica en carga regular. Este tipo de transporte es más veloz, pues el plazo de entrega de la carga es inferior al servicio de carga.

Se entiende por servicio mixto el que se preste, para el transporte de personas y cosas en un mismo vehículo.

El transporte de frutas y legumbres y otros artícu

los perecederos, es una modalidad del servicio de carga y está reglamentado en los artículos 154 al 162 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de la materia.

A los concesionarios que operan el transporte de - frutas, legumbres, hortalizas, pescado, marisco, aves, caza, - carnes frescas, embutidos, leche, y demás artículos de fácil - descomposición o deterioro, se les autoriza a utilizar todas - las carreteras, sin limitación de rutas, debiendo prestarse el servicio exclusivamente en vehículos frigoríficos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 153, previene los casos en que los transportes no necesitan concesión, sino permiso y que son los siguientes:

I.- Los vehículos de establecimientos educaciona-- les, instituciones deportivas y de compañías de navegación - - acuática o aérea, siempre que se realicen en vehículos contrata-- dos o de propiedad de las entidades respectivas y para sus - propios fines.

II.- El transporte de muebles y efectos en uso.

III.- Los servicios de grúas para el arrastre o -- transporte de vehículos.

IV.- Los transportes para la distribución de petró-- leo y sus derivados.

V.- Los transportes que en razón de su reducida im-- portancia o de sus modalidades particulares, no constituyan -- servicio público de los que ameriten concesión, en los térmi-- nos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a juicio de - la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los agricultores, mineros, empresas de construc--

ción y los comerciantes e industriales, sean personas físicas o morales podrán, empleando vehículos de su exclusiva propiedad, hacer el transporte por las carreteras federales, de los productos o artículos de su propiedad, obteniendo para ello la correspondiente autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se otorgará con sujeción al reglamento respectivo.

Existen otra clase de permisos que son:

I.- Permisos emergentes para operar servicio público federal de autotransportes, que son los que se expiden eventualmente, para hacer frente a demandas extraordinarias de transporte, superior a la capacidad de los servicios regulares.

II.- Permisos de paso, que son autorizaciones que se conceden a permisionarios o concesionarios de jurisdicción estatal, que utilizan tramos de carreteras federales para complementar sus servicios.

Cabe concluir que de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939, de sus reformas al Título Segundo, Capítulo Segundo del Libro Segundo antes expresadas y del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la misma ley, han surgido los siguientes principios, que son hasta el momento los que han dado forma al servicio público de autotransportes en los caminos nacionales.

1.- La mexicanidad de la actividad autotransportadora, ya que en los términos de dichas reformas, las concesiones relativas al aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal, en la operación de los servicios públicos de autotransporte, sólo se conferirán a mexicanos por nacimiento y a socie

dades 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 dá el carácter -- de mercantil, es una actividad básicamente empresarial, desde el punto de vista de que supone la conciliación de esfuerzos -- del capital y de personas que encaran las obligaciones conce-- sionarias.

3.- La limitación del número de vehículos de los -- que puede disfrutar, a través de la respectiva concesión indi-- vidual, una persona física, para no crear de este modo, una -- concentración o monopolio de intereses.

4.- La ordenación de los índices preferenciales pa -- ra la obtención de concesiones, procurando fortalecer las eco-- nomías empresariales, dándole preferencia a éstas para los ca-- sos de aumento de vehículos.

5.- La limitación del derecho de reversión estable -- cido en favor del Estado, para el efecto de que éste sólo sea 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 de concesión, con mayores plazos de duración y como instrumento de estabilidad -- del derecho a la operación de las vías.

7.- La limitación del número de sociedades capaces de operar servicio público de transportes 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 derivados de la concesión, para el efecto de hacer flexibles las transferencias respectivas y alentar, de ese modo, una continua corriente de substitución 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 las antiguas formas sociales, que venían representando la actividad gremial y empresaria, en forma mixta, de los transportadores, para substituirlos, definitivamente, por todo tipo de 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.

Después de haber analizado en las líneas anteriores, los más destacados antecedentes históricos y de acuerdo con la evolución de la legislación, respecto de la operación de los servicios públicos de autotransportes, podemos observar que tal legislación ha atravesado por modificaciones constantes, sin encontrar a la fecha una reglamentación adecuada, que satisfaga las necesidades existentes y que ponga fin a la anarquía que reina en la operación de estos servicios, problema que trataremos enseguida, de manera breve, ya que no nos proponemos abordar este aspecto, pero no deja de ser interesante, ya que la legislación vigente no lo contempla con claridad.

Hemos asentado anteriormente que para la operación de los servicios públicos de autotransporte, en los caminos nacionales, se requiere concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sin embargo, dentro del autotransporte, existe un alarmante y grueso número de porteadores que operan clandestinamente y a los cuales dentro del gremio camionero se les conoce con la denominación de "piratas" y "sociedades documentadoras".

Este sector es tan numeroso, que podemos afirmar que, por cada concesionario autorizado, existen diez sin autorización, lo que viene a constituir un verdadero y grave problema para los servicios legalmente establecidos.

Existen distintos tipos de "piratas". A continuación citamos algunos de ellos:

1.- El que opera servicio público federal de autotransportes, sin ningún documento.

2.- Los "amparados", que con base en suspensiones provisionales, concedidas en juicios de amparo, operan los mismos servicios.

3.- El permisionario que, contando con un permiso para el transporte de carga particular, realiza servicio público federal.

4.- El permisionario que contando con permiso para el transporte de carga especializada realiza un servicio público federal distinto.

5.- El que tiene autorización para un transporte estatal y realiza servicio público federal.

6.- El concesionario para determinada ruta y que -



invade otras diferentes a las que tiene autorizadas (se convierte en pirata, cuando está fuera de su ruta).

7.- En algunos casos, los servicios de pasajeros que realizan servicios de express o paquetería, sin estar autorizados para ello.

8.- Las "sociedades documentadoras".

Los "piratas" obtienen su carga de fuentes muy irregulares, pues en ocasiones son las mismas empresas de servicio público de autotransportes debidamente autorizadas, las que por falta de equipo o exceso de carga y a cambio de una comisión en el flete, que fluctúa entre el 10% y el 20%, les procuran carga. En otras ocasiones son las empresas comerciales o industriales las que les confieren sus embarques, a cambio de que se les cobre un flete menor al que cobran los servicios autorizados. En el último de los casos, recurren a las "sociedades documentadoras" que a cambio de una comisión sobre el flete, les proporcionan la carga necesaria.

Las "sociedades documentadoras" son empresas que operan servicio público de autotransportes de carga, y son actualmente más numerosas que las sociedades autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las documentadoras no se encuentran reglamentadas por la Ley de Vías Generales de Comunicación, debido a que han surgido por la anarquía que existe en el autotransporte federal.

Las documentadoras son grupos que operan el servicio, igual que las autorizadas, nada más que con mayor ventaja que éstas, ya que en tanto las sociedades legalmente inscritas en la Dirección del Autotransporte Federal, dependiente de la

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, operan al amparo - de una concesión, exclusivamente en una ruta o tramo, las docu- mentadoras operan por la red de caminos nacionales.

Estas empresas documentadoras no operan el servi- cio con equipo propio, sino que realizan el transporte por me- dio de "piratas", quienes por lo general son propietarios del vehículo que conducen y que operan por medio de suspensiones - provisionales concedidas en juicios de amparo, por Jueces de - Distrito de diversos Estados de la República Mexicana.

Estas documentadoras se encuentran en ocasiones de - bidamente empadronadas en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, exclusivamente para el efecto de obtener el número de Registro Federal de Causantes y para el pago de impuestos. Su inversión por lo general se reduce al pago de una renta por un local o locales "sucursales", que ocupan como oficinas, termi- nales y bodegas; su mobiliario no es más que un escritorio, un teléfono y una máquina de escribir; la simplicidad de su opera- ción les permite tener un personal reducido, y gastos de opera- ción ínfimos, que les capacita para subsistir costeablemente, cobrando tarifas muy inferiores a las autorizadas por la Secre- taría de Comunicaciones y Transportes.

Estos grupos, en realidad, no realizan el transpor- te, sino que su actividad se limita a documentar la mercancía que reciben para su conducción, de ahí su denominación de "do- cumentadoras" y después a cambio de una comisión sobre el fle- te correspondiente, la entregan a quienes efectivamente reali- zan la transportación.

Gran número de estas empresas, debido a la falta -

de reglamentación y control, desaparecen de un día a otro, después de haberse apropiado de algún o algunos embarques valiosos o de realizar otras prácticas fraudulentas, que no viene al caso analizar, para posteriormente volver a aparecer bajo otra denominación, en otro domicilio y en otra ruta.

Sin embargo, esta práctica prolifera y hasta la fecha no ha sido posible extinguir-la.

Algunos especialistas en la operación de los servicios que nos ocupan, estiman que este problema, existente en la transportación pública sobre carreteras federales, debe solucionarse mediante la selección de aquellos porteadores con voluntad de operar el servicio, y que vengan dedicándose a dicha actividad, en determinada ruta. A estos se les regularizaría, otorgándoles una concesión o bien incluyéndolos en las sociedades actualmente autorizadas.

Existe un proyecto nuevo de Ley de Vías Generales de Comunicación elaborado en el año de 1963, el cual ya fué discutido y aprobado por el Congreso de la Unión y que actualmente se encuentra "congelado", ya que no se ha vuelto a saber nada de este proyecto, en el que se proponía la regularización de los "piratas" y el reconocimiento y reglamentación de las "documentadoras", con ciertas modalidades.

En nuestra opinión, las causas que han originado la presencia de estos porteadores que operan al margen de la ley, son las siguientes:

I.- EXISTE UNA DEMANDA DE TRANSPORTACION SUPERIOR A LA CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS AUTORIZADOS.- Como decíamos anteriormente, se asegura que por cada "autorizado" existen diez :

"piratas". Lo cierto es que el desarrollo económico del país - ha demandado y cada día demanda mayor capacidad de transportación y las autoridades de Comunicaciones y Transportes, no han seguido paralela relación con ese desarrollo.

II.- NO EXISTE UNA PLANEACION INTEGRAL, DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE AUTOTRANSPORTES.- Los artículos 8 y 162 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 6 y 3 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos establecen:

"Para constituir, establecer y explotar vías generales de comunicación, o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener "concesión" o "permiso" del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta Ley y sus Reglamentos".

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

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

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

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

a).- Distancia adecuada de la nueva vía respecto a las ya establecidas, a fin de evitar duplicidades dentro de -- una misma zona de influencia, cuando las vías ya existentes sa tisfagan con eficacia las necesidades de transporte de la re-- gión.

b).- Perspectivas de tránsito inicial.

c).- Riquezas naturales susceptibles de aprovecha-- miento.

d).- Planeación de las explotaciones a que dé lu-- gar el estudio de la fracción anterior.

e).- Posibilidades de colonización.

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

g).- En los casos del inciso a) de la fracción III, la Secretaría de Comunicaciones se asesora de la Secretaría de la Defensa Nacional, desde el punto de vista militar.

IV.- La Federación realizará con la oportunidad de-- bida las obras necesarias de colonización a lo largo de las zo-- nas de influencia de las nuevas vías, en los lugares más apro-- piados para el caso, expropiando la extensión territorial que se determine.

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

Esta comisión tendrá, asimismo a su cargo, el estudio del número de vehículos que deban prestar el servicio en cada ruta, con el objeto de que no sea mayor de la capacidad de ésta, ni menor del que los intereses en general requieran.

"Para auxiliar en sus labores a la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes creará un cuerpo técnico que se encargará de realizar los estudios económicos generales de las distintas regiones del país, de estudiar las necesidades de transportes en esas mismas zonas y el número de vehículos necesarios para satisfacerlos, de determinar las posibilidades de coordinación con otros tipos de transporte, de estudiar y proponer la forma y característica del transporte para cada zona, de concretar y elaborar los datos estadísticos necesarios para realizar los trabajos mencionados y de los demás estudios que la Comisión y Secretaría de que se trata le encomienden".

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará previo dictamen de la Comisión Técnica Consultiva, en su caso del cuerpo técnico, las rutas y tramos en que la red nacional de caminos se divida y las características y clases de servicio que en cada ruta deban prestarse.

Quando se trate de servicio exclusivo de turismo, las rutas se determinarán teniendo en cuenta el catálogo de puntos de interés turístico que forme la Comisión Nacional de Turismo o, en su caso, el correspondiente decreto del Ejecutivo a que se alude en el inciso a) del artículo 164 de la Ley".

"Para la elaboración de cuadro de rutas y servicios a que se refiere el artículo 6, la Secretaría de Comunicacio--

nes y Transportes deberá encargar a la Comisión Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación y el Cuerpo Técnico - - creado por el artículo 162 de la Ley, la práctica de los diferentes estudios que permiten alcanzar un conocimiento integral en los aspectos económicos, demográfico y de la técnica de la construcción y explotación de caminos con el objeto de que las diversas rutas y los servicios que en ella se prestan, satisfagan las necesidades de sus respectivas zonas de influencia y - el interés nacional".

Estos estudios que la ley prevee, en la práctica - no se hacen correctamente, por razones que se ignoran, y no se justifica que las autoridades competentes, frente a la existencia de una cuestión de tal envergadura, como son los autotransportes de carga, que movilizan entre el 75% y 80% de la carga de la nación, la que va en aumento cada día, no recapacite en este aspecto, para planificar de una manera integral los servicios públicos de autotransportes.

III.- FALTA DE DISPOSICIONES ADECUADAS.- En términos generales, podemos afirmar que a lo largo de sus 31 años - de vigencia, la Ley actual, con las reformas apuntadas anteriormente, en un momento dado fué un buen instrumento de conducción de tal actividad, pero claro está que, a lo largo de esos años de vigencia, la ley, que nunca puede ser inmutable o estática, contiene ya algunos anacronismos, razón por la cual se - impone un continuo y prudente proceso de rectificación de la - misma.

IV.- TRABAS ADMINISTRATIVAS.- Podemos advertir que actualmente existen muchas trabas administrativas, que es nece

sario corregir y así por ejemplo podemos citar las siguientes:

Si hacemos el cómputo en la ley, de los lapsos necesarios para obtener una concesión, encontraremos que la tramitación puede llevarse máximo unos seis meses; sin embargo, - esto no ocurre y así vemos que para obtener una concesión - -- transcurren años y años y existen infinidad de expedientes que, debido a las trabas administrativas, se han abandonado en su tramitación.

Otro ejemplo lo tenemos en lo siguiente: los permisos otorgados conforme a las Leyes de Vías Generales de Comunicación de 1931, 1932 y 1939, a las cuales nos hemos referido - anteriormente, que quedaron sujetos, de acuerdo con las reformas de 1947, al Capítulo II, Título Segundo del Libro Segundo de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a canje por 'concesión', debido a que, como vimos anteriormente, éstas disposiciones cambiaron el régimen de 'permiso' por 'concesión' y a pesar de que dichos canjes no quedaron sujetos a la reglamentación para la obtención de una concesión, sino que hubo un - - acuerdo especial en el que se establecía un procedimiento sencillo para el canje respectivo, y a pesar de que la tramitación se inició desde esa época, ahora han transcurrido más de 23 años y todavía se encuentran en 'trámite de canje', no expidiéndose hasta la fecha los títulos de 'concesión' respectivos.

Así podríamos seguir enunciando innumerables casos que, más que atribuirse al aspecto legal, podemos atribuirlos al aspecto humano y al administrativo.

V.- LOS AMPAROS.- Mucho se quejan las autoridades actuales de que algunos Jueces de Distrito, principalmente en



algunos Estados de la República, indebidamente otorgan suspensiones que permiten a miles de porteadores irregulares prestar servicio público federal de autotransportes de carga, sin control alguno del Estado.

Es innegable que los jueces a que se refieren dichas autoridades, vienen procediendo en forma totalmente ilegal, pero no pueden negar esas autoridades administrativas que en mucho han contribuido ellas a incrementar el problema, debido a su negligencia, que entre otros casos se manifiesta en el hecho de que no dan curso a las miles de solicitudes que anualmente, durante el mes de octubre, conforme al artículo 17 del Reglamento mencionado, se presentan promoviendo el establecimiento de nuevos servicios o el aumento de capacidad de los ya existentes y a cuyas solicitudes se hace caso omiso.

Considerando lo dicho, no podemos menos que concluir en el sentido de que, si existen miles de "piratas" circulando en carreteras federales, ello se ha debido, no solamente a razones del orden legal, como las apuntadas, sino también al hecho de que existe una gran demanda de transportes y, que con o sin amparo, con o sin concesión, con o sin permiso, esa deficiencia tiene que ser suplida, como en la actualidad ha ocurrido, saliendo el "pirata" a la carretera, sin más autorización que unos cuantos pesos en la bolsa.

Por lo expuesto, si el problema de los llamados "piratas" ha crecido, ello es consecuencia de deficiencias administrativas ya que, en efecto, como lo hemos apuntado anteriormente, es a la Federación a quien compete, por medio de sus órganos adecuados, la construcción, mejoramiento, conserva

ción, contratación, inspección, vigilancia y explotación de -- las vías nacionales de comunicación.

Dicho en forma más escueta, podemos afirmar que -- son los órganos competentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los que deben vigilar los aspectos antes enunciados y que sin embargo no han encontrado soluciones hasta la fecha para terminar con el problema de la piratería en materia - de carga, ya que la ley vigente, sin necesidad de reforma alguna, les bastaría a esos órganos para dictar las medidas admi--nistrativas suficientes, para terminar con tal problema, cuya permanencia sólo ha logrado beneficiar a la Policía de Caminos, por las exacciones que se originan con la actividad de esos --porteadores irregulares.

La ley actual, en sus artículos 3o., 8o., 523 y de más relativos, faculta ampliamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para dictar todo género de providencias, a fin de concluir con los casos de explotación indebida de una vía general de comunicación, y por las facultades de planea- -ción y coordinación que tiene conferidas esa dependencia del - Ejecutivo Federal, son innumerables las decisiones que puede -tomar, inclusive para darle una correcta solución a ese fenómeno sociológico que se ha creado en la transportación de carga.

**CAPITULO SEGUNDO**  
**LA SOCIEDAD MERCANTIL**

## CAPITULO SEGUNDO

### LA SOCIEDAD MERCANTIL

El hombre aislado es débil, e incapaz de fincar su progreso, el vivir humano es necesariamente un convivir, el -- hombre, como Aristóteles lo expresó, es un animal sociable (1). El hombre, como individuo, ha sido incapaz de subsistir en la lucha contra los elementos de la naturaleza y aún contra los - demás hombres. Obligado por estos factores, aunado a la natura - leza sociable indiscutible del ser humano, ha recurrido a la - ayuda de sus semejantes, formando agrupaciones sociales a fin de lograr la defensa recíproca, obtener las ventajas de la vi - da en común, la división del trabajo y consecuentemente una me - jor producción y distribución de los satisfactores.

TONNIES explica que en su opinión hay dos formas - fundamentales de sociedad: la comunidad (Gemeinschaft) y la so - ciedad (Gesellschaft). La comunidad, añade, es un hecho natu -

(1) Roberto L. Mantilla Molina.- Derecho Mercantil, México, -- 1961, pág. 175.

ral; la sociedad es una serie de vinculaciones voluntarias. --  
(2).

La comunidad "la convivencia con otros seres humanos es indispensable, pero no suficiente para realizar todos - sus fines, pues a este efecto, tienen que establecer lazos particulares con otros hombres" (3) esto explica el hecho de que más tarde se elevó la mentalidad del hombre al concepto del -- cambio entre los grupos; éstos empezaron a comerciar entre sí. Es el instante en que principia a manifestarse la otra forma - de vida social la Gesellschaft (4).

Investigando el término sociedad, desde el punto - de vista gramatical, observamos que la sociedad se refiere a - una reunión mayor o menor de personas, familias, pueblos o naciones, o bien a una agrupación natural o pactada de personas, que constituyen unidad distinta de cada uno de sus integrantes, con el fin de cumplir mediante la mutua cooperación, todos o - algunos de los fines de la vida (5).

Si enfocamos el problema desde el punto de vista - etimológico, encontraremos que la palabra sociedad, deriva del latín societates, societatis, cuyo significado es asociación, -- reunión, sociedad, participación, compañía, alianza (6).

"Tiene esta palabra muy diversas acepciones y como consecuencia se utiliza en varios sentidos. Así, con ella se -

(2) Citado por Antonio Caso.- Sociología, México, D.F. pág. 55

(3) Roberto L. Mantilla.- ob. cit., pág. 175.

(4) Antonio Caso.- ob. cit., pág. 56.

(5) Diccionario Enciclopédico Abreviado.- Espasa Calpe.- Argentina, Tomo IV, Ed. 1940.

(6) Agustín Mateos.- Gramática Latina.- México, 1946, pág. 324

designa, en un aspecto muy general, al género humano. Se aplica también lo mismo a las asociaciones o agrupaciones de hombres, que de algunos animales, como cuando se habla de la sociedad de las abejas o de las hormigas. Ha existido una Sociedad de Naciones, hay sociedades recreativas, científicas, religiosas, deportivas, filantrópicas, etc.

"Lo único común en estas acepciones es que se trata de agrupamientos o reunión de dos o más elementos, para cumplir una determinada función o fin, pero en rigor tienen diversa naturaleza, origen, estructura, funcionamiento, todas son completamente distintas unas de otras (7).

La misma palabra describe diversos conceptos, interesándonos a nosotros su acepción jurídica, es decir como una manifestación consciente de hombres sancionados por la ley.

Abelardo Rojas sostiene que en el ámbito del Derecho, una sociedad debe observar una 'forma', tiene un 'contenido' o materia, se propone un 'fin' y debe cumplir 'valores jurídicos', elementos que guardan una íntima relación que los hace inseparables. Cada tipo de sociedad, dice, tiene una forma o estructura única, los contenidos son variables e históricos. La forma de la sociedad varía junto con la materia o contenido y todos los elementos van unidos para realizar valores jurídicos; y así formula el siguiente análisis:

"LA SOCIEDAD: a) EN SU FORMA: En su sólo aspecto formal, es un molde, por así decirlo, estatuido por el Derecho, que por sí, esto es, sin los demás elementos que a continuación estudiare-

(7) Abelardo Rojas.-La Sociedad Mercantil Unipersonal; Editorial Litorres, S.A., México, 1969, pág. 36.

mos, carece de todo sentido y relevancia. Es una simple estructura que supone, tradicionalmente, la reunión de dos o más personas, que habrán de sujetarse a ciertas reglas y procedimientos. La forma básicamente está referida al elemento estructural de las normas que organizan cada tipo de sociedad reconocida por el Derecho.

"b) EN SU CONTENIDO: Si dos o más personas que se reúnen tienen un carácter específico, como el de científicos, religiosos, filántropos, deportistas, comerciantes, industriales, civiles, etc., que tratan de realizar una obra uniendo -- sus esfuerzos, relacionada con su ocupación, profesión o tendencia habitual o esporádica, entonces ya le asignan un contenido a ese trato común, para realizar actividades civiles, mercantiles, científicas, etc. El contenido es un elemento absolutamente variable, que no obstante cambiar de un caso a otro, - no le quita a la sociedad su carácter de tal, sujetándose, claro está, a las formas establecidas por la ley. Algunas sociedades, en sus contenidos, a menudo reflejan las tendencias políticas de la época o Estado concreto de que se trate o más directamente, encauzan sus operaciones a la consecución de los fines del Estado, cuando éste las constituye. Esto es, su materia lo mismo es privada que pública.

"c) SUS FINES: El elemento finalista también es atendible, desde luego, en una sociedad. No se concibe una en la que sus integrantes no se propongan 'algo'. De acuerdo con el contenido de la sociedad, de la materia que le es propia en un momento dado, los socios se proponen, lo mismo llevar a cabo determinados estudios científicos en común; que construir -

un edificio, llevar a cabo determinadas especulaciones comerciales y repartirse las utilidades; administrar algunos bienes en común; ayudar a los indigentes; proteger a los animales, -- etc. En la actualidad, decíamos, se constituyen sociedades específicas para fines públicos, para coadyuvar en el gobierno de un país, para operar determinados servicios públicos, etc. Los fines de la sociedad varían junto con las materias o contenidos. Cuando el fin no es patrimonial, suele hablarse de asociaciones y no de sociedades.

"Aristóteles expresó que lo que caracteriza a las diversas asociaciones de hombres es su fin que considera bueno, y es este fin el que le caracteriza, modelando su estructura y trazando las normas que la deben regir.

"d) SU VALOR: El agrupamiento de dos o más personas, que tengan como base una determinada materia lucrativa, - no lucrativa, de caridad, científica, etc., que se propone cumplir ciertos fines adecuados o relacionados con su contenido: fines especulativos, religiosos, de investigación, de cooperación etc., debe además instituirse acorde con los valores jurídico-sociales. Deben ser las sociedades, por tanto, internamente y en sus relaciones con terceros, ordenadas, pacíficas, justas, equitativas y ayudar a la seguridad social. Los valores jurídicos son inmutables y, como se ha dicho, objetivos" (8).  
SOCIEDADES CIVILES Y SOCIEDADES MERCANTILES.

Dada la variabilidad de la materia y fines, la ley estatuye las sociedades civiles y las sociedades mercantiles.

(8) Abelardo Rojas; ob. cit., págs. 38 a 42.



Ante el silencio que guarda la legislación mercantil, para darnos una definición del contrato de sociedad recurrimos al Código Civil, que en su artículo 2688 dice: "Por el contrato de sociedad los socios se obligan mutuamente a combinar sus recursos o sus esfuerzos para la realización de un fin común, de carácter preponderantemente económico, pero que no constituya una especulación comercial."

Del precepto transcrito deducimos que las sociedades civiles se caracterizan por ser entes jurídicos de derecho privado, que persiguen un fin preponderantemente económico, pero sin que esa finalidad económica implique una actividad comercial.

Se dice que esta definición es aplicable a la sociedad mercantil, solamente considerando que su fin sí puede constituir una especulación comercial; sin embargo el Código al determinar la diferencia entre sociedades civiles y mercantiles toma en cuenta la forma y no el fin y así, al efecto, el artículo 2695 del Código Civil expresa: "La sociedad de naturaleza civil que tome la forma de sociedad mercantil, queda sujeta al Código de Comercio."

En este mismo sentido, estatuye el artículo 4 de la Ley General de Sociedades Mercantiles: "Se reportarán mercantiles todas las sociedades que se constituyan en alguna de las formas reconocidas por el artículo 1 de esta Ley.

Conviene para nuestro estudio señalar las diversas definiciones que los autores han propuesto, de sociedad mercantil, con el fin exclusivo de tener una mejor idea del concepto de sociedad.

VIVANTE, establece, que la sociedad mercantil nace por efecto de un contrato que posee la virtud especial de dar vida a una persona que antes no existía: la persona jurídica - sociedad, con voluntad propia, domicilio, patrimonio autónomo, etc. (9).

GARRIGES señala que lo esencial en el llamado "contrato de sociedad", es la comunidad de fin, un fin común de -- los socios, para conseguir: a) la obtención de un lucro, b) la consecución del objeto social y c) la creación de una personalidad jurídica como medio de alcanzar aquellos fines" (10).

HOUPIN ET BOSVIEUX opinan que la sociedad "es la -- reunión de personas que aportan bienes o industrias para la -- prosecución de un fin común, cuando ese fin común intentado es precisamente el logro de un beneficio pecuniario" (11).

MANTILLA MOLINA señala como nota determinante del negocio social la vinculación recíproca de las partes para la realización de un fin común y que de ésta se desprenden otras notas constitutivas, tales como la affection societatis, la necesidad de aportaciones de los socios, y la vocación a las ganancias y a las pérdidas (12).

ECHAVARRI dice, dentro de sus Comentarios al Código de Comercio: "podemos definir la Sociedad Mercantil diciendo que es el comercio colectivo que resulta de un contrato consensual y bilateral, en virtud del que dos o más personas, --

(9) Cesare Vivante.- Tratado de Derecho Mercantil.- Madrid, -- 1932.- Tomo I, pág. 5, Trad. de Ricardo Espejo de Hinojosa.

(10) Joaquín Carrigues.- Curso de Derecho Mercantil.- Madrid - 1936.-1940 Tomo I pág. 174.

(11) Houpin et Bosvieux.-Traité general des Sociétés.-París -- 1925, Tomo I, pág. 25

(12) Mantilla Molina.- ob. cit. pág. 177

constituyendo un fondo común, acuerdan dedicar habitualmente - la nueva entidad o practicar actos de comercio, dividiendo entre los socios, las ganancias o pérdidas que resulten " (13).

El mercantilista español AGUSTIN VICENTE Y GELLA nos da una idea sintética de la sociedad, diciendo que "es la unión de personas y bienes o industrias para la explotación de un negocio, cuya gestión produce, con respecto a aquellas, una responsabilidad directa frente a terceros" (14).

ENNECCERUS propone que se defina de la siguiente manera: "sociedad es el contrato por el cual varias personas - se obligan recíprocamente a propulsar, mediante su cooperación, un fin común (15).

POTHIER señala que: "El contrato de sociedad es -- aquel por el cual dos o más personas aportan, o se obligan a - aportar en común alguna cosa, para obtener en común alguna ganancia honesta, de la cual ellos se obligan recíprocamente a - hacerse cuentas (16).

La sociedad -dice DOMAT- "es una convención entre dos o más personas, por la cual aportan en común entre ellas - todos sus bienes o una parte de ellos, alguna actividad, alguna obra, o cualquier otra cosa, para repartir todo lo que pudieran haber ganado o sufrido de pérdida" (17).

(13) José Ma. González de Echevarri y Vivanco.-Comentario al - Código de Comercio.-Valladolid 1927.-Tomo II, pág. 124

(14) Agustín Vicente y Gella.-Introducción al Derecho Mercan-- til Comparado.-Ed. Nacional, S.A., 2a. Ed., México, 1951.

(15) Citado por Rojina Villegas en Derecho Civil Mexicano, To-- mo VI.- Vol. 2o. Seg. Ed. pág. 296.-México.

(16) Citado por Lyon Caen Ch. y L. Renault.-Trité de Droit Co-- mercial.- 5a. Ed.- Tomo II, pág. 19.

(17) Citado por Lyon Caen Ch. y L. Renault.- ob. cit. pág. 20.

El Código Civil Francés define la sociedad como un contrato por el cual dos o más personas convienen en poner - - cualquier cosa común, con el objeto de dividirse el beneficio que pueda resultar de ello (art. 1832).

#### CLASIFICACION DE LAS SOCIEDADES MERCANTILES

De los distintos criterios de clasificación que se han propuesto, el más frecuente es el que distingue las sociedades de personas y las sociedades de capitales. Salvador M. - Elías sostiene que esta denominación, que usan la mayoría de - autores, es incorrecta por que todas las sociedades vienen - - siendo un concurso de personas y de capitales; él sostiene - - "que la traducción de la palabra intuitu debe entenderse como "en la que se atiende a" y así las sociedades intuitu persone son aquellas en que su solvencia económica, su capacidad de pa go e inclusive, la existencia de la persona moral, radica más que en los recursos sociales, en los patrimonios personales de los socios, y las sociedades intuitu pecuniae, son aquellas - que la capacidad de pago o la solvencia de la sociedad se limi ta al monto de sus recursos y la condición que guardan los socios es secundaria" (18).

"Benito propone llamar compañías a las sociedades de personas, y reservar el uso estricto de la palabra sociedad para las de capitales; sería útil esta distinción terminológica, pues no hay razón de emplear dos palabras para un sólo con cepto, pero en la práctica ambas se usan como una misma y aún

(18) Salvador M. Elías, Apuntes de Derecho Mercantil, pág. 47 México.

se emplean simultáneamente, lo que muestra que no se hace distinción entre ellas (19).

"Atendiendo básicamente a la estructura, a su forma y enmarcando contenidos variables, se han establecido en la ley mercantil, figuras jurídicas sujetas cada una a reglas especiales" (20).

El Derecho Mexicano reconoce las siguientes especies de sociedades mercantiles:

- I.- Sociedad en Nombre Colectivo.
- II.- Sociedad en Comandita Simple.
- III.- Sociedad de Responsabilidad Limitada.
- IV.- Sociedad Anónima.
- V.- Sociedad en Comandita por Acciones.
- VI.- Sociedad Cooperativa.

La forma en el contrato de sociedad mercantil, la establece el Artículo 5o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles, que preceptúa:

"Las sociedades mercantiles se constituirán ante notario y en la misma forma se harán constar sus modificaciones".

Los requisitos que debe contener la escritura social, los establece el artículo 6o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles, requisitos que, según Salvador M. Elías en sus apuntes establece en dos grupos:

(19) Citado por Mantilla Molina, Tratado Derecho Mercantil, Porrúa, 1961, pág. 246.

(20) Abelardo Rojas, ob. cit. pág. 43.

Requisitos esenciales:

- 1.- Nombres, nacionalidad y domicilio, de las personas físicas o morales que constituyen la sociedad.
- 2.- El objeto de la sociedad.
- 3.- Su razón social o denominación.
- 4.- Su duración.
- 5.- El importe del capital social.
- 6.- La expresión de lo que cada socio aporta en dinero o en otros bienes; el valor atribuido a éstos y el criterio seguido para su valorización.
- 7.- El domicilio social.

Requisitos secundarios:

- 8.- La manera conforme a la cual habrá de administrarse la sociedad, y las facultades de los administradores.
- 9.- El nombramiento de los administradores y la designación de los que han de llevar la firma social.
- 10.- La manera de hacer la distribución de las utilidades.
- 11.- Constitución de reservas.
- 12.- Causas de disolución anticipada.
- 13.- Las bases para practicar la liquidación de la sociedad y el modo de proceder a la elección de liquidadores.

La constitución de la sociedad no se perfecciona sino por su inscripción en el Registro Público de Comercio, de su domicilio. (Art. 2o. Ley General de Sociedades Mercantiles).

Para efectuar la inscripción es preciso un decreto judicial que la ordene, el cual se dictará con audiencia del Ministerio Público (Art. 260 a 264 de la Ley General de Socie-

dades Mercantiles).

La calificación judicial de la escritura es de sumo interés jurídico, pues tiene por finalidad comprobar que se ajusta enteramente a la Ley, en cuanto contiene cláusulas que no violan las normas imperativas. Otra finalidad de la intervención judicial es la comprobación de que se han llenado los requisitos legales para su constitución.

En virtud de que de las especies de sociedades mercantiles que enumera la Ley General de Sociedades Mercantiles, la sociedad de responsabilidad limitada y la sociedad anónima se encuentran íntimamente ligadas con la figura que analizaremos en el capítulo siguiente de nuestro estudio, a continuación enunciaremos de una manera breve y sencilla las características de cada una de estas dos sociedades.

#### SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

Es la sociedad que opera bajo una razón social o denominación, está formada por socios que responden a la cuantía de sus aportaciones, representadas por partes sociales que integran un capital mínimo de \$ 5,000.00 .

Características de la Sociedad:

- 1.- Razón social o denominación.
- 2.- Dos socios como mínimo y veinticinco como máximo.
- 3.- Capital mínimo de \$ 5,000.00
- 4.- Suscripción privada.
- 5.- Responsabilidad limitada de los socios y de la sociedad.

6.- Aportaciones representadas por partes sociales.

Características de las Partes Sociales.

1.- Individuales.

2.- Indivisibles en principio salvo pacto en contrario.

3.- No negociables.

4.- Sujetas a registro.

5.- Con valor de \$ 100.00 o múltiplo de esta cantidad.

6.- Por cada \$ 100.00 confieren un voto, salvo el caso de que las votaciones sean por personas.

SOCIEDAD ANONIMA

Es la sociedad que opera bajo una denominación, en la que los socios en número mínimo de cinco, responden hasta por la cuantía de sus aportaciones, representadas por títulos denominados acciones, que integran un capital mínimo de - - - \$ 25,000.00 .

Características de la Sociedad:

1.- Denominación.

2.- Cinco socios mínimo.

3.- Capital social mínimo de \$ 25,000.00

4.- Suscripción privada o inscripción pública.

5.- Aportaciones representadas por acciones.

Características de las Acciones.

1.- Son títulos de crédito.

2.- Partes alícuotas del capital.

3.- Indivisibles.



- 4.- Transmisibles por cesión o por endoso.
- 5.- Siempre confieren un voto por cada una.

Clasificación de las acciones.

A.- Atendiendo a su circulación:

- 1.- Acciones al portador.
- 2.- Acciones a la orden.
- 3.- Acciones nominativas.
- 4.- Acciones nominativas de circulación restringida.

B.- Atendiendo a su duración:

- 1.- Certificados provisionales.
- 2.- Acciones definitivas.

C.- Atendiendo a su valor:

- 1.- Acciones con valor nominal.
- 2.- Acciones sin valor nominal.

D.- Atendiendo al documento que les representa:

- 1.- Títulos simples (una acción).
- 2.- Títulos múltiples (de varias acciones).

E.- Atendiendo a la naturaleza de las acciones:

- 1.- En numerario.
- 2.- En especie.

F.- Atendiendo a los derechos que confieren:

- 1.- Acciones ordinarias.
- 2.- Acciones preferentes.
- 3.- Acciones de voto limitado y preferentes.

G.- Atendiendo a las obligaciones que las gravan:

- 1.- Acciones liberadas.
- 2.- Acciones pagaderas.

H.- Atendiendo a su relación con el capital social:

- 1.- Acciones de capital.
- 2.- Acciones de trabajo.
- 3.- Acciones de goce.
- 4.- Partes de fundador.

**CAPITULO TERCERO**  
**LA SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES**

### CAPITULO TERCERO

#### LA SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES

La sociedad de autotransportes es un figura jurídica que surgió de la necesidad de organizar a los permisionarios y concesionarios que operan servicio público de autotransportes de personas o cosas en los caminos de jurisdicción federal. Actualmente se encuentra reglamentada, en sus características específicas, por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la propia Ley, y en sus características genéricas, está regida por otras leyes como la Ley General de -- Sociedades Mercantiles y la Ley General de Sociedades Cooperativas y su reglamento, según el caso.

En virtud de que esta sociedad presenta modalidades suigeneris, que de ninguna manera se identifican totalmente con las de otro tipo de sociedad, iniciaremos nuestro estudio analizando, tanto su estructura genérica, según el tipo de sociedad mercantil que adopte, como las particularidades específicas que la distinguen. En este análisis haremos, en orden de importancia, mayores referencias a las sociedades de autotransportes que adoptan la forma de sociedades anónimas, soslayando en gran parte las modalidades a que están sujetas las que se formalizan como sociedades de responsabilidad limitada y las que se constituyeron anteriormente como cooperativas; las primeras por la escasa importancia que actualmente representan y las sociedades cooperativas por encontrarse totalmente en desuso.

NOMBRE GENERICO.- El reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Capítulo Tercero, se refiere a "la sociedad de concesionarios". Esta denominación no nos parece adecuada, en virtud de que no únicamente existe la 'sociedad de concesionarios', ya que también hay sociedades de permisionarios, sociedades de concesionarios, sociedades permisionarias, sociedades concesionarias y sociedades mixtas, o sean aquellas que son titulares de concesiones o permisos y además están constituidas por concesionarios o permisionarios, que en lo individual son titulares de concesiones o permisos y las aportan en goce a dicha sociedad. Nosotros creemos que la --

denominación 'sociedad de autotransporte', comprende a todas estas sociedades y además se relaciona más directamente con su objeto social, que es exclusivamente la operación de uno o varios servicios públicos de autotransportes.

Por otra parte, aún cuando la Ley de la materia, no contiene una definición expresa de lo que debe entenderse por una sociedad de autotransportes, nosotros formulamos la siguiente, con objeto de ofrecer una visión más clara de lo que es.

Son sociedades de autotransportes, las que operan mediante concesiones o permisos, uno o varios servicios públicos de autotransporte, de los que establece la Ley de --- Vías Generales de Comunicación, ya se trate de personas o cosas o de ambas a la vez, en Caminos Nacionales, mediante el pago de una retribución en numerario y utilizando vehículos-automotores, que empleen cualquier medio de propulsión y que además se encuentren debidamente autorizadas sus bases constitutivas y reformas a las mismas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CONTROL OFICIAL.- La constitución de este tipo de sociedades, es de gran interés público. Se encuentran sometidas a un control de tipo oficial, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tanto en su creación, como en su funcionamiento. La Dirección que controla directamente estos servicios, es la Dirección General del Autotransporte Federal. También tratándose de sociedades cooperativas, tie-

na intervención la Dirección General de Fomento Cooperativo, de la Secretaría de Industria y Comercio.

SU CONSTITUCION.- La constitución de una sociedad de autotransportes que adopte la forma de una sociedad anónima o de una sociedad de responsabilidad limitada, de conformidad con los artículos 68, 69, 74 y 75 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación se sujeta al siguiente procedimiento:

I.- Primero debe elaborarse un proyecto de sociedad, con base en las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles y que además contenga todas las modalidades especiales, que la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establecen para este tipo de sociedades, que aquí examinaremos.

II.- El proyecto de escritura constitutiva se somete a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General del Autotransporte Federal.

III.- La Dirección General del Autotransporte Federal formulará, por conducto de su Oficina de Sociedades, el dictamen de aprobación y lo comunicará por escrito al representante de la sociedad solicitante, para que los socios procedan a protocolizar el proyecto de referencia ante Notario Público y a su inscripción en el Registro Público de Comercio de la capital de la República.

IV.- Formalizada la escritura constitutiva, en los términos que anteceden, se exhibirá un testimonio de ella, a la -- Oficina de Sociedades de la Dirección General del Autotransporte Federal, para su inscripción en el registro especial de sociedades. En tal registro, se inscribirán todas las modificaciones a la escritura y en todo caso la disolución y liquidación de la sociedad.

Referente a esta previa aprobación del proyecto de escritura constitutiva, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pensamos que es necesario que, independientemente de lo prescrito, se formule una nueva disposición que establezca lo siguiente:

"Presentado el proyecto de escritura constitutiva o acta de modificaciones a la misma, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Oficina de Sociedades, dependiente de la Dirección General del Autotransporte Federal, concederá o negará su autorización, dentro del término de 30 días, a partir de la fecha en que se reciban tales solicitudes".

Esta disposición es necesaria debido a los problemas -- que se presentan en la practica, al no existir un término legal para que la autoridad apruebe o niegue su autorización a los -- proyectos de escritura o actas que se exhiben para somerlos a -- su consideración.

Las sociedades de autotransportes que adoptan la forma de cooperativas, además de requerir la aprobación de sus estatutos, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es necesario que para su legal funcionamiento, recaben autoriza



ción de la Secretaría de Industria y Comercio y su constitución, de acuerdo con los artículos 14, 16, 19 y demás relativos de la Ley General de Sociedades Cooperativas, deberá llevarse a cabo mediante asamblea general que celebren los interesados, levantándose acta por quintuplicado, en la cual, además de las generales de los fundadores y los nombres de las personas que hayan resultado electas para integrar por primera vez consejos y comisiones, se insertará el texto de las bases constitutivas. La autenticidad de las firmas de los otorgantes será certificada por cualquier autoridad, notario público, corredor titulado o funcionario federal con jurisdicción en el domicilio social.

Todos los ejemplares del acta a que se refiere el artículo anterior, deberán remitirse a la Secretaría de Industria y Comercio, Dirección General de Fomento Cooperativo, directamente o por medio de su agencia más cercana, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General del Autotransporte Federal, que es la autoridad que otorga la concesión o permiso para operar el servicio público de autotransportes de que se trate, acompañándolos de su opinión fundada acerca de la autorización que se solicite o de las modificaciones que deban hacerse.

Una vez satisfechos los requisitos legales, la Secretaría de Industria y Comercio, dentro de los 30 días siguientes, concederá la autorización para funcionar, a la sociedad solicitante.

Concedida la autorización dentro de los 10 días siguientes, la Secretaría de Industria y Comercio, hará inscri-

bir el acta constitutiva en el Registro Cooperativo Nacional, - que depende de la propia Secretaría. La autorización surtirá - sus efectos a partir de la fecha en que la inscripción se efectúe. El mismo procedimiento y las disposiciones legales anteriores son aplicables, en lo conducente, a la autorización y - registro de las modificaciones que se hagan a las bases constitutivas de una sociedad cooperativa.

REGISTRO DE SOCIEDADES EN LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- La Secretaría de Comunicaciones y - Transportes llevará en tres ejemplares el registro de las sociedades de autotransportes y de los socios que las integren. En él se harán constar la denominación o razón social, el domicilio de la sociedad, la ruta en que opere y la clase de servicio o servicios que proporcione, su capital, las acciones, partes sociales o porciones que la representen, el número de vehículos en operación, el interés que en el capital social represente cada uno de los socios y, en su caso, el número de acciones que posea; la transmisión de derechos de las sociedades y de los socios, disminuciones y aumentos de capital y en general, todos los actos que modifiquen la situación jurídica de la sociedad o de cualquiera de sus miembros.

Estos libros de registro serán públicos y cualquier persona podrá denunciar la irregularidad que acusen, por inobservancia o violación de lo dispuesto por la ley y el reglamento de la materia.

LIMITACION DEL NUMERO DE SOCIEDADES DE AUTOTRANSPORTES.- El espíritu de la Ley de Vías Generales de Comunica--

ción vigente, es en el sentido de limitar el número de sociedades de autotransportes, capaces de operar servicio público federal de autotransporte de pasajeros y carga, y así, establece las siguientes limitaciones:

I.- "Los permisionarios que se encuentren operando la misma ruta o tramo de camino en la explotación de un servicio público de autotransporte de la misma clase, podrán constituir hasta dos sociedades de las previstas en el artículo 159, para los efectos de continuar la explotación, pero en todo caso un permisionario no podrá formar parte sino de una sola de esas sociedades. (Frac. I., Art. 2o. Transitorio del Decreto que reformó los artículos 152 y 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

En este caso la Ley de Vías Generales de Comunicación permite a los permisionarios que ya se encontraban explotando un idéntico servicio, en una misma ruta o tramo, conforme a permisos expedidos de acuerdo con las Leyes de Vías Generales de Comunicación anteriores y a las que ya hicimos referencia en el capítulo primero de este estudio, constituir hasta máximo DOS SOCIEDADES.

II.- El artículo 152, fracción III establece:

"La explotación que se proponga efectuar el solicitante quedará condicionado a la constitución de una sociedad, de las permitidas en este capítulo, por todos los concesionarios que presten idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo y para los demás fines de toda sociedad..."

"La Secretaría de Comunicaciones y Transportes po-

drá autorizar la constitución de una sociedad para la explotación de dos o más clases de los servicios de transportes de -- personas o cosas que se presten en una ruta, cuando todos los concesionarios en la prestación de los servicios de que se trata formulen la solicitud correspondiente".

En el primer caso se refiere a la explotación que se proponga efectuar el solicitante de un nuevo servicio, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que el otorgamiento de la concesión quedará condicionada a la constitución de UNA SOLA SOCIEDAD, que deberá estar formada por el solicitante y por todos los concesionarios que presten idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo.

En el párrafo II del artículo comentado, se preceptúa la posibilidad de autorizar UNA SOLA SOCIEDAD, para la operación de dos o más clases de servicios de transporte de personas o cosas que se presten en una ruta, cuando todos los concesionarios, en la prestación de los servicios que se trata, formulen la solicitud correspondiente.

Nosotros estimamos que el control oficial, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a estas sociedades, es justificado, ya que, en virtud de que son empresas que operan un servicio de interés público, consideramos -- que es indispensable que esa Secretaría, vigile en todo tiempo que se cumplan las normas establecidas para su funcionamiento; aún más, la exigencia de la previa aprobación de esta Secretaría, a las bases constitutivas y a todas las modificaciones -- del pacto social, es correcta; lo que es criticable, en nues--

tro concepto, es la falta de un criterio definido, por parte de la Dirección General del Autotransporte Federal, para la aprobación de proyectos de escrituras constitutivas que se presentan para su estudio y aprobación y también el retardo que muchas veces es de varios años, para aprobar un acta de asamblea que se somete a su consideración. Para la aprobación de proyectos de escrituras constitutivas, las autoridades encargadas de esta actividad, unas veces dan elasticidad a los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que limitan el número de sociedades que operan servicio público federal de autotransportes, en esta forma: aún y cuando puede decirse que en ocasiones son sociedades que prestan un idéntico servicio, en una misma ruta, la aprobación de éstas la funda la Dirección General del Autotransporte Federal, en la simple variación, en la ruta, de un punto intermedio o que esta ruta es más corta o más larga, aunque comunique los mismos puntos inicial y final, o bien sumando dos o más rutas. Otras veces aprueba sociedades por variar alguna modalidad del servicio, etc., y con estos argumentos a veces se sostiene que se trata de sociedades distintas a las ya aprobadas.

Otras veces, contra el tenor de la ley, se aprueban sociedades idénticas a las que ya se encuentran autorizadas y en otros muchos casos, tácitamente no da su autorización para constituir una nueva sociedad, a pesar de reunir los requisitos legales, con el sistema de no contestar la petición que se formula.

Ante esta política seguida por aquella dependencia, la gran mayoría de sociedades que se constituyen para operar -

servicio público de autotransportes, han optado por eludir la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- constituyéndose primero ante notario y posteriormente continúan las gestiones para obtener la aprobación de la escritura constitutiva.

Lo mismo sucede con las sociedades que presentan para su estudio y aprobación actas de asamblea para modificar su escritura constitutiva, con motivo de aumentos de capital, ingreso de socios, retiro de socios, nombramiento de Consejos Directivos o de Vigilancia o cualquier otro acto que lleve a cabo la sociedad. Y aún cuando estas sociedades ya se encuentran aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también en la mayoría de casos, se ven obligadas primero a protocolizarla ante Notario e inscribirla en el Registro Público de Comercio y posteriormente a tratar de obtener la autorización de sus modificaciones, por parte de la Dirección General del Autotransporte Federal.

Esta falta de criterio definido en la administración pública, ha dado origen a una serie de irregularidades, existiendo:

I.- Sociedades debidamente autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II.- Sociedades que aún y cuando están autorizadas, han modificado sus escrituras, sin la aprobación correspondiente.

III.- Sociedades que reúnen los requisitos legales necesarios para obtener su aprobación, y que se ven obligados a operar los servicios de que se trate, sin la autorización co

rrespondiente.

IV.- Sociedades que no reúnen los requisitos legales para funcionar y que sin embargo operan servicios, sin concesiones o permisos y sin la autorización debida, argumentando que se encuentran en trámite de aprobación.

En nuestra opinión, creemos que es necesario terminar con estas irregularidades que principalmente se deben a la indiferencia de las autoridades competentes y en virtud de que los preceptos jurídicos antes citados, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que limitan el número de sociedades capaces de operar servicio público de autotransportes, en caminos nacionales, no tienen positividad. Debe optarse por permitir la libre constitución de todas las sociedades de autotransportes que reúnan los requisitos establecidos por la ley, sobre la única base fundamental de que cuenten con los permisos o concesiones pertinentes.

SOCIEDADES MERCANTILES MAS USUALES EN LA ACTIVIDAD AUTOTRANSPORTADORA.- Con base en el artículo 152 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 54 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la propia ley, con excepción de las sociedades que emiten acciones al portador, las sociedades de concesionarios y permisionarios de servicio público de autotransportes, podrán adoptar cualquiera de las formas que establece la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Esto es, la Ley de Vías Generales de Comunicación permite todas las especies de sociedades mercantiles que establece el Artículo 10. de la Ley General de Sociedades Mercantiles, con la modalidad de que siempre sean de capital variable;

modalidad que trae como consecuencia que los títulos que integren el capital social, siempre sean nominativos y con lo que la Ley de la materia trata de conservar la mexicanidad de estas sociedades, ya que como éstas únicamente deben estar constituidas por mexicanos por nacimiento, los títulos deben estar siempre en manos de mexicanos. Aún así, dentro de la industria del autotransporte existen sociedades manejadas por extranjeros, - principalmente españoles, los cuales, como no pueden figurar como socios, lo hacen a través de sus esposas, hijos u otras personas de "paja" que si son mexicanos por nacimiento y que son los que figuran en la escritura social.

Las sociedades mercantiles más usuales actualmente, -- dentro de esta actividad, son la Sociedad Anónima de Capital Variable y la Sociedad de Responsabilidad Limitada de Capital Variable.

Nosotros estimamos que las grandes sociedades de autotransportes, deben organizarse como sociedades anónimas y solamente es aconsejable la constitución de sociedades de responsabilidad limitada, en los casos que, por su escasa importancia, así se requiera. La sociedad anónima posee una estructura jurídica que la hace adecuada para realizar empresas de gran magnitud, con fuertes capitales. Asimismo, la sociedad anónima permite obtener colaboración económica de un gran número de individuos, cada uno de los cuales, ante la perspectiva de una razonable ganancia, no teme arriesgar una porción de su propio patrimonio, que unida a la de otros muchos, llega a constituir una masa de bienes, de la magnitud requerida por la sociedad - y que por formar un patrimonio distinto del de los socios, re-



sulta independiente por completo de las vicisitudes de la vida de ellos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1932, solo permitió la constitución de sociedades cooperativas, lo que en la realidad produjo un falso cooperativismo de la industria del autotransporte.

En la actualidad existe un reducido grupo de sociedades cooperativas, de las que se constituyeron conforme a la Ley de 1932, las que en la realidad no operan como tales, ya que aún cuando las concesiones se encuentran a favor de éstas sociedades y vigentes, éstas son propiedad de personas físicas que operan el servicio público de autotransportes en forma individual o aparentemente como una sociedad cooperativa, con el objeto de obtener las ventajas fiscales y administrativas otorgadas en beneficio de este tipo de sociedades.

OBJETO SOCIAL.- El objeto de estas sociedades es único y exclusivo para operar servicio público de autotransportes y así lo establecen las disposiciones contenidas en la fracción III del artículo 159 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 56 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la misma ley. El objeto será: la operación del servicio o servicios de que se trate, de acuerdo con las concesiones o permisos, itinerarios, tarifas, horarios, capacidad, forma y demás circunstancias que hubiere establecido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la mayor eficacia, seguridad, regularidad, permanencia, economía y coordinación del servicio o servicios aludidos y los demás fines de toda sociedad. Asimismo, la sociedad deberá, dentro de su objeto

cumplir con lo establecido en el artículo 157 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en los siguientes términos.- Se obligará: I.- A aceptar el transporte de las personas y efectos que están obligados a conducir, sin acordar otras preferencias por razón de tiempo y lugar, que las autorizadas por esta ley; II.- A no cobrar por el transporte un precio distinto al establecido en las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; III.- A realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión o permiso y a efectuar ese recorrido conforme a los horarios aprobados y, tratándose de servicios de carga no sujeto a horarios, a las velocidades y dentro de los plazos que señale el Reglamento; IV.- A emplear en el servicio los vehículos que satisfagan las condiciones de seguridad, higiene, capacidad, peso y demás especificaciones que con relación a cada clase de servicio determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; V.- A combinar y coordinar sus servicios con los de otras empresas que exploten vías generales de comunicación de conformidad con las disposiciones que sobre el particular dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de acuerdo con los convenios que, previa la aprobación de la misma Secretaría celebren los interesados; VI.- A substituir los vehículos que temporal o permanentemente retiren del servicio, por otros de la misma capacidad y demás características, pudiendo ser de mejor calidad; VII.- A dar cumplimiento a las disposiciones que dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en orden a lo dispuesto en el artículo 160; VIII.- A construir o instalar terminales, bodegas o estaciones intermedias cuando

la importancia del servicio así lo requiera a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; IX.- A suministrar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos estadísticos que ésta requiera, así como los informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, con las comprobaciones necesarias; X.- A cumplir las demás prestaciones y abstenciones que les impone la Ley, los Reglamentos y las que se estipulen y establezcan en los títulos de las concesiones respectivas.

DENOMINACION Y RAZON SOCIAL.- Por lo que se refiere al uso de la denominación o razón social en este tipo de sociedades, la práctica ha hecho que las mismas, aunque se constituyan como sociedades anónimas, en gran número de casos forman su denominación con el nombre de uno o varios socios. Consideramos que tal práctica convierte a la denominación en una razón social, cuyo uso no es lícito para la sociedad anónima. Sin embargo, sugerimos que en vista de que esta práctica se encuentra generalizada y así lo ha venido permitiendo la Secretaría de Relaciones Exteriores, al otorgar el permiso para su constitución, que se estatuya legalmente para estas sociedades, el uso de una 'denominación o razón social' indistintamente, con la única salvedad que sea distinta de las sociedades existentes.

Consideramos que también podría reservarse exclusivamente a la sociedad de autotransportes, el uso en su denominación, de las palabras TRANSPORTES, AUTOTRANSPORTES, TRANSPORTACIONES, FLETES, FLETERA, EXPRESS, AUTOEXPRESS, SUPEREXPRESS, AUTOTRANSPORTACIONES, SUPER TRANSPORTES, LINEA, LINEAS, AUTOLINEAS, AUTOBUSES, OMNIBUS o cualquier otro sinónimo, que exprese o de idea que se trata de una sociedad de autotransportes, ya sea que se formule en español o en

cualquier otro idioma. La infracción a esta disposición, estimamos que podría sancionarse con una multa económica y en caso de reincidir, con la duplicación de la misma y en último de los casos, con la clausura administrativa, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hasta que la denominación sea cambiada, observándose desde luego, un procedimiento en el que se garantice la defensa de las sociedades que estuvieran en el caso.

DURACION.- Lo usual en este tipo de sociedades, ya sea que se trate de una sociedad anónima o de una sociedad de responsabilidad limitada, es la de establecer, en la escritura social, una duración de 50 años. En las sociedades cooperativas, de acuerdo -- con el artículo 10. fracción IV de la Ley General de Sociedades -- Cooperativas, su duración será indefinida.

DOMICILIO SOCIAL.- El domicilio social en esta clase de sociedades, siempre debe ser dentro del territorio nacional.

Sería conveniente, para evitar algunos problemas que se presentan en la realidad, que se prescribiera que las sociedades -- de autotransportes, requieran autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para cambiar su domicilio social, así como cuando establezcan, clausuren o cambien el domicilio de -- su matriz y sucursales.

DE LOS SOCIOS.- Por lo que se refiere a los socios, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 159 fracción II y 51 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, establecen que la sociedad agrupará a los concesionarios o permisionarios que efectúen la misma clase de servicio en una misma ruta o tramo.

El legislador de 1939, que limitó el número de sociedades de autotransportes, pretendía que éstas se encontraran constituidas por todos los concesionarios individuales - existentes; sin embargo, como estos preceptos jurídicos no han tenido positividad, esto ha originado que los concesionarios formen numerosas sociedades y las autoridades así lo han tolerado; además, el legislador no previó la existencia de las personas que, sin tener directamente la calidad de concesionarios o permisionarios, se dedican a esta actividad, formando parte de sociedades concesionarias, como socios capitalistas, en las que la concesión o permisos se encuentran a favor de la sociedad.

En tal virtud, el número de socios que se emplea para la constitución de estas sociedades, son los requeridos por la Ley General de Sociedades Mercantiles, para las sociedades anónimas y las de responsabilidad limitada, según el caso.

En las sociedades cooperativas de autotransportes, el número de socios nunca será inferior a 10 y además reunirán los siguientes requisitos:

1o.- Ser trabajador en alguna de las especialidades a que se refiera el objeto social.

2o.- Ser mexicano por nacimiento.

3o.- No pertenecer a ninguna otra sociedad de autotransportes que opere el mismo servicio, en la misma ruta.

4o.- Prestar dentro de la sociedad su trabajo personal.

5o.- Suscribir por lo menos un certificado de aportación.

6o.- Presentar al ingresar a la sociedad, certifi-

cado de buena salud.

Las personas que posteriormente deseen ingresar como socios de la cooperativa, además de reunir los requisitos antes señalados, deberán, en los términos del artículo 9o. del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, presentar ante el Consejo de Administración, solicitud de ingreso por escrito, apoyada por dos miembros de la cooperativa.

La resolución que dicte la cooperativa desechando la solicitud para ingresar como socio, podrá ser recurrida en la forma y términos establecidos por el artículo 17 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas. La Secretaría de Industria y Comercio anulará la decisión cuando además de reunir el solicitante los requisitos estatutarios, las circunstancias de la sociedad permitan el ingreso de nuevos socios, sin que por este hecho los integrantes de la cooperativa lleguen a percibir beneficios inferiores a un salario remunerador del trabajo de que se trate.

SEPARACION Y EXCLUSION DE SOCIOS.- En lo referente a la separación de socios, aún cuando se considera sujeta a la libre voluntad del interesado, en las sociedades de autotransportes, que se constituyen como sociedades anónimas o de responsabilidad limitada, ésta sólo se realizará por causa legítimamente justificada y previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quedando sujeta a lo prescrito por el artículo 67 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que indica que si el socio hubiere aportado en titularidad sus concesiones y vehículos, éstos serán valorizados mediante juicio

pericial, para que una vez liquidado el capital y las utilidades a que tenga derecho el socio que se separa, estas concesiones, permisos y vehículos, queden a favor de la sociedad; pero si la aportación la hizo en goce, tendrá obligación, una vez liquidado, de ingresar a otra sociedad que fuere concesionaria en la misma ruta.

La calidad de socios también se pierde por exclusión, siendo la asamblea general de accionistas la encargada de dictar el acuerdo correspondiente, bien por que así lo considere procedente o bien para cumplir algún acuerdo sobre el particular, que ordene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; pero en ambas circunstancias, el acuerdo de exclusión deberá ser debidamente motivado y fundado, dando oportunidad al socio interesado para que la asamblea general conozca sus puntos de vista, siendo necesaria la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estas disposiciones que tienden a proteger a los socios de las arbitrariedades de los mayoritarios, las juzgamos útiles.

El Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, en sus artículos 13 al 19 y el artículo 25 de la propia Ley, prevén las causas que pueden motivar la pérdida de la calidad de socio de una cooperativa y el procedimiento que debe seguirse para tal efecto.

La calidad de miembro de una sociedad cooperativa se pierde:

- I.- Por muerte;
- II.- Por separación voluntaria;
- III.- Por exclusión.

En caso de muerte de un socio, la persona que se haga cargo total o parcialmente de quienes dependían económicamente del socio fallecido, tendrá derecho a formar parte de la sociedad, si satisface los requisitos que establece la ley y su reglamento, así como los que, para miembros de nuevo ingreso, señalen las bases constitutivas. Se inscribirán a su nombre los certificados de aportación de que haya sido titular el socio anterior.

La renuncia de un socio deberá presentarse al Consejo de Administración, que resolverá provisionalmente sobre ella, y esta resolución tendrá efecto de separación voluntaria del miembro; y cesación de su responsabilidad para las operaciones realizadas con posterioridad a esa fecha, en caso de aceptación definitiva de la renuncia por la asamblea general.

Son causas de exclusión de un miembro:

I.- No cumplir con la obligación de liquidar el valor del o de los certificados de aportación que hubiere suscrito, dentro de los plazos señalados en las bases constitutivas, o en el acuerdo de la asamblea general que haya decretado un aumento de capital.

II.- Negarse sin motivo justificado a desempeñar los cargos, puestos o comisiones que le encomienden los órganos de la sociedad.

III.- Mala conducta comprobada y que se traduzca en perjuicio grave para la sociedad.

IV.- Faltar al cumplimiento de cualesquiera otra obligación que el pacto social imponga a los socios.

En las bases constitutivas de las cooperativas de autotransportes se pueden señalar otras causas de exclusión como las siguientes:

**BIBLIOTECA CENTRAL**

**U. N. A. M.**



a).- Causar perjuicios graves en los bienes de la sociedad, cuando pueda demostrarse la responsabilidad del socio.

b).- Faltar al desempeño de su trabajo en la sociedad sin previo aviso o causa justificada por más de..... días.

c).- Faltar en cualquier forma al cumplimiento de las obligaciones que le impone la Ley General de Sociedades -- Cooperativas, su Reglamento, las bases constitutivas y los reglamentos interiores que la sociedad expida.

Los miembros de una sociedad cooperativa sólo podrán ser excluidos de ella por acuerdo de la asamblea general y a solicitud del consejo de administración o del de vigilancia, previa audiencia del interesado o de la persona que éste designe para que asuma su defensa o de la que nombre la asamblea si el socio no hace la designación. El socio o su defensor tendrá derecho a ofrecer las pruebas que tenga en su descargo y para alegar. Recibidas las pruebas y escuchados los alegatos, la asamblea acordará la exclusión si resulta comprobada alguna de las causas antes enumeradas.

Cuando un socio considere que su exclusión ha sido injustificada, ocurrirá a la Secretaría de Industria y Comercio y previa demostración de que la asamblea violó los preceptos legales que establezcan las causas de exclusión, o el procedimiento que deba seguirse para aplicarlas, ordenará la reposición del socio excluido en el primer caso, o la del procedimiento, si sólo éste se hubiese violado. Este recurso deberá interponerse dentro de los 15 días siguientes al acuerdo de --

exclusión.

Si la Secretaría de Industria y Comercio declara la nulidad del procedimiento, la cooperativa deberá reponerlo desde luego, citándose a ese efecto a la asamblea general, dentro de los quince días siguientes al de la comunicación del -- acuerdo de la Secretaría. Si la nulidad se declara por violaciones de fondo, el socio recobrará de pleno derecho ese carácter. La sociedad deberá cubrirle por concepto de indemnización una cantidad equivalente a los anticipos que debiera haber percibido, tratándose de las cooperativas de productores. Para este efecto, se tomará como base el promedio de anticipos recibidos por el socio durante los treinta días anteriores a su exclusión.

Para la distribución anual de rendimientos se estimará que el socio trabajó normalmente en la cooperativa durante el tiempo que estuvo indebidamente excluido.

Los socios que dejen de pertenecer a una cooperativa tendrán derecho a que se les devuelva el importe de sus certificados de aportación o la cuota que proporcionalmente corresponda, si de acuerdo con el último balance el activo, deducidos los fondos y demás cantidades irrepartibles, es insuficiente para hacer la devolución íntegra. Tendrá también derecho, en su caso, a que se les entregue la parte proporcional que les corresponda en los rendimientos repartibles por el lapso en que haya tenido el carácter de socio durante el ejercicio social que corresponda.

Los pagos de que habla el párrafo que precede se harán al expirar el ejercicio social, salvo que, por su cuan--

tía, resuelva la asamblea que se efectúen en plazos, los que, sin embargo, no excederán de aquellos a que se sujetarán las aportaciones.

CAPITAL SOCIAL.- El capital mínimo requerido, que se consigna en la constitución de este tipo de sociedades, es el que establece la Ley General de Sociedades Mercantiles, para la sociedad anónima y para la sociedad de responsabilidad limitada, según sea el caso. Las cooperativas se sujetan a lo prescrito por la Ley General de Sociedades Cooperativas, en su capítulo correspondiente al capital social.

El artículo 60 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, prescribe que el capital social de estas sociedades, sea el que se requiera para la adquisición de vehículos, para el establecimiento de los servicios accesorios y conexos y para constituir los fondos de reserva que aseguren la operación regular del servicio que se tenga autorizado.

El artículo antes citado, de conformidad con la realidad y práctica reiterada, debe interpretarse en el sentido de que, como el otorgamiento de concesiones, para la operación de los servicios públicos de autotransportes, está sujeto a concurso de los solicitantes, y que se conceden a la sociedad que ofrece realizar la inversión más adecuada para garantizar un mejor servicio, entonces el capital de la sociedad, no debe ser una cantidad que arbitrariamente fijen los socios, sino que, tratándose de sociedades concesionarias o de concesionarios, su capital inicial debe ser por lo menos igual a la cantidad que se ofreció invertir para la operación del servi-

cio; y en las sociedades permisionarias o de permisionarios, - en las que no existe ningún previo ofrecimiento de capital, ya que la expedición de permisos no está sujeta a concurso, existe más libertad y el capital de la sociedad, debe ser el que realmente se necesite invertir en vehículos, en el establecimiento de servicios accesorios y conexos y en la constitución de los fondos legales necesarios, para la operación del servicio.

APORTACIONES.- En las sociedades de autotransportes que adoptan la forma de sociedad anónima o de responsabilidad limitada, las aportaciones pueden ser de diversa naturaleza. Los socios que las integran, pueden aportar dinero en efectivo y la titularidad o simplemente el goce de sus concesiones, permisos y vehículos. Es decir, pueden ceder en favor de la sociedad, sus concesiones o permisos, así como sus vehículos, de manera que pasen a ser propiedad de la sociedad, previo avalúo de tales bienes y derechos o bien aportarlos en goce, que es una modalidad especial en este tipo de sociedades, que tiene como efecto, que las concesiones, permisos y los vehículos, se mantengan a nombre de sus titulares y propietarios y que únicamente se entreguen a la sociedad, en vía de usufructo o administración, con el fin de que ésta pueda cumplir con su objeto social, protegiendo la ley de esta manera, al permisionario o concesionario individual, de tal modo que éste pueda prestar el servicio a través de una sociedad, sin perder la titularidad de su concesión o permiso (Art. 57 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos).

Algunos juristas confunden las aportaciones 'en go

ce', con las 'acciones de goce'. Son dos conceptos distintos y así vemos que las acciones de goce se emiten en substitución - de las acciones amortizadas, cuando así lo prevee la escritura social y para cuya emisión, la escritura social fijará cuáles son los derechos que confieren y que pueden ser: a).- participar en las utilidades sociales, después de pagar dividendos a las acciones no amortizadas; b).- asistir y votar en las asambleas de accionistas; c).- concurrir a la liquidación del haber social en los casos de disolución de la sociedad; y en cambio las aportaciones en goce son las que hemos indicado en el párrafo anterior.

Las aportaciones que hacen los socios en este tipo de sociedad que estudiamos, se encuentran representadas de la siguiente forma: en las constituidas como sociedades anónimas, están representadas por acciones nominativas; en las sociedades de responsabilidad limitada por partes sociales. En la - - práctica estos títulos se emiten en dos clases, que se les ha denominado tipo "A" y tipo "B".

Las acciones o partes sociales tipo "A", según sea el caso, son para aquellos socios que aportan la titularidad - de sus concesiones y vehículos a favor de la sociedad, o los - que aportan dinero en efectivo; tienen la particularidad estos títulos de que sus titulares actúan con voz y voto en todas -- las asambleas. Cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga nuevas concesiones o permisos para el servicio o servicios que tenga autorizados la sociedad, les corresponde a los socios titulares de esta clase, representar el 75% de los derechos derivados de esas concesiones o permisos.

Son titulares de las acciones o partes sociales tipo "B" los socios que aportan en goce sus concesiones, permisos o vehículos. Únicamente conceden voz y voto en determinadas asambleas y en algunas otras únicamente voz; asimismo les corresponde el 25% de los derechos, respecto de las nuevas concesiones o permisos que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para operar el servicio o servicios que se autoricen a la sociedad.

Las aportaciones en las cooperativas de autotransportes, de acuerdo con lo prescrito por el artículo 35 de la ley que rige a este tipo de sociedad, pueden ser: en efectivo, bienes, derechos o trabajo; estarán representadas por certificados, que serán nominativos, indivisibles, de igual valor y sólo serán transferibles en las condiciones que determina el artículo 11 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, y el acta constitutiva de la sociedad; su valor será inalterable. La valuación de las aportaciones que no sean en efectivo, se hará en las bases constitutivas o al tiempo de ingresar el socio, por acuerdo entre éste y el consejo de administración, con la aprobación de la asamblea general.

Cada socio podrá suscribir el número de certificados que crea conveniente, siempre en los términos y condiciones establecidos por la Ley General de Sociedades Cooperativas, su reglamento y las bases constitutivas, pero de acuerdo con el artículo 36, cada socio deberá aportar por lo menos el valor de un certificado.

CAPITAL SUSCRITO Y PAGADO INTEGRALMENTE AL MOMENTO DE CONSTITUIRSE LA SOCIEDAD.- Otra modalidad muy especial en es

tas sociedades, es que el capital social en las sociedades que adoptan el tipo de sociedad anónima o de responsabilidad limitada, debe ser suscrito y pagado íntegramente, al otorgarse la escritura constitutiva (Art. 61 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos); sin embargo, el reglamento de la materia establece algunos casos en los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes permite a los concesionarios no pagar -- de inmediato el capital suscrito y que son, en los términos -- del artículo 61, los siguientes casos:

I.- Cuando los concesionarios hubieren aportado el goce de sus concesiones y conservado la propiedad de sus vehículos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar los plazos determinados por los administradores ó por las cláusulas del pacto social, para el pago total de las aportaciones.

II.- En el segundo caso, tratándose de la aportación para el establecimiento de instalaciones fijas, la misma Secretaría podrá aprobar aquellas cláusulas del proyecto de estatutos que impongan a los socios la obligación de efectuar el pago del capital que deba invertirse en la ejecución de esas obras, en los plazos que determinen los administradores dentro del término concedido por esa Secretaría, para la realización de los trabajos.

Por otra parte, el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, en sus artículos 62 y 63, estatuye sanciones para los socios que no dieren cumplimiento al pago de sus aportaciones y al respecto establece:

"Si alguno de los concesionarios no diere cumpli--

miento al pago íntegro de la cantidad suscrita, al constituirse la sociedad, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa comprobación de esa omisión, lo tendrá por desistido a su perjuicio de los derechos que le confiara la concesión, y hará efectivo el correspondiente depósito de garantía y declarará vacante esa concesión que podrán adjudicarse proporcionalmente los demás concesionarios" (art. 62 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos).

Por otra parte, si los socios no hicieren oportunamente las exhibiciones a cuenta o por saldo del capital que hubieren suscrito, la sociedad tendrá el derecho de excluir o separar al socio o socios incumplidos (art. 63 del Reglamento -- del Capítulo de Explotación de Caminos).

En las sociedades de autotransportes que se formalizan como cooperativas, de acuerdo con el artículo 36, párrafo segundo, de la Ley General de Sociedades Cooperativas, se permite que al constituirse la sociedad o al ingresar a ella, se exhiba forzosamente el 10% cuando menos del valor de los certificados de aportación, debiéndose cubrir el saldo en exhibiciones mensuales iguales, en el plazo de un año.

VARIACION DEL CAPITAL.- Las sociedades de autotransportes siempre tendrán la modalidad de ser de capital variable, con el objeto de que los títulos que lo representen, siempre sean nominativos. El capital puede ser aumentado o disminuido, en la medida que lo exijan las necesidades de la sociedad.

El artículo 55 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de la materia, establece las reglas para los aumentos y disminuciones del capital inicial, --



los que se estipularán en los estatutos de la sociedad, de la siguiente manera:

El capital social puede aumentarse, previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o como consecuencia del acuerdo que ésta dicte sobre el particular, - pero el aumento deberá obedecer a un aumento en el número y calidad de las operaciones que realice la sociedad, al ingreso de uno o más socios con aportaciones de capital o de concesiones y vehículos o cuando el desarrollo de los negocios de la misma así lo amerite y siempre que sea necesario para el mejor servicio objeto de la sociedad. La disminución del capital social podrá hacerse cuando la disminución no afecte el mínimo - ya señalado y deberá obedecer a una disminución de las operaciones practicadas por la sociedad, cuando la costeabilidad de los negocios de la misma así lo amerite, cuando se reembolse a uno o más socios de sus aportaciones o se reeleve a uno o más de ellos de exhibiciones que no hayan realizado; dicha disminución debe ser aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En las sociedades cooperativas, de acuerdo con lo establecido por el artículo 37 de la Ley General de Cooperativas, cuando la asamblea general acuerde reducir el capital se hará la devolución a los socios que posean mayor número de certificados de aportación, o a prorrata si todos son poseedores de un número igual de certificados.

Cuando el acuerdo sea en el sentido de aumentar el capital, todos los socios quedan obligados a suscribir el aumento en la forma y términos que lo acuerde la asamblea gene--

ral. Además el capital podrá incrementarse con el porcentaje de los rendimientos que con ese objeto destine la asamblea.

FONDO DE RESERVA.- No todas las utilidades que se obtienen se reparten entre los socios, pues parte de las mismas se destinan para constituir los fondos de reserva.

Conforme a lo establecido en el artículo 20 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, las sociedades que nos ocupan, que se formalizan como sociedades anónimas o como sociedades de responsabilidad limitada, tienen la obligación de separar anualmente, de las utilidades netas, el 5% como mínimo, para formalizar el fondo de reserva, hasta que éste alcance la quinta parte del capital social.

OTROS FONDOS.- El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, en el artículo 56, establece otro fondo de reserva, el cual debe hacerse constar en la escritura constitutiva, y que de acuerdo con los estudios que se practiquen, debe ser suficiente para asegurar la renovación oportuna de los vehículos, así como para hacer frente a eventualidades inherentes a la explotación de los caminos de que se trate.

Asimismo preceptúa que los socios podrán destinar un porcentaje para fondos especiales, los cuales se aplicarán en la forma que quede establecido en las bases constitutivas.

Respecto a estos fondos, es de señalarse que no existe ningún control y que aún y cuando se pactan en las bases constitutivas, para cumplir con el requisito legal, no se llevan a cabo en un buen número de casos.

Las cooperativas de autotransportes, en los términos de los artículos 38 de la Ley General de Sociedades Coope

rativas y 67 de su reglamento, deben constituir los siguientes fondos.

- a).- Fondo de reserva,
- b).- Fondo de previsión social, y
- c).- Fondo de amortización y depreciación.

Los fondos anteriormente enunciados, serán irreparables y se constituirán y aplicarán en los términos que establecen los artículos 39 al 45 de la Ley General de Sociedades Cooperativas y 54 al 56 de su reglamento.

ADMINISTRACION.- Las sociedades que nos ocupan, -- constituidas como anónimas, son administradas en los términos que establecen los artículos 142 al 163 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, pudiendo ser dirigidas por un Consejo de Administración o por uno o más administradores. Las bases constitutivas determinarán las facultades del consejo o del administrador y en su caso, las facultades de cada consejero.

Sin perjuicio de las garantías que prescribe la -- Ley General de Sociedades Mercantiles, los administradores de las sociedades de autotransporte, que tengan a su cargo el manejo de fondos o el uso de la firma social, tienen obligación de otorgar fianza que va del 2% al 5% del capital social, según la forma como hubiesen aportado sus permisos, concesiones o vehículos (art. 65 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos).

La asamblea general de accionistas, el consejo de administración, o el administrador general, podrán nombrar uno o varios gerentes generales o especiales; personas que pueden ser accionistas o extraños a la sociedad, y cuyos cargos, al -

igual que los consejeros, serán temporales, revocables y tendrán las facultades que expresamente se les confieran, y con objeto de garantizar la responsabilidad, en el desempeño de sus cargos, prestarán las garantías que determinen los estatutos.

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, en su artículo 64, al igual que la Ley General de Sociedades Mercantiles, en su artículo 144, estatuye que las minorías que representen cuando menos un 25% del capital social, tendrán derecho a nombrar un consejero.

Solamente es revocable el nombramiento del administrador o administradores designados por las minorías, cuando se revoque igualmente el nombramiento de los demás administradores.

La administración en lo referente a las sociedades de autotransportes que adquieren la forma de sociedades de responsabilidad limitada, de acuerdo con lo prescrito por los artículos 74, 75 y 76 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, estará a cargo de uno o más gerentes, que podrán ser socios o personas extrañas a la sociedad, designados temporalmente o por tiempo indeterminado. Salvo pacto en contrario, la sociedad tendrá el derecho de revocar en cualquier tiempo a sus administradores.

Las resoluciones de los gerentes se tomarán por mayoría de votos; pero si el contrato social exige que obrer conjuntamente, se necesitará la unanimidad, a no ser que la mayoría estime que la sociedad corre grave peligro con el retardo, pues entonces podrá válidamente dárse la resolución correspondiente.

VIGILANCIA DE LA SOCIEDAD.- La forma de controlar debidamente las operaciones de la sociedad, es nombrando un organo de -  
vigilancia.

En las sociedades de autotransportes que adoptan la forma de sociedad anónima, de acuerdo con lo prescrito por los artículos 164 al 171 y demás relativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, la vigilancia de la sociedad estará a cargo de uno o varios comisarios, cuyo cargo es revocable y temporal, pudiendo ser socios o personas extrañas a la sociedad. Solamente no pueden ser comisarios:

I.- Los que conforme a la ley estén inhabilitados para --  
ejercer el comercio;

II.- Los empleados de la sociedad y

III.- Los parientes consanguíneos de los administradores, en línea recta, sin limitación de grado, los colaterales dentro -  
del cuarto y los afines dentro del segundo.

Las facultades y obligaciones de los comisarios son:

I.- Cerciorarse de la constitución y subsistencia de las garantías que determinan los estatutos o la asamblea a los administradores y gerentes, para asegurar las responsabilidades que pudieran contraer en el desempeño de sus encargos.

II.- Exigir a los administradores un balance mensual de comprobación de todas las operaciones efectuadas.

III.- Inspeccionar, una vez al mes por lo menos, los libros y papeles de la sociedad, así como la existencia en caja.

IV.- Intervenir en la formación y revisión del balance -

anual, en los términos que establece la Ley.

V.- Hacer que se inserten en la orden del día de las sesiones del consejo de administración y de las asambleas de accionistas los puntos que crean pertinentes.

VI.- Convocar asambleas ordinarias y extraordinarias de accionistas, en caso de omisión de los administradores y en cualquier otro caso en que lo juzguen conveniente.

VII.- Asistir con voz, pero sin voto, a todas las sesiones del consejo de administración, a las cuales deberán ser citados.

VIII.- Asistir con voz, pero sin voto, a las asambleas de accionista; y

IX.- En general, vigilar limitadamente y en cualquier tiempo las operaciones de la sociedad.

Los socios tienen la facultad de poder denunciar por escrito a los comisarios, los hechos que estimen irregulares en la sociedad y éstos deberán mencionar las denuncias en sus informes a la asamblea general de accionistas y formular acerca de ellas las consideraciones y proposiciones que estimen pertinentes.

Los comisarios son individualmente responsables para con la sociedad, por el cumplimiento de las obligaciones que la ley y los estatutos de la sociedad les imponen.

En las sociedades constituidas como sociedades de responsabilidad limitada, de acuerdo con el artículo 84 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, se procederá a la constitución de un consejo de vigilancia, si la escritura social así lo establece.

La dirección, administración y vigilancia de las sociedades cooperativas estará a cargo de:

- a).- La asamblea general,
- b).- El consejo de administración,
- c).- El consejo de vigilancia.
- d).- Las comisiones que establece la Ley General de Sociedades Cooperativas y las que designe la asamblea.

De acuerdo con el artículo 44 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, sólo los miembros de las cooperativas podrán integrar los consejos y comisiones especiales.

Para el nombramiento de las personas que integren los consejos de administración, vigilancia y las comisiones, así como -- las facultades de cada uno de ellos y su funcionamiento, se estará a lo dispuesto por los artículos 28 al 33 de la Ley General de Sociedades Cooperativas y 27, 29, 30, 36, 37, 38, 39, 40, 44 y 45 de su Reglamento.

**ASAMBLEAS.-** Es un principio general que el órgano supremo de toda sociedad sea la asamblea general, cuyos acuerdos obligan a todos los socios.

En las sociedades de autotransportes que adoptan la forma de sociedades anónimas, tal como lo establece la Ley General de Sociedades Mercantiles, en los artículos 178 al 206, la asamblea general de accionistas podrá acordar y ratificar todos los actos y operaciones de ésta y sus resoluciones serán cumplidas por la persona que ella misma designe o a falta de designación por el -- administrador o por el consejo de administración.

Las asambleas de socios son ordinarias y extraordinarias. La asamblea general ordinaria, se reunirá por lo menos una vez al año dentro de los tres primeros meses a la clausura del ejercicio social. Se ocupará, además de los asuntos incluídos en el orden - del día, de los siguientes:

I.- Discutir, aprobar o modificar el balance después de oído el informe de los comisarios y tomar las medidas que juzque oportunas.

II.- En su caso, nombrar al administrador o consejo de administración y a los comisarios.

III.- Determinar los emolumentos correspondientes a los administradores, comisarios, cuando éstos no se hayan fijado en los estatutos.

Las asambleas extraordinarias se reunirán en cualquier tiempo y se ocupará de los siguientes asuntos:

I.- Prórroga de la duración de la sociedad;

II.- Disolución anticipada de la sociedad;

III.- Aumento o reducción del capital social;

IV.- Cambio de objeto de la sociedad;

V.- Cambio de nacionalidad de la sociedad;

VI.- Transformación de la sociedad;

VII.- Fusión con otra sociedad;

VIII.- Cualquiera otra modificación del contrato social; y

IX.- Los demás asuntos para los que la Ley o el contrato social exijan un quórum especial.

La convocatoria para las asambleas, serán hechas por el -



administrador o el consejo de administración o por los comisarios, por lo menos con 15 días de anticipación a la fecha, en que deba reunirse la asamblea, debiendo publicarse la convocatoria en el periódico oficial del domicilio, debiendo contener el orden del día, el cual estará firmado por quienes lo hagan.

Los accionistas que representen por lo menos el 33% del capital social, podrán solicitar por escrito en cualquier tiempo, al administrador, al consejo de administración o a los comisarios, la convocatoria de una asamblea general de accionistas, para tratar los asuntos que indiquen en su petición.

En las sociedades de capital, como son estas sociedades, la presencia de los socios, sólo interesa en razón al número de acciones que posean, pues el voto, derecho fundamental para la resolución de los asuntos, se concede en proporción al número de sus acciones.

Para que una asamblea ordinaria se considere legalmente reunida, deberá estar representada por lo menos la mitad del capital social y las resoluciones sólo serán válidas cuando se tomen por mayoría de votos presentes.

En las asambleas extraordinarias, salvo que el pacto social fije una mayoría más elevada, deberán estar representadas, por lo menos las tres cuartas partes del capital y sus resoluciones se tomarán por el voto de los accionistas que representen el 50% del capital social; si la asamblea no pudiera celebrarse el día y hora señalado se hará una segunda convocatoria con expresión de esta circunstancia y en la junta se resolverá sobre los asuntos indica-

dos en la orden del día, cualquiera que sea el número de acciones representadas.

Tratándose de asambleas extraordinarias, las decisiones se tomarán siempre por el voto favorable del número de accionistas que representen, por lo menos, la mitad del capital social.

Para asistir a las asambleas, los accionistas deberán depositar sus acciones en la Secretaría de la sociedad o hacer el depósito de las acciones en una Institución de Crédito y presentando el depósito de dichas acciones en la Secretaría de la sociedad, pudiéndose hacer representar por mandatarios, en los términos del derecho común.

Las resoluciones legalmente adoptadas por la asamblea de accionistas, son obligatorias para todos los socios, aún para los ausentes o disidentes, salvo el derecho de veto que establece el artículo 201 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Las actas de las asambleas generales se asentarán en el libro respectivo y deberán ser firmadas por el Presidente y por el Secretario de la asamblea, así como por los comisarios -- que concurren.

En las sociedades formalizadas como sociedades de -- responsabilidad limitada, la asamblea general, en los términos del artículo 78 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, tendrá las siguientes facultades:

I.-Discutir, aprobar, modificar o reprobar el balance general correspondiente al ejercicio social clausurado y tomar, -- con estos motivos, las medidas que juzguen oportunas.

- II.- Proceder al reparto de utilidades;
- III.- Nombrar y remover a los gerentes;
- IV.- Designar, en su caso, el consejo de vigilancia;
- V.- Resolver sobre la división de las parte sociales;
- VI.- Exigir, en su caso, las aportaciones y las prestaciones accesorias;
- VII.- Intentar contra los organos sociales o contra los socios, las acciones que correspondan para exigir los daños y perjuicios;
- VIII.- Modificar el contrato social;
- IX.- Consentir en las cesiones de partes sociales y en la admisión de socios nuevos;
- X.- Decidir sobre los aumentos y reducciones del capital social;
- XI.- Decidir sobre la disolución de la sociedad y
- XII.- Las demás que les corresponda conforme a la ley o al contrato social.

Los artículos 79 al 83 establecen que todos los socios tendrán derecho a participar en las decisiones de las asambleas, gozando de un voto por cada cien pesos de aportación.

Las asambleas se reunirán en el domicilio social, por lo menos una vez al año, en la época fijada en la escritura constitutiva.

Las asambleas serán convocadas por el gerente; si no lo hiciera, por el consejo de vigilancia y a falta u omisión de éste, por los socios que representen más de la tercera parte del capital social.

Salvo que el pacto social establezca otra cosa, las convocatorias se harán por medio de cartas certificadas con acuse de recibo, que deberán contener el orden del día y dirigirse a cada socio por lo menos con ocho días de anticipación a la celebración de la asamblea.

En las sociedades cooperativas, de acuerdo con lo prescrito por los artículos 23 al 28 de la Ley General de Sociedades -- Cooperativas y artículos 21 al 27 del Reglamento de la propia -- ley; La asamblea resolverá sobre todos los negocios y problemas de importancia para la sociedad y establecerá las reglas que deben normar el funcionamiento social.

Además de las facultades que le concedan las bases constitutivas, la Ley establece que deberá conocer de:

I.- Aceptación, exclusión y separación voluntaria de socios;

II.- Modificar las bases constitutivas;

III.- Cambios generales en los sistemas de producción, -- trabajo y distribución;

IV.- Aumento o disminución del capital social;

V.- Nombrar y remover, con motivo justificado, a los -- miembros de los consejos de administración y vigilancia y comisiones especiales;

VI.- Examen de cuentas y balances;

VII.- Informes de los consejos y de las comisiones;

VIII.- Responsabilidad de los miembros de los consejos y de las comisiones, para el efecto de pedir la aplicación de las-

sanciones en que incurran o hacer la consignación correspondiente;

IX.- Aplicación de sanciones disciplinarias a los socios;

X.- Aplicación de los fondos sociales y forma de reconstruirlos y

XI.- Reparto de rendimientos.

Las asambleas serán ordinarias y extraordinarias. En todo caso deberá convocarse a la asamblea general, cuando el consejo de administración haya aceptado provisionalmente a diez nuevos socios, debiéndose convocar dentro de los diez días siguientes a la fecha de la última aceptación.

Las bases constitutivas determinarán la forma como deba hacerse la convocatoria para las asambleas generales. Las convocatorias se entregarán a los socios con cinco días de anticipación.

En los citatorios para las asambleas, se insertará el orden del día y será nulo todo acuerdo que se tome sobre un punto no comprendido en el orden. No se permite incluir como punto del orden del día, el renglon de asuntos generales u otra indicación análoga.

De acuerdo con lo prescrito por el artículo 10. fracción V de la Ley General de Sociedades Cooperativas, los socios únicamente tienen un voto, sea cual fuere el número de certificados que representen.

Los socios se pueden hacer representar por medio de apoderados, debiendo recaer, en todo caso, la representación en un coasociado, sin que pueda representar a más de dos socios.

DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA SOCIEDAD.- La disolución de las sociedades de autotransportes que se encuentran constituidas

como sociedades anónimas o de responsabilidad limitada, según el caso, puede llevarse a cabo por cualquiera de las causas - que enumera el artículo 229 de la Ley General de Sociedades - Mercantiles y que son:

I.- Por expiración del término fijado en el contrato social;

II.- Por imposibilidad de seguir realizando el objeto principal de la sociedad o por quedar éste consumado;

III.- Por acuerdo de los socios tomado de conformidad con el contrato social y con la ley;

IV.- Por el número de accionistas llegue a ser inferior al mínimo que establece la Ley, o porque las partes de interés se reúnan en una sola persona;

V.- Por la pérdida de las dos terceras partes del capital social.

Nosotros estimamos que además de las causas que enumera la Ley General de Sociedades Mercantiles, existen otras causas por las que debe disolverse la sociedad y que son:

a).- Cuando la sociedad opere con un capital inferior al necesario para su objeto y no lo reconstituya dentro de un determinado plazo.

b).- Cuando la sociedad realice operaciones distintas a su objeto social.

c).- Cuando la sociedad no opere el servicio que tenga autorizado.

d).- Cuando la sociedad, por cualquier causa, llegue a dejar de contar con concesiones o permisos para operar -

el servicio que tenga autorizado.

e).- Por carecer de los vehículos o servicios accesorios y conexos necesarios e indispensables para su objeto.

Disuelta la sociedad, se pondrá en liquidación en los -- términos de los artículos 234 al 249 de la misma Ley, procediéndose al nombramiento de liquidadores, quienes serán representantes legales de la sociedad y que responderán por los actos que ejecuten excediéndose de los límites de su cargo.

La designación de los liquidadores deberá hacerse en el mismo acto en que se acuerde la disolución. Si por cualquier -- causa no se hiciere el nombramiento de liquidadores, lo hará la autoridad judicial en la vía sumaria, a petición de cualquier socio.

El nombramiento de los liquidadores podrá ser revocado por acuerdo de los socios o por resolución judicial si cualquier socio justificare en vía sumaria, la existencia de una causa -- grave para la revocación.

Los administradores de la sociedad deberán, una vez -- hecho el nombramiento de liquidadores, entregar todos los bienes, libros y documentos de la sociedad, levantándose en todo caso -- un inventario del activo y pasivo sociales. Cuando sean varios los liquidadores, éstos deberán obrar conjuntamente.

Los liquidadores tendrán las siguientes facultades:

I.- Concluir las operaciones sociales que hubieren quedado pendientes al tiempo de la disolución.

II.- Cobrar lo que se deba a la sociedad y pagar lo que ella deba.

III.- Cuando la sociedad no opere el servicio que tenga autorizado.

IV.- Cuando la sociedad, por cualquier causa, llegare a dejar de contar con concesiones o permisos para operar el servicio que tiene autorizado.

V.- Por carecer de los vehículos o servicios accesorios y conexos necesarios e indispensables para su objeto.

En la liquidación de las sociedades anónimas, los liquidadores procederán a la distribución del remanente entre los socios con sujeción a las siguientes reglas:

I.- En el balance final se indicará la parte que a cada socio le corresponde en el haber social.

II.- Dicho balance se publicará por tres veces, de diez en diez días, en el periódico oficial de la localidad en que tenga su domicilio la sociedad.

El mismo balance quedará por igual término, así como -- los papeles y libros de la sociedad, a disposición de los accio-- nistas, quienes gozarán de un plazo de quince días, a partir de -- la última publicación para presentar sus reclamaciones a los li-- quidadores.

III.+ Transcurrido dicho plazo, los liquidadores convo-- carán a una asamblea general de accionistas para que apruebe en -- definitiva el balance. Esta asamblea será presidida por uno de -- los liquidadores.

Aprobado el balance general, los liquidadores procederán a hacer a los accionistas los pagos que correspondan, contra entrega de los títulos de las acciones.



Las sumas que pertenezcan a los accionistas y que no fueren cobradas en el transcurso de dos meses, contados desde la - - aprobación del balance final, se depositarán en una institución de crédito, con la indicación del accionista, dichas sumas se pagarán por la institución de crédito en que se hubiera constituido el depósito.

En la liquidación de las sociedades de responsabilidad -- limitada, una vez pagadas las deudas sociales, la distribución -- del remanente entre los socios, se sujetará a las siguientes reglas:

I.- Si los bienes en que consiste el haber social son de fácil división, se repartirán en la proporción que corresponda a la representación de cada socio en la masa común.

II.- Si los bienes fueren de diversa naturaleza, se fraccionarán en las partes proporcionales respectivas, compensándose entre los socios las diferencias que hubiere.

III.- Una vez formados los lotes, el liquidador convocará a los socios a una junta en la que les dará a conocer el proyecto respectivo; y aquéllos gozarán de un plazo de ocho días - - hábiles a partir del siguiente a la fecha de la junta, para exigir la modificación, si creyeren perjudicados sus derechos.

IV.- Si los socios manifestaren expresamente su conformidad, o si durante el plazo que se indica anteriormente no formularan observaciones, se les tendrá por conformes con el proyecto y el liquidador hará la respectiva adjudicación, otorgándose, en su caso, los documentos que procedan.

V.- Si durante el plazo a que nos referimos en la fracción III, los socios formularen observaciones al proyecto de división, el liquidador convocará a una nueva junta en el plazo de ocho días, para que de mutuo acuerdo se hagan al proyecto las modificaciones a que haya lugar.

VI.- Si la liquidación social se hiciere en virtud de la muerte de uno de los socios, la división o venta de los inmuebles se hará conforme a las disposiciones de la Ley.

Las sociedades cooperativas se disolverán por cualquiera de las causas siguientes:

- I.- Por la voluntad de las dos terceras partes de los socios.
- II.- Por la disminución del número de socios a menos de diez.
- III.- Por que llegue a consemarse el objeto de la sociedad.
- IV.- Por que el estado económico de la sociedad no permita continuar las operaciones y
- V.- Por la cancelación que haga la Secretaría de Industria y Comercio de la autorización para funcionar.

Disuelta la cooperativa, se pondrá en liquidación de acuerdo con lo establecido por la Ley General de Sociedades Cooperativas en sus artículos 47 al 51 y 68 al 76 del Reglamento de dicha Ley.

El Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 58 establece como única modalidad en la disolución y liquidación de las sociedades de autotransportes, que los permisionarios o concesio-

narios que hubiesen aportado en goce sus concesiones o permisos y sus vehículos, una vez que ésta se encuentre liquidada, para poder continuar operando el servicio, tendrán obligación de -- constituir una nueva sociedad acatando las disposiciones que -- diote la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, teniendo en cuenta las causas determinantes de la disolución y liquidación de la sociedad primitiva o en otro caso ingresar a una -- sociedad de las que ya existieran autorizadas, que presten -- igual servicio en la misma ruta.

INSCRIPCION EN EL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO.- La -- inscripción de la escritura constitutiva y de todos los actos y contratos sujetos a registro, de las sociedades de autotransportes que se constituyan como sociedades anónimas o sociedades de responsabilidad limitada, se lleva a cabo en el Registro Público de Comercio, mediante el procedimiento judicial establecido en los artículos 260 al 264 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

La inscripción de las actas y bases constitutivas de los organismos cooperativos, legalmente autorizados, se hace ante el Registro Cooperativo Nacional, tal y como lo establece el artículo 18 de la Ley General de Sociedades Cooperativas y mediante el procedimiento establecido por el Reglamento del -- Registro Cooperativo Nacional en los artículos 1 a 11.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 6o. expresa:

"Los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus servicios auxi

liars, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble, incorporada a las mismas, deberan inscribirse en las oficinas del Registro Público de la ciudad de México y ese registro -- bastará para producir sus efectos legales entre las partes.

Aplicado este precepto legal a las sociedades de - autotransportes, formalizadas como sociedades anónimas o de - responsabilidad limitada, según sea el caso, vemos que estas - sociedades tienen obligación de inscribir sus escrituras constitutivas y demás documentos sujetos a registro, exclusivamente en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México, Distrito Federal y ese registro bastará para producir sus - - efectos legales. No obstante lo anterior, la inscripción no - se lleva a cabo exclusivamente en la ciudad de México, sino - que, en la práctica reiterada, las sociedades han venido ins- cribiendo sus documentos sujetos a registro y sus escrituras- sociales, en el Registro Público de Comercio que corresponde a su domicilio social.

Nosotros pensamos que en virtud de que estas socie- dades cuentan con un domicilio social, lugar en el que se en- cuentran sus oficinas principales, pero además cuentan en oca- siones con sucursales, establecidas en diversos Estados de la República Mexicana, sería conveniente, para que el registro - de estos documentos surta sus verdaderos efectos de publicidad, que la inscripción de los documentos sujetos a registro, se - realice en la siguiente forma que proponemos:

1.- Primero ordenar su inscripción en el Registro - Público de Comercio correspondiente al domicilio social, por-

ser el lugar donde tienen asiento las oficinas e instalaciones principales.

2.- En segundo lugar, ordenar que estas sociedades, sin tomar en cuenta su domicilio social, inscriban todos sus documentos sujetos a registro, en el Registro Público de la Ciudad de México, Distrito Federal, tal como lo establece el artículo 60. de la Ley de Vías Generales de Comunicación que antes analizamos.

3.- Por último crear el Registro Federal de Sociedades de Autotransportes, que ya se prevee en los artículos 69 al 74 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que en la práctica, no se lleva tal como se establece en los preceptos legales antes citados.

En esta forma concluimos nuestro análisis de la estructura y modalidades de esta figura jurídica y como punto final de nuestro estudio a continuación incluimos unos proyectos tipo, de la escritura constitutiva de una sociedad de auto transportes; uno para constituirla como sociedad anónima y otro como una sociedad cooperativa. Esto ilustrará, en mejor forma, todo lo anteriormente expuesto.

BASES CONSTITUTIVAS PARA SOCIEDADES DE AUTOTRANSPORTES  
(SOCIEDAD ANONIMA)

- - - En la ciudad de....., a los.....  
días del mes de.....de mil novecientos.....,  
ante mí, Lic..... Notario Público número  
comparecieron los señores:.....

.....  
.....  
.....  
todos mexicanos por nacimiento y dijeron que por el presente --  
instrumento constituyen una sociedad mercantil mexicana, de con-  
formidad con las disposiciones de la Ley General de Sociedades  
Mercantiles y de acuerdo con las de la Ley de Vías Generales de  
Comunicación, ambas en vigor, en los términos de las siguien- -  
tes:- - - - -

- - - - - C L A U S U L A S - - - - -

PRIMERA.- Los comparecientes cuyas generales se tienen por re--  
producidas aquí para todos los efectos legales consiguientes, -  
constituyen una sociedad mercantil mexicana de conformidad con  
las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles y  
de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ambas en vigor, cu  
ya denominación será:.....

SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE, pudiendo expresarse esto  
último con las iniciales "S. A. DE C. V."- - - - -

SEGUNDA.- La duración de la sociedad será de.....años,-  
contados a partir de la fecha de la firma de esta escritura. --

TERCERA.- El domicilio de la sociedad será la ciudad de.....  
....., pudiendo establecer agencias, sucursales  
y oficinas en cualquier parte de la República Mexicana o en el  
extranjero.- - - - -

CUARTA.- El objeto de la sociedad acatando las disposiciones -  
contenidas en la fracción III del artículo ciento cincuenta y  
nueve de la Ley de Vías Generales de Comunicación, será: a) De  
dicarse a la explotación del servicio público de: (carga regu-  
lar, pasajeros de primera o segunda clase etc.) en la ruta: --  
(aquí se consignan los puntos autorizados en los permisos o --  
concesiones), mediante las concesiones que otorgue la Secreta-  
ría de Comunicaciones y Transportes a la sociedad que se cons-  
tituye previo el cumplimiento por parte de ésta a las disposi-  
ciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como -  
mediante aquellas que aporten en titularidad o en goce las per-  
sonas que posteriormente ingresen a esta sociedad, por prestar  
en las mismas rutas que ella, la misma clase de servicio. b) -  
Cumplir con lo establecido en el artículo 157 de la Ley de - -  
Vías Generales de Comunicación en los siguientes términos: la  
sociedad se obliga: I.- A aceptar el transporte de las perso-  
nas y efectos que están obligadas a conducir sin acordar otras  
preferencias por razón de tiempo y lugar que las autorizadas -  
por dicha Ley. II.- A no cobrar por el transporte un precio --  
distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Secre-  
taría de Comunicaciones y Transportes.- III.- A realizar el --  
transporte en toda la ruta especificada en la concesión y a --  
efectuar ese recorrido conforme a los horarios aprobados y, --  
tratándose de servicio de carga no sujeto a horario, a las ve-  
locidades y dentro de los plazos que señale el Reglamento. - -  
IV.- A emplear en el servicio los vehículos que satisfagan las  
condiciones de seguridad, higiene, capacidad, peso y demás es-  
pecificaciones que con relación a cada clase de servicio deter-

mine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. V.- A combinar y coordinar sus servicios con los de otras empresas que exploten Vías Generales de Comunicación de conformidad con las disposiciones que sobre el particular diere la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o de acuerdo con los convenios -- que, previa la aprobación de la misma Secretaría celebren los interesados. VI.- A sustituir los vehículos que temporal o permanentemente retiren del servicio por otros de la misma capacidad y demás características, pudiendo ser de mejor calidad.- VII.- A dar cumplimiento a las disposiciones que diere la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en orden a lo dispuesto en el artículo 160. VIII.- A construir o instalar terminales, bodegas y estaciones intermedias, cuando la importancia del servicio así lo requiera a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. IX.- A suministrar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los datos estadísticos que ésta requiera, sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, con las comprobaciones necesarias.- X.- A cumplir las demás prestaciones y abstenciones que les impongan la Ley, los Reglamentos y las que se estipulen y establezcan en los títulos de las concesiones respectivas. c).- La celebración, previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los términos del artículo 52 de la -- Ley de Vías Generales de Comunicación, de toda clase de contratos y convenios, con otros concesionarios, necesarios para la mejor realización de los objetos sociales antes señalados.- -- QUINTA.- El capital social será la cantidad de \$..... (.....), representado por.....



acciones nominativas de las cuales.....serán de la clase "A" y ..... de la clase "B", todas ellas con valor de:-- \$..... (.....) cada una, las cuales son suscritas totalmente pagadas y liberadas por los socios en la forma siguiente: El señor....., ..... acciones de la clase "B" y ..... de la clase "A" con un valor de \$..... (.....).- - - - -

(En esta forma, se relacionan los nombres de los socios y el número de acciones que suscribe cada socio).- - - - -

Los socios mencionados liberan el capital suscrito en la siguiente forma:- - - - -

Sr..... aporta:

a) En efectivo:- - - - - \$ .....

b) El goce o la titularidad según el caso) a favor de la so ci dad que ahora se constituye de su (s) permiso (s) de ru ta en canje por concesión número (s).....con registro número (s)..... aportación a la que los integrantes de esta sociedad le han asignado un valor de:.... \$ .....

c) El goce del vehículo (s) que ampara (n) el (los) permiso (s) de ru ta anteriormente mencionado (s) y que ha sido valorizado por los integrantes

de esta sociedad en la cantidad

dad de: - - - - - \$ .....

\$.....

(En esta forma se vuelven a relacionar los nombres de los socios y sus aportaciones, hasta sumar la cantidad total del capital social). - - - - -

SEXTA.- La sociedad se obliga a conservar los vehículos que adquiera en propiedad, ahora y en el futuro, en perfectas condiciones de trabajo, por todo el tiempo de su duración, así como a sustituirlos por otros cuando sea necesario, con objeto de poder cumplir en forma eficiente con su cometido. Igual obligación tendrán los socios cuando aporten vehículos y concesiones en goce.- - - - -

SEPTIMA.- El capital social estará representado por acciones nominativas las cuales serán de dos clases: acciones de la clase "A" cuyos propietarios serán aquellos socios que aporten la titularidad de sus concesiones y vehículos a favor de la sociedad o los que aporten dinero en efectivo, les darán derecho de voz y voto, en todas las asambleas tendrán un valor de \$..... pesos cada una, y sus tenedores tendrán un voto por cada acción y derecho a todo lo demás que les concedan sus acciones, la escritura y las leyes de la materia.- Acciones de la clase "B", cuyos propietarios serán aquellos socios que sólo hayan aportado a favor de la sociedad, el goce de sus concesiones y vehículos, tendrán un valor de un mil pesos cada una, y sus tenedores tendrán derecho a un voto por cada acción que sólo podrán hacer valer en las asambleas extraordinarias que se reúnan para tratar los asuntos relativos a la prórroga de la duración

de la sociedad a la disolución anticipada de la misma, a modificaciones en el objeto social y a fusión con otras sociedades. En asambleas ordinarias, sólo tendrán derecho de voz.- - - -

OCTAVA.- Cuando en la sociedad existan personas que hayan aportado sus concesiones y vehículos en titularidad y otras cuyas aportaciones sean en goce, al otorgar la Secretaría de Comunicaciones y Transportes nuevas concesiones para la explotación -- del servicio público que tiene autorizado esta empresa, dichas concesiones serán valorizadas por peritos designados al efecto y el valor de ellas y de los vehículos respectivos será aportado proporcionalmente. El setenta y cinco por ciento de dicho valor por aquellas que hayan transferido la propiedad de sus vehículos y concesiones a favor de la sociedad; el veinticinco por ciento restante, por los que hayan aportado solamente el goce de sus vehículos y concesiones.- - - - - - - - - -

NOVENA.- En los casos de separación o exclusión de socios, ya sean que hayan aportado la titularidad o simplemente el goce -- de sus concesiones y vehículos ésta sólo se realizará por causa legítimamente justificada y previa la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con fundamento en lo dispuesto por el artículo sesenta y siete del Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la concesión o concesiones y vehículo o vehículos aportados por el socio de que se trata, serán valorizados mediante juicio pericial si la sociedad y el socio no fijan su importe de común acuerdo, quedando a favor de la sociedad la concesión o concesiones y vehículo o vehículos que haya aportado el socio que se vaya a separar o que se trate de ex--

cluír, una vez que se le haya liquidado el capital y las utilidades a que tenga derecho si aportó la titularidad; si la aportación se hizo en goce, el socio de que se trate, deberá ingresar a otra sociedad que fuera concesionaria en la misma ruta, cuando se le haya liquidado en la forma siguiente. - - - - -

DECIMA.- Cuando se trate de exclusión de socios, también será la asamblea general de accionistas la que se encargue de dictar el acuerdo correspondiente bien porque así lo considere procedente la asamblea, o bien para cumplir algún acuerdo sobre ese particular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pero en cualquiera de estas circunstancias el acuerdo de exclusión deberá ser debidamente motivado y fundado, dando oportunidad al socio interesado para que la asamblea conozca sus puntos de vista. - - - - -

DECIMA PRIMERA.- La Sociedad Anónima que se constituye será de Capital Variable, en los términos a que se refieren las disposiciones de los artículos doscientos trece a doscientos veintiuno inclusive, de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por lo que los aumentos o disminuciones del capital social se sujetarán a lo ordenado por tales disposiciones y por las demás conducentes de la misma Ley, así como las estipulaciones que sobre el particular se hacen constar en esta Escritura. - -

DECIMA SEGUNDA.- El capital social de esta empresa nunca podrá ser inferior a la suma de \$..... (.....).

DECIMA TERCERA.- Las acciones de la sociedad, representan una parte proporcional en los bienes y valores de la misma sociedad y reportarán las pérdidas también proporcionalmente hasta donde alcance su valor. - - - - -

DECIMA CUARTA.- Para que se puedan ceder o endosar las acciones nominativas de esta sociedad, será necesario la autorización de la asamblea general de accionistas de la empresa y la conformidad previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- - - - -

DECIMA QUINTA.- El capital social podrá ser aumentado o disminuido por acuerdo de la asamblea general de socios, en la cual esté representado por lo menos el setenta y cinco por ciento del capital social, y previa la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o como consecuencia de las disposiciones que ésta dicte sobre el particular, pero el aumento deberá obedecer a un aumento en el número y calidad de las operaciones que realice la sociedad, al ingreso de uno o más socios con aportaciones de capital o de concesiones y vehículos o cuando el desarrollo de los negocios de la misma, así lo amerite y siempre que sea necesario para el mejor servicio, objeto de esta sociedad, la disminución del capital social podrá hacerse cuando la misma no afecte al mínimo ya señalado y deberá obedecer a una disminución de las operaciones practicadas por la sociedad, cuando la costeabilidad de los negocios de la misma así lo amerite, cuando se reembolse a uno o más de ellos de exhibiciones que no hayan realizado, pero siempre tomando en cuenta las necesidades del servicio objeto de esta sociedad. En este último caso deberán hacerse las publicaciones ordenadas por el artículo noveno de la Ley General de Sociedades Mercantiles.- - - - -

DECIMA SEXTA.- Cada vez que se acuerde un aumento o disminución del capital social, éste aumento o disminución deberá ins

cribirse en un libro de registro que al efecto lleve la sociedad.- - - - -

DECIMA SEPTIMA.- Los accionistas tienen preferencia en proporción al número de sus acciones para suscribir las que se emiten en caso de aumento del capital social, pero en todo caso ningún accionista podrá adquirir acciones por un valor mayor al que corresponda a cinco vehículos y concesiones de los mismos, de acuerdo con la fracción IV del artículo 152 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya sea que tales vehículos operen en la ruta cuya explotación es objeto de esta sociedad o que operen en otras rutas. Este derecho deberá ejercitarse dentro de los quince días siguientes a la fecha de la publicación en el Periódico Oficial.- - - - -

DECIMA OCTAVA.- El retiro parcial o total de las aportaciones de un socio deberá notificarse a la sociedad de manera fehaciente y no surtirá efectos, sino hasta el fin del ejercicio anual que esté en curso, siempre que la notificación se haga antes del último trimestre de dicho ejercicio y hasta el final del ejercicio siguiente, si la notificación se hace después.--

DECIMA NOVENA.- No podrá ejercitarse el derecho de separación cuando tenga como consecuencia reducir a menos del mínimo el capital social señalado en la cláusula Decima Segunda de esta escritura.- - - - -

VIGESIMA.- Los títulos representativos de las acciones deberán expedirse a más tardar dentro del término de un año, contado a partir de la fecha de la firma de la escritura, contendrán los requisitos que exige el artículo ciento veintiuno de la Ley General de Sociedades Mercantiles y el texto íntegro de la si- -

guiente cláusula.- - - - -

VIGESIMA PRIMERA.- Ninguna persona extranjera, física o moral y ningún mexicano que no lo sea por nacimiento, podrá tener -- participación social alguna, de ser propietaria de acciones de esta sociedad. Si por algún motivo alguna de las personas mencionadas anteriormente por cualquier motivo llegare a adquirir alguna participación social o a ser propietario de una o más -- acciones, se conviene desde ahora, que dicha adquisición será nula de pleno derecho y por lo tanto cancelada y sin ningún va -- lor la participación social de que se trate y los títulos que la represente, teniéndose por reducido el capital social en -- una cantidad igual al valor de la participación cancelada.- --

VIGESIMA SEGUNDA.- La sociedad será dirigida y representada -- por el Consejo de Administración compuesto de cinco personas -- que serán: un Presidente-Gerente, un Secretario, un Tesorero, -- un Primer Vocal y un Segundo Vocal, quienes podrán ser accio -- nistas o personas extrañas a la sociedad.- - - - -

(Si se desea la sociedad puede ser dirigida y representada por un Administrador General).- - - - -

VIGESIMA TERCERA.- La asamblea de accionistas y el Consejo de Administración podrá nombrar uno o varios Gerentes Generales o especiales y señalar las facultades que se les confieren, revo -- car dichos nombramientos y otorgar otros de nuevo.- - - - -

VIGESIMA CUARTA.- Los miembros del Consejo de Administración -- serán electos en asamblea general de accionistas, durarán en -- su encargo dos años y podrán ser reelectos, pero si al termi -- nar el período no hubieren sido designados nuevos Consejeros, -- continuarán en sus funciones hasta que se verifique la nueva --

elección y los designados tomen posesión de sus cargos.- - - -

VIGESIMA QUINTA.- Las faltas temporales de los Consejeros serán cubiertas provisionalmente por las personas que designe el Consejo de Administración, mientras la Asamblea General de Accionistas hace nueva designación. La persona así nombrada durará en su encargo durante la ausencia del propietario.- - - -

VIGESIMA SEXTA.- La minoría que represente cuando menos el veinticinco por ciento del capital social tendrán derecho a nombrar un Consejero.- - - -

VIGESIMA SEPTIMA.- Sólo podrá revocarse la designación de los Consejeros de la minoría, cuando se revoque la designación de los demás Consejeros.- - - -

VIGESIMA OCTAVA.- En caso de revocación, muerte o impedimento por cualquier otra causa de los Consejeros, se estará a lo dispuesto por el artículo ciento cincuenta y cinco de la Ley General de Sociedades Mercantiles.- - - -

VIGESIMA NOVENA.- Los consejeros garantizarán su manejo con el depósito en la Tesorería de la Sociedad, de dos acciones o su equivalente en efectivo. Los miembros del Consejo que tengan a su cargo el manejo de fondos o el uso de la firma social, cumplirán en sus términos con el otorgamiento de las garantías a que se refiere el artículo sesenta y cinco del Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.- - - -

TRIGESIMA.- Los miembros del Consejo de Administración serán solidariamente responsables en los términos del artículo ciento cincuenta y ocho de la Ley General de Sociedades Mercantiles.-

TRIGESIMA PRIMERA.- Para que el Consejo de Administración fun-



cione legalmente, deberá asistir por lo menos la mitad de sus miembros y sus resoluciones se tomarán por el voto de la mayoría de los presentes. En caso de empate, el Presidente decidirá con voto de calidad. - - - - -

TRIGESIMA SEGUNDA.- El Consejo de Administración tendrá a su cargo la gestión de los negocios de la sociedad, y por lo tanto, tendrá la representación más amplia de la misma, llevando la firma social por conducto del Presidente-Gerente, del mismo Consejo o de la persona que éste designe. Con carácter enunciativo y no limitativo, se consignan las facultades de que queda investido el Consejo de Administración: I.- Administrar libremente los negocios de la sociedad. II.- Ejecutar los acuerdos de las asambleas de accionistas. III.- Nombrar libremente Gerentes, Sub-Gerentes, Contadores de la compañía, así como nombrar y renovar al demás personal de la sociedad, fijándoseles sus facultades, obligaciones y remuneraciones. IV.- Señalar -- las cauciones que debe otorgar el personal, si así se estima necesario. V.- Resolver sobre renunciaciones de Consejeros y en general todo el personal de la compañía. VI.- Representar a la sociedad ante toda clase de autoridades administrativas, judiciales, federales y estatales o municipales o de cualquier -- otro orden y ante las Juntas de Conciliación y Arbitraje.- - VII.- Representar a la sociedad en cualquier asunto de orden penal, hacer denuncias de hechos y presentar querellas, desistirse de las mismas y constituirse en tercero coadyuvante del - Ministerio Público o de quien haga sus veces. VIII.- Promover juicios de amparo, desistirse de ellos o intervenir en los mismos como tercero perjudicado. IX.- Aceptar, otorgar, girar, en

dosar, avalar o intervenir en cualquier otra forma en toda clase de títulos de crédito y operaciones mercantiles o civiles, debiendo inscribirse esta facultad en la Sección de Comercio - del Registro Público de la Propiedad. X.- Otorgar poderes generales o especiales y revocarlos. XI.- Delegar alguna de sus facultades en la persona o personas que designe. XII.- En general llevar a cabo todos los actos necesarios o convenientes para la buena marcha de la sociedad, quedando investido de poder general amplísimo para actos de administración y de dominio y para pleitos y cobranzas, con todas las facultades generales y aún las especiales para cuyo ejercicio se requiera cláusulas - especiales, con toda la amplitud que señala el artículo dos mil quinientos cincuenta y cuatro del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales y de sus correlativos de los Códigos Civiles de todos los Estados de la República Mexicana.- - - --

TRIGESIMA TERCERA.- El Presidente del Consejo de Administración será el ejecutor de los acuerdos de la sociedad, presidirá todas las reuniones del Consejo y tendrá a su cuidado la supervisión de todos los negocios, llevará la firma social y la representación en juicio o fuera de él, quedando revestido de poder general amplísimo para actos de administración, para - - pleitos y cobranzas con toda la amplitud a que se refieren las dos primeras partes del artículo dos mil quinientos cincuenta y cuatro del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, así como de sus correlativos de los Códigos Civiles de todos los Estados de la República Mexicana.- - - - -

TRIGESIMA CUARTA.- La asamblea de accionistas debidamente constituida tiene los más amplios poderes para resolver los nego--

cios de la sociedad. Cada acción confiere un voto, salvo lo --  
dispuesto en la cláusula séptima de esta escritura.- - - - -

TRIGESIMA QUINTA.- La asamblea general de accionistas es el ó  
gano supremo de la sociedad, podrá acordar y ratificar todos -  
los actos y operaciones de ésta y sus resoluciones serán cum--  
plidas por las personas que ella misma designe. En este acto -  
la asamblea de socios designa como ejecutor de sus acuerdos al  
Presidente, como se estipula en la cláusula trigésima tercera.

TRIGESIMA SEXTA.- Las asambleas serán ordinarias y extraordinau  
rias, unas y otras se reunirán en el domicilio social y sin ese  
te requisito, serán nulas. Serán presididas por el Presidente  
del Consejo de Administración o por un Presidente de Debates -  
que por mayoría elijan los accionistas concurrentes y fungirá  
como Secretario el mismo del Consejo o aquellas personas que -  
para el caso también designen por mayoría los accionistas pre-  
sentes o sus legítimos representantes.- - - - -

TRIGESIMA SEPTIMA.- La asamblea general ordinaria se reunirá -  
por lo menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguient  
tes a la clausura del ejercicio social, y se ocupará además de  
los asuntos incluidos en la orden del día, de aquellos a que -  
se refiere el artículo ciento ochenta y uno de la Ley General  
de Sociedades Mercantiles.- - - - -

TRIGESIMA OCTAVA.- Las asambleas extraordinarias se reunirán -  
en cualquier tiempo y se ocuparán de cualquiera de los asuntos  
a que se refiere el artículo ciento ochenta y dos de la Ley G  
neral de Sociedades Mercantiles.- - - - -

TRIGESIMA NOVENA.- La convocatoria para asambleas generales se  
rá hecha por el Presidente del Consejo de Administración o por

el Comisario de la sociedad, en su caso, con ocho días de anticipación a la fecha en que la asamblea debe reunirse y será publicada en el Periódico Oficial del domicilio de la sociedad o en uno de los de mayor circulación del mismo domicilio, conteniendo la orden del día. Los accionistas que representen cuando menos el treinta y tres por ciento del capital social, podrán pedir por escrito en cualquier tiempo, al Presidente, al Consejo de Administración o a los comisarios, la convocatoria de una asamblea general de accionistas, para tratar de los asuntos que indique en su petición, en los términos del artículo ciento ochenta y cuatro de la Ley General de Sociedades Mercantiles, observándose, en su caso, lo dispuesto en el segundo párrafo de dicho artículo. La convocatoria no será necesaria cuando en la asamblea esté representada la totalidad de las acciones, por lo mismo, los accionistas desde ahora se obligan a no intentar la acción de nulidad de dichas asambleas, a que se refiere el artículo ciento ochenta y ocho de la Ley General de Sociedades Mercantiles. - - - - -

CUADRAGESIMA.- Para que una asamblea ordinaria se considere legalmente constituida, deberá estar representado por lo menos el cincuenta y uno por ciento del capital social y sus resoluciones serán válidas cuando se tome por mayoría de votos presentes. - - - - -

CUADRAGESIMA PRIMERA.- En las asambleas extraordinarias, deberán estar representadas por lo menos las tres cuartas partes del capital social y sus resoluciones se tomarán por el voto de los accionistas que representen el cincuenta por ciento del capital social. Si la asamblea no pudiere celebrarse el día se

ñalado para la reunión, se hará una segunda convocatoria con expresión de esta circunstancia y en la junta se resolverá sobre los asuntos indicados en la orden del día, cualquiera que sea el número de accionistas representados; pero tratándose de asambleas extraordinarias, las decisiones se tomarán siempre por el voto favorable del número de acciones que representen cuando menos la mitad del capital social.- - - - -

CUADRAGESIMA SEGUNDA.- Para asistir a las asambleas, los accionistas deberán depositar sus acciones en la Tesorería de la sociedad a más tardar faltando media hora para que empiece la misma, o haciendo el depósito de las acciones en una Institución de Crédito y presentando el comprobante de dicho depósito en la Secretaría de la sociedad, dentro del término antes dicho. Los accionistas podrán hacerse representar en las asambleas, por medio de mandatarios en los términos del derecho común, pero en todo caso, los mandatarios deberán ser socios de esta empresa.- - - - -

CUADRAGESIMA TERCERA.- La asamblea general de accionistas, salvo el derecho de veto que establece el artículo doscientos uno de la Ley General de Sociedades Mercantiles, tendrá las más amplias facultades para llevar a cabo cuantas operaciones convengan a la sociedad y para reformar la escritura constitutiva de la misma, cuando así lo acuerde la mayoría de los accionistas que representen cuando menos las dos terceras partes del capital social, y previa la conformidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- - - - -

CUADRAGESIMA CUARTA.- Los ejercicios sociales serán de un año natural que se contará del primero de enero al treinta y uno -

de diciembre de cada año, con excepción del primer ejercicio -  
que comenzará en la fecha de la firma de esta escritura y ter-  
minará el treinta y uno de diciembre.-----

CUADRAGESIMA QUINTA.- La vigilancia de la sociedad estará a --  
cargo de un Comisario, quien durará en su cargo dos años y cau-  
sionará el manejo con el depósito en la Tesorería de la socie-  
dad de dos acciones o con su equivalente en efectivo y tendrá  
las facultades y obligaciones señaladas en el artículo ciento  
sesenta y seis de la Ley General de Sociedades Mercantiles.- -

CUADRAGESIMA SEXTA.- Las actas de asambleas extraordinarias se  
protocolizarán ante Notario y se inscribirán en el Registro Pú-  
blico de Comercio, previa la autorización de la Secretaría de  
Comunicaciones y Transportes.- - - - -

CUADRAGESIMA SEPTIMA.- De las utilidades que la sociedad obten-  
ga, se separará un cinco por ciento que se destinará para for-  
mar el fondo de reserva legal, hasta que éste alcance la quin-  
ta parte del capital social para reconstituirlo cuando por al-  
guna circunstancia disminuyera; se tomará la cantidad que - --  
acuerde la asamblea, como remuneración para los miembros del -  
Consejo de Administración y para el Comisario, y el resto se -  
distribuirá entre los accionistas en proporción al número de -  
sus acciones. Se constituirán además los fondos que la Ley de  
Vías Generales de Comunicación y su Reglamento determinen. Si  
hubiere pérdidas, éstas se aplicarán a los accionistas en pro-  
porción a sus aportaciones y hasta donde alcance el valor de -  
sus acciones.- " - - - - -

CUADRAGESIMA OCTAVA.- Los fundadores de la sociedad declaran -  
que no se reservan participación especial en las utilidades, -  
ni preferencia de ninguna clase.- - - - -

CUADRAGESIMA NOVENA.- La repartición de utilidades sólo podrá verificarse después del balance que efectivamente las arroje y que sea debidamente aprobado por la asamblea general de accionistas. Anualmente se practicará inventario y avalúo general de los bienes de la sociedad, para conocimiento de la propia asamblea.- - - - -

QUINCUGESIMA.- Quince días después de la fecha en que la asamblea general de accionistas haya aprobado el balance, éste se publicará en Periódico Oficial del domicilio de la sociedad y se depositará una copia autorizada en la Sección de Comercio del Registro Público de la Propiedad. Si se formulase alguna oposición, contra la aprobación del balance, la publicación y el depósito del mismo, se hará con la anotación relativa, el nombre de los opositores y el número de acciones que representen.- - - - -

QUINCUGESIMA PRIMERA.- La sociedad se disolverá por cualquiera de las causas que se enumeran en el artículo doscientos veintinueve de la Ley General de Sociedades Mercantiles y para el caso de disolución la asamblea general de accionistas hará el nombramiento de liquidadores por mayoría de votos, y éstos procederán respecto de la liquidación de conformidad con lo que establece el artículo doscientos cuarenta y dos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, salvo que la asamblea general de accionistas acuerde en otro sentido.- - - - -

QUINCUGESIMA SEGUNDA.- Los liquidadores designados también se sujetarán en la liquidación a lo establecido en el artículo doscientos cuarenta y siete y demás relativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles.- - - - -

QUINCAGESIMA TERCERA.- Si la asamblea de accionistas no hace la designación de liquidadores, ésta será hecha por el Juez -- competente del domicilio de la sociedad, a solicitud del Comisario o de cualquier accionista.- - - - -

QUINCAGESIMA CUARTA.- La sociedad llevará dos libros, uno para las actas de asambleas de accionistas y otro para las actas de sesiones del Consejo de Administración.- - - - -

QUINCAGESIMA QUINTA.- La sociedad se obliga a dar cumplimiento a todas las disposiciones legales reglamentarias que regulen el transporte para cuya explotación se constituye y a aceptar dentro de su organización a los concesionarios que efectúan la misma clase de servicio en las rutas a que se refieren sus actividades.- - - - -

QUINCAGESIMA SEXTA.- Los comparecientes declaran bajo protesta de decir verdad, que no forman parte de ninguna otra sociedad que explote el mismo servicio, en la misma ruta a que se refiere el objeto de esta sociedad.- - - - -

QUINCAGESIMA SEPTIMA.- Para todo lo que no está previsto en esta escritura, la sociedad se regirá por las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley de Vías Generales de Comunicación, sus Reglamentos y disposiciones conexas.

- - - - - T R A N S I T O R I A S - - - - -

PRIMERA.- Los comparecientes constituidos en este acto en asamblea general de accionistas designan como primer Consejo de Administración a las siguientes personas:- - - - -

PRESIDENTE: señor.....

SECRETARIO: señor.....



TESORERO: señor.....

PRIMER VOCAL: señor.....

SEGUNDO VOCAL: señor.....

SEGUNDA.- Igualmente designan en este acto como Comisario de -  
la sociedad al señor:.....

TERCERA.- Todos los miembros del Consejo de Administración y -  
el Comisario designado en este acto causionaron su manejo en -  
la forma y términos establecidos en esta escritura.-- - - - --

**ACTA Y BASES CONSTITUTIVAS PARA SOCIEDADES  
COOPERATIVAS DE AUTOTRANSPORTES**

En .....a los.....días del mes  
de.....del año de.....  
reunidos en.....las personas cuyos nombres  
se expresan enseguida, para constituir una Sociedad Cooperativa  
de Autotransportes, fué aceptada la iniciativa por todos los --  
presentes y al efecto se precedió a designar un Presidente de -  
debates, resultando electo el señor.....  
quien nombró como Secretario a..... y co  
mo Escrutadores a.....y a.....  
Discutido el asunto que motivó la reunión, se acordó que el ob-  
jeto de la Cooperativa fuera la explotación del servicio de auto  
transportes de.....en las rutas.....  
.....y que se denomine SOCIEDAD COOPERATIVA DE AUTO- -  
TRANSPORTES....., S.C.L., cuyas ofici-  
nas quedan instaladas en la calle de.....número  
.....de este lugar.

Para reunir el capital con que opere la Cooperativa, se --  
acordó que los socios suscriban certificados de aportación por  
valor de \$.....cada uno, pudiendo cada socio suscri  
bir el número que creyera conveniente. Estos certificados fue--  
ron suscritos en la forma siguiente:

NOMBRES Y GENERALES DE LOS SOCIOS.	Certificados de aportación suscritos.	Cantidad exhibida en efec- tivo.
.....de.....años de edad, casado, o soltero, mexicano, ocupa ción, con domicilio en.....	X	X

.....de.....años de - edad, casado o soltero, mexicano, ocupación, con domicilio en..... .....	<u>X</u>	<u>X</u>
Certificados de aportación suscri- tos.....	X	X
Cantidad exhibida en efectivo en - el acto..... que fué depositada en la caja de la Cooperativa.		X

Se procedió a la elección de los Consejos de Administra-  
ción y de Vigilancia, así como de las Comisiones de Previsión  
Social y de Conciliación y Arbitraje, quedando constituidos de  
la siguiente manera:

CONSEJO DE ADMINISTRACION

Presidente:.....	Por.....	votos
Secretario:.....	" .....	"
Tesorero:.....	" .....	"
Comisionado de Organización de la Produc- ción:.....	" .....	"
Comisionado de Educación y Propaganda:.... .....	" .....	"
Comisionado de Contabilidad e Inventarios: .....	" .....	"
Vocal:.....	" .....	"

CONSEJO DE VIGILANCIA

PROPIETARIOS

Presidente:.....	Por.....	votos
Secretario:.....	" .....	"
Vocal:.....	" .....	"

SUPLENTES

Presidente:.....	" .....	"
------------------	---------	---

Secretario:.....Por.....votos  
Vocal:..... " .....

COMISION DE CONCILIACION Y ARBITRAJE

Presidente:.....Por.....votos  
Secretario:..... " .....

COMISION DE PREVISION SOCIAL

Presidente:.....Por.....votos  
Secretario:..... " .....

Se acordó nombrar un Comité Provisional de Trabajo que --  
ejerza las atribuciones que el artículo 60 de la ley otorga a  
la Comisión de Control Técnico y formule el Reglamento Inte---  
rior de Trabajo. Dicho Comité quedó integrado con un represen-  
tante del Consejo de Administración y un representante de cada  
una de las secciones que forman esta Cooperativa, habiendo que-  
dado constituido de la siguiente manera:

COMITE PROVISIONAL DE TRABAJO

Representante del Consejo de Admi-  
nistración.....  
Representante de la Sección de....  
.....  
Representante de la Sección de....  
.....

Se acordó enviar cinco ejemplares de esta acta y bases --  
constitutivas debidamente firmadas por los socios y certifica-  
das las firmas en los términos que exige la Ley General de So-  
ciedades Cooperativas y su Reglamento a la Dirección General -  
de Fomento Cooperativo de la Secretaría de Industria y Comer-  
cio, por conducto de la Dirección General del Autotransporte -

Federal, (autoridad que otorgó los permisos y concesiones correspondientes), en los términos de los artículos 16 y 17 de la propia ley para que dicha Secretaría se sirva expedir la autorización para funcionar como Cooperativa esta Sociedad.

BASES CONSTITUTIVAS

CAPITULO I

De la denominación, domicilio, duración y objeto de la Sociedad.

CLAUSULA 1a.- La Sociedad se denominará: Sociedad Cooperativa ".....", S.C.L.

CLAUSULA 2a.- El domicilio de la Sociedad, para todos los efectos legales, se fijará en la ciudad de.....Estado de.....Estados Unidos Mexicanos.

CLAUSULA 3a. La duración de la Sociedad será por tiempo ilimitado.

CLAUSULA 4a.- El objeto de la Sociedad será la explotación del servicio de autotransportes.....

a).-.....

b).-.....

c).-.....

La Cooperativa se obliga a autotransportar los efectos a que está obligada a conducir sin establecer más preferencia, - por razón de tiempo, lugar, que las que autoriza la Ley de - - Vías Generales de Comunicación; a respetar el precio establecido en las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones; a realizar el transporte en la ruta especificada en la -- concesión y a efectuar ese recorrido a las velocidades dentro de los plazos que señala el Reglamento del Capítulo II reforma

do de la Ley de Vías Generales de Comunicación y a cumplir con todas las disposiciones señaladas por el artículo 157 de la -- misma Ley.

Para realizar el objeto de la sociedad a que esta cláusula se contrae, se ajustará a los itinerarios, tarifas, horarios, capacidad, forma y demás circunstancias que establece la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la mayor eficacia, seguridad, regularidad, permanencia, economía y coordinación del servicio objeto de esta sociedad.

CLAUSULA 5a.- La sociedad adopta el régimen de responsabilidad limitada.

El ejercicio social será de un año, contando del 1o. de enero al 31 de diciembre.

## CAPITULO II

Del capital y de los certificados de aportación.

CLAUSULA 6a.- El capital de la sociedad será variable y estará representado:

1o.- Por el valor de los certificados de aportación que hubieren suscrito los socios.

2o.- Por los donativos que reciba o hubiere recibido la sociedad pero éstos no serán repartibles.

3o.- Por el.....por ciento de los rendimientos que se destinen a incrementar el capital social.

CLAUSULA 7a.- Los certificados de aportación tendrán un valor de \$.....cada uno y podrán ser pagados en efectivo, derechos, bienes o trabajo, a juicio de la Asamblea General, en la inteligencia de que cada socio podrá suscribir el número de -- certificados de aportación que crea conveniente, pero siempre

dentro de los términos y condiciones legales establecidas.

CLAUSULA 8a.- Cada socio al ser admitido deberá exhibir por lo menos el 10% en efectivo del valor de los certificados que hubiere suscrito, debiendo cubrir el saldo en exhibiciones mensuales iguales. En todo caso, el importe total deberá quedar cubierto precisamente en el plazo de un año a partir de la fecha de su ingreso.

CLAUSULA 9a.- Los certificados de aportación serán nominativos e indivisibles, de valor inalterable; se expedirán al quedar íntegramente pagado su importe y solamente podrán transferirse en las condiciones previstas por el artículo 11 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, dándose cuenta de esta transferencia a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que ésta pueda comprobar, en caso de que se trate de nuevos socios, su carácter de mexicanos por nacimiento y que no pertenecen a otra sociedad de autotransportes en la misma ruta o tramo.

CLAUSULA 10a.- En caso de devolución del valor de los certificados de aportación, éste se hará al finalizar el ejercicio social, después de practicar el balance general, salvo el caso de que la asamblea general acuerde se haga la devolución inmediata y las condiciones económicas de la sociedad así lo permitan. De esta devolución se dará cuenta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CLAUSULA 11a.- Cuando la asamblea general acuerde reducir el capital social que juzgue excedente, se hará la devolución a los socios que posean mayor número de certificados de aportación o a prorrata, si todos son poseedores de igual número de

certificados; cuando el acuerdo sea en el sentido de aumentar el capital social, todos los socios quedarán obligados a suscribir el aumento en la forma y términos que acuerde la asamblea general, sin perjuicio de lo establecido por la cláusula 7a. de estas bases.

### CAPITULO III

#### De los socios

CLAUSULA 12a.- Para ser socio de la Cooperativa, se requieren, además de los requisitos que contiene el art. 9o. del Reglamento, los siguientes:

1o.- Ser mexicano por nacimiento.

2o.- No pertenecer a ninguna sociedad de autotransportes en la misma ruta o tramo que explota esa Cooperativa.

3o.- Ser trabajador en algunas de las ramas de la actividad de la sociedad.

4o.- Prestar a la sociedad su trabajo personal.

5o.- Suscribir cuando menos un certificado de aportación.

6o.- Presentar al ingreso de la sociedad, certificado de buena salud, expedido por el médico de la sociedad.

CLAUSULA 13a.- Son causas de exclusión de un socio, además de las contenidas en el art. 16 del reglamento, las siguientes:

a).- Causar perjuicios graves en los bienes de la sociedad cuando administrativamente pueda demostrarse la responsabilidad del socio.

b).- Faltar al desempeño de su trabajo en la sociedad sin previo aviso o causa justificada por más de.....días.

c).- Faltar en cualquier forma al cumplimiento de las obligaciones que le impone la Ley General de Sociedades Coope-



rativas, su Reglamento, las presentes bases y los Reglamentos Interiores que la sociedad expida.

CLAUSULA 14a.- Para la exclusión de los socios deberá procederse en los términos del art. 17 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

CLAUSULA 15a.- Al notificarse a un socio el acuerdo de exclusión dictado en su contra, deberá incluirse en la comunicación el texto del acta de la asamblea que tomó el acuerdo, transcribiéndose en la misma los artículos 25 de la ley y 18 de su reglamento.

CLAUSULA 16a.- Los socios podrán retirarse voluntariamente de la sociedad, si la asamblea aprueba su renuncia.

Quando el socio que quiera separarse manifiesta que lo hace por inconformidad con alguna o algunas de las operaciones que la sociedad pretenda llevar a cabo, bastará que lo haga constar así en su solicitud escrita para que si sus razones fueran aceptadas, de acuerdo con estas bases, se le considere libre de responsabilidad por cuanto se relacione con dicha operación u operaciones.

CLAUSULA 17a.- En caso de fallecimiento de un socio, la persona que se haga cargo total o parcialmente de quienes dependan económicamente del socio fallecido, tendrá derecho a formar parte de la sociedad si satisface los requisitos que establecen la ley y su reglamento, así como los que para los miembros de nuevo ingreso, señalen estas bases.

CLAUSULA 18a.- En todos los casos en que se tenga que devolver ya a los asociados, ya a sus herederos o representantes legales, el valor de los certificados de aportación y los rendi-

mientos a que tuvieran derecho hasta la fecha en que dejaren de pertenecer a la Cooperativa, la devolución se hará descontando del importe de las aportaciones y rendimientos, las responsabilidades que el socio tuviere para con la Cooperativa. - La devolución se hará en los términos de la cláusula 10a.

CLAUSULA 19a.- Cuando se devuelva el importe de los certificados de aportación a los socios, a sus herederos o representantes legales, se hará la anotación correspondiente en el libro talonario, levantándose además un acta especial firmada por ambos Consejos y por el interesado, en la que consten los números de los certificados de aportación cancelados.

#### CAPITULO IV

##### Derechos y obligaciones de los socios

CLAUSULA 20a.- Son derechos y obligaciones de los socios:

1o.- Responder con el valor de los certificados que posea, de todas las operaciones sociales que se hayan realizado y contraído mientras forma parte de la sociedad y hasta por un periodo de un año posterior a la fecha en que haya dejado de pertenecer a ella.

2o.- Cuidar de la conservación de los bienes de la Cooperativa.

3o.- Cumplir con las prevenciones de la Ley General de Sociedades Cooperativas, su Reglamento, las presentes Bases y Reglamentos Interiores que ponga en vigor esta sociedad.

4o.- Tener un solo voto, sea cual fuere el número de certificados de aportación que haya suscrito.

5o.- Formar parte del Consejo de Administración, del de Vigilancia y demás órganos y Comisiones de la sociedad.

6o.- Concurrir a las asambleas generales.

7o.- Cubrir un día de anticipo por faltar injustificadamente a una asamblea general.

8o.- Las demás que le confieren estas Bases, la Ley y su Reglamento.

CLAUSULA 21a.- Exclusivamente los mexicanos por nacimiento podrán tener participación en esta sociedad.

En los casos en que extranjeros o mexicanos que no lo sean por nacimiento, llegaren a adquirir alguna participación social, contraviniendo así lo establecido por el artículo 152 Fracción I del Capítulo II, Libro 2o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dichas adquisiciones serán nulas, sin ningún valor ni efecto. En tal supuesto se tendrá por reducido el capital en cantidad igual al valor de dicha participación.

N O T A:- (De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Presidencial de lo. de agosto de 1939, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 19 del mismo mes y año, las sociedades cooperativas previamente a inserción de la cláusula anterior, deberán solicitar el permiso respectivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, debiendo insertar a continuación de dicha cláusula el certificado que al efecto expida la propia Dependencia del Ejecutivo, acompañando a su documentación constitutiva como apéndice, el precitado documento.)

#### CAPITULO V

##### De los fondos sociales

CLAUSULA 22a.- Los fondos sociales de la Cooperativa serán:

- a).- Fondo de reserva;
- b).- Fondo de previsión social;

c).- Fondo de amortización y depreciación.

d).-.....

CLAUSULA 23a.- El Fondo de Reserva será irrepartible y se formará con el ..... por ciento de los rendimientos de cada ejercicio social. Será limitado hasta alcanzar el 25% del capital social y se depositará en el Banco Nacional de Fomento - Cooperativo, S.A.

CLAUSULA 24a.- El Fondo de Reserva podrá ser afectado de acuerdo con la Ley General de Sociedades Cooperativas y su Reglamento, al finalizar el ejercicio social en que hubiere pérdidas líquidas, debiendo en estos casos ser reconstituido hasta alcanzar el límite a que se refiere la cláusula 23a.

CLAUSULA 25a.- El Fondo de Previsión Social será ilimitado y se constituirá mensualmente con el ..... al millar de los ingresos brutos de la sociedad y se destinará:

1o.- A cubrir las erogaciones por concepto de riesgos y enfermedades profesionales de los socios, directamente o mediante la contratación de Seguros. Para los efectos de este inciso, la sociedad se ajustará a las tablas de riesgos y accidentes profesionales que se contienen en la Ley Federal del Trabajo.

2o.- A pagar auxilios médicos y medicinas en los casos de enfermedades de los socios, así como de sus familiares y gastos de inhumación en caso de fallecimiento. Estos servicios se proporcionarán de acuerdo con las prevenciones del Reglamento que al efecto se formule.

3o.- Al sostenimiento de escuelas, sanatorios y centros deportivos y culturales.

El porcentaje señalado para la constitución de este fondo podrá ser aumentado por la Asamblea General de acuerdo con las necesidades de la sociedad, pero por ningún concepto disminuído.

De conformidad con lo que estatuye el artículo 54 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, las cantidades correspondientes al Fondo de Previsión Social, se apartarán mensualmente, tomando en cuenta los ingresos brutos del período.

CLAUSULA 26a.- El fondo de amortización y depreciación se constituirá de acuerdo con lo que previene el artículo 67 de la -- Ley General de Sociedades Cooperativas, con el porcentaje que acuerde la asamblea sobre los ingresos brutos de la sociedad,-- debiendo aplicarse dicho fondo a lo que sobre el particular -- dispone la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento. Este porcentaje deberá hacerse del conocimiento de la Secretaría de Industria y Comercio y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y no excederá del 40% del valor del equipo, maquinaria, inmuebles y otras inversiones de capital fijo.

#### CAPITULO VI

##### Del funcionamiento de la sociedad

CLAUSULA 27a.- La dirección, administración y vigilancia de la sociedad, estará a cargo de:

- I.- La asamblea general.
- II.- El Consejo de Administración.
- III.- El Consejo de Vigilancia.
- IV.- La Comisión de Previsión Social.
- V.- La Comisión de Control Técnico.

VI.- Las demás Comisiones Especiales.

CLAUSULA 28a.- La asamblea general es la autoridad suprema, y sus acuerdos obligan a todos los socios presentes o ausentes, siempre que dichos acuerdos se tomen conforme a lo que establecen las presentes bases, la ley y su reglamento.

CLAUSULA 29a.- La asamblea general resolverá sobre todos los negocios y problemas de importancia para la sociedad y establecerá las reglas generales que deban normar el funcionamiento social. Además de las facultades que le concede el artículo 23 de la Ley General de Sociedades Cooperativas, la asamblea general deberá conocer de:

1o.- El monto, forma y solvencia de las garantías que otorguen los funcionarios de la sociedad que manejan fondos y bienes en forma permanente.

2o.- Cualquiera operación que exceda de.....

3o.- Cualquiera otro asunto que interese a la marcha general de la sociedad.

4o.- Los honorarios que deban cubrirse a los miembros de los Consejos y Comisiones si las condiciones económicas de la Cooperativa lo permiten.

5o.- La determinación de la base para la constitución de los fondos sociales.

CLAUSULA 30a.- Las asambleas generales se constituirán legalmente con la asistencia de la mitad más uno de los miembros de la sociedad, salvo disposición especial de la Ley, su Reglamento o de estas Bases.

CLAUSULA 31a. La sociedad permite el sistema de voto por poder, debiendo en todo caso recaer la representación en un coasocia-

do, sin que éste pueda representar a más de dos socios.

CLAUSULA 32a.- Las asambleas serán ordinarias y extraordinarias. Las primeras se celebrarán dos veces al año en los meses de..... y de.....y las extraordinarias, cada vez que las circunstancias lo requieran. En todo caso deberá convocarse a asamblea general cuando el Consejo de Administración haya aceptado provisionalmente a diez nuevos socios. - La convocatoria deberá hacerse dentro de los diez días siguientes a la fecha de la última aceptación.

CLAUSULA 33a.- Las convocatorias para la celebración de las -- asambleas generales ordinarias o extraordinarias se entregarán a los socios con cinco días de anticipación, ya sea por medio de tarjeta postal abierta o personalmente, recogándose la -- constancia de haber sido convocados en una lista especial.

CLAUSULA 34a.- Cuando una asamblea no pueda resolver en un día los asuntos que hayan sido sometidos a su consideración, se -- reunirán en los siguientes días ininterrumpidamente, sin necesidad de nueva convocatoria.

CLAUSULA 35a.- En los citatorios para las asambleas, ya sean éstas ordinarias o extraordinarias, se insertará la orden del -- día, considerándose nulo todo acuerdo que se tome sobre un punto no comprendido en esa orden, salvo que en la asamblea estén presentes la totalidad de los miembros y acuerden por unanimidad de votos que se trate el asunto, no se considerará presente a un socio para los efectos de esta cláusula, cuando esté -- representado por un apoderado. No se incluirá como punto del -- orden del día el renglón de Asuntos Generales u otra indicación análoga.

CLAUSULA 36a.- El Consejo de Administración deberá convocar -- las asambleas ordinarias en las fechas fijadas, y las extraordinarias, cuando así lo prevengan estas bases o lo soliciten - el Consejo de Vigilancia o el 20% de los socios.

Si el Consejo de Administración no convoca en los casos - previstos por el párrafo anterior, la convocatoria podrá hacer se por el Consejo de Vigilancia.

Si este último se rehusara, la convocatoria podrá hacerla, firmándola directamente, el 20% de los socios.

CLAUSULA 37a.- Los miembros del Consejo de Administración o del de Vigilancia, en el orden que les corresponda; presidirán provisionalmente las asambleas generales por solo el tiempo necesario para que los concurrentes designen a quien debe presidir en definitiva. Si no está presente en la asamblea ninguno de - los miembros de los Consejos, la presidencia provisional co- rresponderá al socio cuyo apellido ocupe el primer lugar en el orden alfabético.

CLAUSULA 38a.- Los Consejos de Administración y de Vigilancia, así como las Comisiones Especiales, están obligados a propor-- cionar o cuantos datos y antecedentes se requieran para la dig- cusión de los asuntos consignados en la orden del día.

CLAUSULA 39a.- Cuando no se reúnan a la primera convocatoria - los socios indispensables para que se celebre una asamblea ge- neral, se convocará por segunda vez y la asamblea podrá cele-- brarse en este caso con el número de socios que concurra, - -- excepto si deben tratarse algunos asuntos que requieran asis-- tencia especial.

CLAUSULA 40a.- El Consejo de Administración estará integrado -



por siete miembros que desempeñarán los cargos de Presidente, Secretario, Tesorero, Comisionado de Educación y Propaganda, Comisionado de Organización de la Producción, Comisionado de Contabilidad e Inventarios y un Vocal. El Consejo de Administración será el órgano ejecutivo de la asamblea general y tendrá la representación de la sociedad y el uso de la firma social.

CLAUSULA 41a.- Para ser miembro del Consejo de Administración, se requiere:

1.- Ser mexicano.

2.- Poseer cuando menos un certificado de aportación íntegramente pagado.

3.- No tener adeudos pendientes con la sociedad.

4.- Haber observado buena conducta y cumplido con las comisiones que le hubiere conferido la sociedad.

5.- Causionar su manejo en los términos de estas bases.

CLAUSULA 42a.- Son facultades y obligaciones del Consejo de Administración, además de las que fija el artículo 36 del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas, las siguientes:

1a.- Tener a la disposición de los socios diez días antes de las asambleas generales la memoria, el balance general y demás documentos relacionados con el ejercicio social, para su conocimiento y estudio.

2a.- Practicar libremente todas las operaciones y celebrar los contratos que sean objeto de la sociedad hasta por \$.....consultando al Consejo de Vigilancia y a la Asamblea General, para mayor cantidad.

CLAUSULA 43a.- El Consejo de Administración tomará sus acuer--

dos por mayoría de votos. Los asuntos de trámite o de poca -- trascendencia los despacharán los miembros del propio Consejo, según sus funciones y bajo su responsabilidad, debiendo dar -- cuenta del uso de ésta facultad en la primera reunión del Consejo.

CLAUSULA 44a.- El Consejo de Vigilancia estará integrado por -- tres miembros propietarios e igual número de suplentes, que de -- desempeñarán los cargos de Presidente, Secretario y Vocal.

CLAUSULA 45a.- El Consejo de Vigilancia ejercerá la supervi- -- sión de todas las actividades de la sociedad y tendrá el derecho de veto en los términos del artículo 32 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

CLAUSULA 46a.- La Comisión de Previsión Social se encargará -- del manejo del fondo de previsión social, de acuerdo con el reglamento Interior que al efecto se expida. Estará integrada -- por tres miembros que serán designados por la asamblea general y durarán en sus funciones un año.

CLAUSULA 47a.- Los miembros de los Consejos serán electos en -- la asamblea general y durarán en su cargo dos años, no pudiendo ser reelectos hasta pasados dos años, de su gestión. Sus -- faltas temporales serán suplidas en el de Administración, en -- el orden progresivo de sus designaciones y en el de Vigilancia por el de sus respectivos suplentes.

CLAUSULA 48a.- La elección de los miembros de los Consejos se -- hará en asamblea general por votación nominal, precisando al -- emitir el voto el nombre de la persona por quien se vote y el puesto que debe desempeñar, salvo el caso previsto en el artículo 33 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

CLAUSULA 49a.- Los Consejos celebrarán sesiones cuando menos - dos veces al mes, funcionando válidamente, el de Administra- -- ción con la mayoría de sus miembros y el de Vigilancia con dos.

CLAUSULA 50a.- El miembro de cualquiera de los Consejos que -- faltare injustificadamente a las sesiones del que forme parte, incurrirá en una multa de \$.....; si faltare a tres -- consecutivas sin causa justificada, se le considerará dimiten- te de su cargo, independientemente del pago de las multas co- rrespondientes.

CLAUSULA 51a.- Las multas a que se refiere la cláusula ante- rior y la que se previene en el inciso 7o. de la cláusula 21a., serán descontadas por la persona encargada de hacer los pagos, y se aplicarán a aumentar el fondo de previsión social. La per- sona que efectue los descuentos, será responsable de la efecti- vidad de ellos con el importe de su caución o de sus rendimien- tos.

CLAUSULA 52a.- Causionarán su manejo en la Cooperativa en todo caso:

1o.- El Presidente del Consejo de Administración.

2o.- El Tesorero.

3o.- El Gerente y los que funjan como Cajeros.

4o.- Cualquier otro miembro de la sociedad que permanente- mente tenga a su cargo el manejo de fondos o bienes.

CLAUSULA 53a.- La contabilidad de la Cooperativa se llevará en la forma que especifica la Ley General de Sociedades Cooperati- vas y su Reglamento en vigor, y como lo prescriba la Secreta- ría de Comunicaciones y Transportes o la autoridad correspon- diente.

## CAPITULO VII

De la Comisión de Control Técnico.

CLAUSULA 54a.- La Comisión de Control Técnico estará integrada por los elementos técnicos que designe el Consejo de Administración y por un Delegado de cada una de las Unidades de Trabajo de la sociedad. Los miembros de esta Comisión durarán en sus funciones dos años y serán electos un año después de hecha la elección de Consejos.

CLAUSULA 55a.- Los Delegados de las diversas unidades de trabajo que integren la Comisión de Control Técnico, serán electos en asamblea de cada unidad, siendo su designación revocable en cualquier tiempo por mayoría de votos de los socios que los hubieren elegido.

CLAUSULA 56a.- Además de las funciones que le señala la Ley General de Sociedades Cooperativas en sus artículos 60 y 61, la Comisión de Control Técnico deberá elaborar cada año un proyecto que será sometido a la consideración de la asamblea general, respecto a los anticipos que deban percibir los socios, los que se señalarán teniendo en cuenta la calidad de trabajo realizado, el tiempo y la preparación técnica que su desempeño requiera, en el concepto de que a trabajo igual, debe corresponder igual anticipo.

CLAUSULA 57a.- La Comisión de Control Técnico deberá llevar un libro con la cuenta pormenorizada de las horas trabajadas por cada miembro de la sociedad.

## CAPITULO VIII

De la Comisión de Conciliación y Arbitraje

CLAUSULA 58a.- La Comisión de Conciliación y Arbitraje, se in-

tegrará por tres miembros, Presidente, Secretario y Vocal. Los miembros de la Comisión serán electos por mayoría de votos en la asamblea general y durarán en sus funciones un año.

CLAUSULA 59a.- Las dificultades que se susciten entre la sociedad y sus miembros, deberán ser sometidas a petición de parte, al estudio y dictamen de la Comisión de Conciliación y Arbitraje la que resolverá dentro de los diez días siguientes a aquel en que se le hubiere sometido el caso, siendo sus resoluciones apelables ante la asamblea general más próxima. El socio que plantee ante la Comisión de Conciliación y Arbitraje una queja, deberá hacerlo por escrito, acompañando a su instancia todas las pruebas que estime conducentes.

#### CAPITULO IX

##### De los rendimientos

CLAUSULA 60a.- Los rendimientos líquidos resultantes al finalizar cada ejercicio social, se distribuirá en la forma siguiente:

- a).- .....% para el Fondo de Reserva;
- b).- .....% para incrementar el capital social. Este porcentaje será acreditado a los socios en certificados de aportación proporcionalmente al monto de sus rendimientos obtenidos en el ejercicio social;
- c).- .....% para repartirse entre los socios, tomando en cuenta lo que haya aprobado la Comisión de Control Técnico, de acuerdo con lo que se estatuye en la cláusula 55a. También deberá tenerse presente para este efecto, lo establecido por el artículo 67 del reglamento.

## CAPITULO X

### De los asalariados

CLAUSULA 61a.- La sociedad no podrá utilizar los servicios de asalariados, salvo lo previsto en el artículo 62 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

## CAPITULO XI

### De la disolución de la sociedad

CLAUSULA 62a.- La sociedad se disolverá por cualquiera de las causas que se enumeran en el artículo 46 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

CLAUSULA 63a.- Disuelta la sociedad, se pondrá en liquidación en los términos de los artículos 47 al 51 de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

## CAPITULO XII

### Disposiciones generales

CLAUSULA 64a.- Estas Bases sólo podrán ser modificadas por mayoría de votos en asamblea general en la que estén presentes -- por lo menos las dos terceras partes de los miembros de la sociedad, enviando cinco tantos del acta de la asamblea en la -- que se hayan aprobado las modificaciones, a la Secretaría de -- Industria y Comercio, por conducto de la Secretaría de Comuni-- caciones y Transportes, para los efectos de que ésta última -- opine sobre las reformas indicadas.

CLAUSULA 65a.- La Cooperativa sólo podrá ingresar a la Federación que indique la Secretaría de Industria y Comercio, dentro de la zona económica que al efecto se señale.

CLAUSULA 66a.- La sociedad acepta la obligación que le señala el artículo 45 de la Ley General de Sociedades Cooperativas, -

de contribuir a la constitución del Fondo Nacional de Crédito Cooperativo, en los términos del precepto mencionado.

CLAUSULA 67a.- Los casos no previstos en estas Bases, serán resueltos de conformidad con las prevenciones que la Ley General de Sociedades Cooperativas y su Reglamento señalan.

CLAUSULA 68a.- Para los efectos de la cláusula 26a. el porcentaje para la constitución del Fondo de Amortización y Depreciación deberá acordarlo la asamblea general, previo dictamen del Comité Provisional de Trabajo o de la Comisión de Control Técnico en su caso, teniendo en cuenta la duración probable del equipo, su valor real y los ingresos brutos, conforme a las prácticas mercantiles.

FIRMAS DE LOS SOCIOS

_____ Nombre	_____ Nombre	_____ Nombre
_____ Nombre	_____ Nombre	_____ Nombre
_____ Nombre	_____ Nombre	_____ Nombre

N O T A.- (De conformidad con lo estatuido en el artículo 2o. del Reglamento de la Ley General de Sociedades Cooperativas vigente, si alguno o varios de los fundadores no supiere firmar, el acta será suscrita por otro en su nombre, y la certificación de la autoridad correspondiente deberá hacerse en cada una de las fojas donde consten las firmas de los otorgantes.)

## CONCLUSIONES



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

PRIMERA.- Los transportes son un factor importante y necesario en el desenvolvimiento y progreso de un país.

En México, el ferrocarril transformó los usos y costumbres de los pueblos y las necesidades de transportación fueron, originalmente satisfechas por las vías ferreas, que cumplieron su misión satisfactoriamente hasta que, debido a la evolución y desarrollo del país, se hizo notoria la falta de capacidad y flexibilidad de ese medio de transporte.

SEGUNDA.- La aparición de unidades automotoras, aptas para transportar personas y cosas, la construcción de los primeros caminos adecuados para el tránsito de estos vehículos, vino a resolver las necesidades de la transportación pública, por los caminos nacionales, lo que hizo surgir inmediatamente una nueva industria: la del autotransporte.

TERCERA.- Las ventajas del transporte automotor por carretera, por ser más ágil y veloz, han permitido su extraordinaria utilización en las necesidades de la transportación pública de personas y cosas, haciéndolo destacar sobre todos los demás medios de transporte.

CUARTA.- Debido al enorme interés que para el progreso del país, significa el servicio público de autotransportes de carga y pasaje, su organización y encausamiento legal, ha sido preocupación de la administración pública, intentándose a través de las diversas leyes federales que han existido, establecer las bases necesarias que le den eficiencia y seguridad. Sin embargo, a la fecha, creemos que no existe una reglamentación adecuada, que satisfaga las necesidades que implica el autotransporte.

QUINTA.- Dentro de los problemas que se presentan dentro del autotransporte de carga, existen dos que son los principales y - que la legislación vigente no resuelve con claridad, que son: el creciente número de porteadores irregulares que dentro del gremio se conocen con el nombre de 'piratas' y el de las 'sociedades documentadoras', problemas que a nuestro juicio han surgido por las siguientes causas:

a).- La existencia de una demanda de transportación superior a la capacidad de los servicios autorizados.

b).- La falta de planeación integral de los servicios públicos de autotransporte.

c).- La falta de disposiciones legales adecuadas.

d).- Las trabas administrativas y la indiferencia de las autoridades competentes.

SEXTA.- El hombre, como individuo, es incapaz de fincar su progreso, el vivir humano es necesariamente un convivir, el hombre ha recurrido a la coordinación con sus semejantes, formando a agrupaciones sociales con diversos fines, creando los entes jurídicos denominados sociedades.

SEPTIMA.- La ley organiza, tanto las sociedades civiles, como las mercantiles. La Ley General de sociedades mercantiles adopta un criterio formal, para determinar la diferencia entre las sociedades civiles y las mercantiles y enumera seis especies de éstas últimas.

OCTAVA.- La sociedad de autotransportes es una figura jurídica que surgió de la necesidad de agrupar a los concesionarios y permisionarios que operan servicios públicos de autotransportes de carga y pasaje en los caminos nacionales.

NOVENA.- Respecto a la denominación 'sociedad de autotransportes' que hemos asignado a la figura jurídica que nos ocupa, concluimos que es más correcta, por su amplitud, que la que nos da el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que en el capítulo tercero le llama 'sociedad de concesionarios', ya que ésta denominación es muy restringida, toda vez que se refiere a uno de los varios tipos que existen.

DECIMA.- En cuanto a la limitación del número de sociedades de autotransportes que, establece la Ley de Vías Generales de Comunicación, y que ha dado origen, en la práctica, a una serie de irregularidades, llegamos a la conclusión de que, en virtud de que dichos preceptos jurídicos no tienen positividad, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debe permitir la libre constitución de todas las sociedades que reúnan los requisitos que la ley exige para este tipo de sociedades, sin violar la garantía de libre asociación.

DECIMA PRIMERA.- Creemos que los tipos de sociedad mercantil más adaptables a estas sociedades, son los siguientes: Las sociedades de gran importancia por su capital, siempre deben organizarse como sociedades anónimas. En cambio, las sociedades de pequeños capitales y escasa importancia es conveniente que se constituyan como sociedades de responsabilidad limitada.

DECIMA SEGUNDA.- Son sociedades de autotransportes, las que operan mediante concesiones o permisos, uno o varios servicios públicos de autotransportes, de los que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya se trate de personas o cosas

o ambas a la vez, en Caminos Nacionales, mediante el pago de una retribución en numerario y utilizando vehículos automotores, que empleen cualquier medio de propulsión y que además se encuentren debidamente autorizadas sus bases constitutivas y reformas a las mismas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DECIMA TERCERA.- Proponemos que se reglamente la utilización de las palabras TRANSPORTES, AUTOTRANSPORTES, TRANSPORTACIONES, FLETES, FLETERA, EXPRESS, AUTOEXPRESS, SUPER EXPRESS, AUTOTRANSPORTACIONES, SUPER TRANSPORTES, LINEA, LINEAS, AUTOLINEAS, AUTOBUSES, OMNIBUS o cualquier otra similar para el efecto de que exclusivamente formen parte de la denominación o razón social de las sociedades de autotransportes.

DECIMA CUARTA.- En cuanto al capital de estas sociedades, hemos propuesto que no deben seguirse constituyendo con cantidades arbitrariamente fijadas por los socios, sino que, en cumplimiento a la Ley de la materia, las escrituras sociales deben consignar el capital que se ofreció invertir para obtener la concesión, para el servicio de que se trate. En las sociedades de permissionarios, en las que no existe tal ofrecimiento, el capital social debe ser el que realmente corresponda a las inversiones necesarias para su operación, evitando en esta forma que solo se mencionen capitales que no corresponden a la realidad.

DECIMA QUINTA.- Sería valioso instituir la 'SOCIEDAD DE AUTOTRANSPORTES' como una figura jurídica típica e independiente, ya que por sus características sui-generis, que la distinguen de otras sociedades, en rigor solo es apta para congregar y asociar elementos que se dediquen a la autotransportación pública por caminos de jurisdicción federal.

BIBLIOGRAFIA

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

ASCARELLI, TULLIO

PRINCIPIOS Y PROBLEMAS DE LAS SOCIEDADES ANONIMAS; Trad. René Cacheaux Sanabria, Colección de Estudios Jurídicos, - Imprenta Universitaria, México, 1951.

CASO, ANTONIO

DERECHO MERCANTIL; Trad. de Felipe Tena Ramírez, México, 1940.

ELIAS, SALVADOR M.

SOCIOLOGIA; México, 1945.

GARRIGUES, JOAQUIN

DERECHO MERCANTIL; Apuntes - Primer Curso, México, 1960.

GONZALEZ DE ECHEVARRI  
Y VIVANCO, JOSE MA.

CURSO DE DERECHO MERCANTIL; - Tomo I, Madrid, 1936-1940.

NUEVOS HECHOS, NUEVO DERECHO DE SOCIEDADES ANONIMAS; 1a. - Ed., Editorial Revista de Derecho Privado, Madrid 1933.

HOUPIIN ET BOSVIEUX

COMENTARIOS AL CODIGO DE COMERCIO; Tomo II, Valladolid, 1927.

LYON CAEN, CH. Y L. RANAULT

TRAITE GENERALE DES SOCIETES; Tomo I, Paris, 1925.

MACIN CERVANTES, MIGUEL

TRAITE DE DROIT COMERCIAL; 5a. Ed. Tomo II, Paris.

MANTILLA MOLINA, ROBERTO L.

LOS AUTOTRANSPORTES Y EL ESTADO; Editorial Tenochtitlán, - México, 1949.

MATEOS, AGUSTIN

DERECHO MERCANTIL; Editorial Porrúa, S. A., México, 1961.

CARMONA, MATIAS L.

GRAMATICA LATINA; México, 1946.

MEDINA URBIZU, EDUARDO

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MEXICO; Tesis Profesional, México, 1959.

ASPECTOS DE LOS TRANSPORTES NACIONALES; Revista Comunicaciones y Transportes, Págs. - 63 a 72, Sep.-Oct., Año 3, México, 1961.

MEDINA URBIZU, EDUARDO

LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO Y LOS ACCIDENTES EN CAMINOS NACIONALES; Conferencia, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1957.

MERCADO ARAIZA, ALBERTO M.

NOTAS SOBRE UNA TEORIA PRACTICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA; Conferencia, Club de Tráfico de México, A. C., México, 1958.

MICHAEL BONAVIA R.

EL TRANSPORTE DE COSAS POR CARRETERA; Tesis Profesional, México, 1968.

RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, JOAQUIN

ECONOMIA DE LOS TRANSPORTES; Trad. de Teodoro Ortíz, Tercera Ed., Fondo de Cultura Económica, México, 1956.

ROJAS R., ABELARDO

TRATADO DE SOCIEDADES MERCANTILES; Tomo I, 3a. Ed., Porrúa, S. A., México, 1965.

ROJINA VILLEGAS, RAFAEL

LA SOCIEDAD MERCANTIL UNIPERSONAL; Talleres Lito Offset - Torres, S. A., México, 1969.

VICENTE Y GELLA, AGUSTIN

DERECHO CIVIL MEXICANO; Tomo IV, Vol. 2o., 2a. Ed., México.

VIRAMONTES, GUILLERMO H.

INTRODUCCION AL DERECHO MERCANTIL COMPARADO; Editorial Nacional, S. A., 2a. Ed., México, 1951.

VIVANTE, CESAR

CURSO DE SOCIEDADES MERCANTILES; México, 1960.

TRATADO DE DERECHO MERCANTIL; Trad. de Ricardo Espejo de Hinojosa, Tomo I, Madrid, 1932.

DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ABREVIADO. ESPASA CALPE, Argentina, 1940.

NEUVO PEQUEÑO LAROUSSE ILLUSTRADO; Libreria Larousse, París, 1955.

TEXTOS LEGALES CONSULTADOS

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION Y MEDIOS DE TRANSPORTE.  
(29 de agosto de 1931)

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (28 de junio de 1932)

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (30 de diciembre de 1939)

DECRETO DE REFORMAS AL CAPITULO II, TITULO SEGUNDO, LIBRO II DE  
LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (31 de diciembre de -  
1947)

PROYECTO DE LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (año de 1963)

REGLAMENTO DE TRANSITO EN LOS CAMINOS NACIONALES Y EN LOS PARTI-  
CULARES DE CONCESION FEDERAL. (31 de diciembre de 1932)

REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS DE LA LEY DE -  
VIAS GENERALES DE COMUNICACION. (31 de diciembre de 1947)

LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES. (1933)

LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS. (1938)

REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS. (1938)

CODIGO CIVIL para el distrito y territorios federales. (1928)

CODIGO DE COMERCIO. (1887)