



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS
O DE MERCANCIAS**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

MELITON GARCIA LOPEZ

México, D. F.

1 9 7 3



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A la memoria de mis padres:

CIPRIANA y MARTIN

Orgullosamente, campesinos de raza
indígena pura a quienes les debo -
eterno reconocimiento.

A IRMA

Leal compañera de mi vida
y guía espiritual.

Cariñosamente a mis hijos:

AGUEDA, ENEIDA, MARTIN
y ARTURO con la esperan-
za que algún día superen
mi esfuerzo.

Fraternalmente a mis hermanos:

EUNIQIA, EMIGDIO, FLORIBERTO
y a la memoria de SALUSTIA.

Al Licenciado EMILIO EGUIA VILLASEÑOR

**Cuya atinada dirección y sabios -
consejos hicieron posible la rea-
lización de este ensayo.**

A todos mis MAESTROS

Con eterna gratitud.

A EZEQUIEL PINEDA SALCEDO

**Hombre cabal, de quien he aprendido
el gran significado de la amistad y
su desinteresado apoyo en la ardua-
lucha cotidiana.**

A mis compañeros de trabajo.

Con profundo agradecimiento por brindarme la oportunidad de aprender de ellos algo nuevo y con quienes deseo surcar el porvenir.

A la memoria del Ilustre

MIGUEL GARCIA CRUZ

Oaxaqueño sencillo, maestro de muchas generaciones.

AL FRENTE SOCIAL YOSONDUENSE EN MEXICO

Y con él a todos mis paisanos y -- amigos que de algún modo se preocupan por el engrandecimiento de mi entidad Oaxaqueña.

EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS O DE MERCANCIAS

A MANERA DE PROLOGO

C A P I T U L O I

LA EMPRESA

GENERALIDADES

- 1.- Concepto de empresa
- 2.- La empresa mercantil
- 3.- Naturaleza jurídica de actos realizados por empresa.
- 4.- Clasificación de empresas
- 5.- Legislación.

C A P I T U L O II

EL TRANSPORTE

- 1.- Concepto y antecedentes
- 2.- Medios de locomoción
- 3.- El transporte aislado
- 4.- El transporte mercantil
- 5.- Las empresas de transporte

C A P I T U L O III

EMPRESAS DE TRANSPORTE

- 1.- Los contratos
- 2.- El conductor de vehículos

- 3.- Transporte de personas
- 4.- El billete de pasaje
- 5.- Transporte de mercancías
- 6.- La carta de porte
- 7.- Tarifas de transporte
- 8.- Vías de comunicación

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INDICE

A MANERA DE PROLOGO

EL REY IUKANO

Y LOS

HOMBRES DEL ORIENTE

Leyenda indígena inspirada en los restos
del "Código Colombino"

Por el Prof.

ABRAHAM CASTELLANOS.

III.

LOS YOSONDUA.

Misteriosos viajeros se acercan al palacio. Ascien-
den a la falda del monte convertido en espléndido jardín, y
en los claros, aparecen los ricos viajeros brillando al sol-
su pedrería. Desde las murallas los neófitos ven aquella ma
ravilla. Nunca viajeros más apuestos llegaron así.

Nua Kuá, el sacerdote de los cielos y del Lucero de-
la Tarde estaba cerca del altar de los sacrificios.— "Señor"
—dice el neófito:—"á las puertas del templo llaman dos -
potentados de las tierras bajas, dos misteriosos yosondúa, -
el uno cubierto con el brillante ropaje del tigre y adornado
con azules piedras, y el otro de hermoso traje moteado con -
los signos del humo." "Dadles paso" —dice el Gran Sacerdo
te, y los yosondúa penetran al sagrado recinto con las cere-
monias de estilo. El rey de la tierra los recibe de pie, y
los viajeros inclinan la cerviz en señal de humildad y de pa-
ciencia. No hablan, y el sacerdote interrumpe su silencio:-
—"Viajeros poderosos, ¿de dónde venís" Por vuestro noble -
especto, por vuestro afable y enrojecido rostro, parecéis en
viados de nuestro Padre el Sol; pero por ventura, no sois - -
unos falsarios? ¿No sois unos hechiceros con apariencia huma-
na y así llegáis á nuestro imperio á pedir hospedaje? Respon-
ded: os conmino en nombre de los dioses.

El primer yosondúa dijo:—"Yo soy IAKUENE, (kueñe - ita) el tigre, y vengo con Yuku-mã, el monte que humea, en nombre de los dioses. Llegamos, Señor, del pie del cielo donde brota nuestro Padre el Sol, y vamos á través de las edades, porque así lo dispusieron los dioses hacia el punto donde -- brilla el Lucero de la Tarde. Llegamos de Nu Andehui, el pie del cielo, y vamos en busca de la preciada flor, nuestra patria, Hijos del Sol, de nuestro buen Iandí tocamos tierra y tuvimos hambre. Por fuerza nos apoderamos de los graneros para defender nuestras vidas ya en los lindes de vuestro vasto imperio; pero ¡Oh Gran Señor de estos dominios! no creáis -- que somos seres malos. Supimos dónde estaba el asiento de -- vuestro poder, y encaminamos nuestros pasos por el más hermoso río que ojos hayan visto, por Yuta Gandi (el río del Sol) donde á la sombra de los grandes árboles llegan á descansar las águilas, donde los pájaros cantan su ventura bajo las -- frescas ramas, y por fin, hemos llegado hasta la regia mansión, á pedirnos la hospitalidad de los dioses para nuestro pueblo. Concedednos, Señor, este favor; somos piadosos."

—"Misteriosos viajeros," --dice el sacerdote rey, -- -- "Sois unos impostores, sois unos hechiceros," --y empuñando en la diestra los símbolos del poder, --"ved, --les dijo, -- " --aquí están mis armas y por enemigos os tomo. Con la ayuda de los dioses, destruiré vuestros ejércitos, porque no -- sois los hijos de nuestro Padre el Sol. Id lejos de esta mansión sagrada donde vivimos en paz con nuestro pueblo y no -- penséis en poseer ni una mota de tierra."

Los hijos del Sol salieron del templo fiados en su valor y en los horóscopos, mientras los viejos y orgullosos sacerdotes fueron al altar a hacer sus abluciones sobre las cenizas de sus antepasados.

En verdad, aquella trinidad de hoscos sacerdotes ya sabía que los hombres llegaban del oriente, por las relaciones que hicieran los viajeros de las tierras bajas y porque la tradición lo aseguraba, Iukano había invocado al Sol, sus dios y su poder; Ñu Kuá á la Naturaleza y al Lucero de la -- Tarde, y Ñu Yoo, al Astro de la Noche; pero el sol parecía -- indiferente y severo, la aurora vespertina, siniestra con el apacible dios; el astro de la noche silencioso, y la tierra -- toda indiferente y callada. ¡Cuántas veces To Yoo escuchó en las barrancas el canto del ceniztle con un amor que entristece el alma, mientras la luna subía tranquila en el oriente y cuántas veces los celajes amarillos vinieron á turbar su -- corazón! Solamente el orgulloso Iukano, vagaba por las estrechas callejuelas del palacio, preparando los planes para repeler la invasión.

Mas el alma de los pueblos, que presiente la venturanza ó la desdicha, comenzó á agitarse con siniestros temores, y cada aspecto del cielo era un presagio, y cada susurro de las hojas un indicio. El murmurio de la fuente y el -- retumbar del trueno; el canto de la alondra y el graznar del cuervo al atardecer el día, la naturaleza misma, la montaña -- seca, y el bosque de hojas amarillas, el sol ardiente y el --

cierzo helado, la negra sombra y el quejido del buho, todo - parecía decir: "Los hombres del oriente llegan!"

Los dueños de la tierra, son gigantes y fuertes. Los invasores pequeños y débiles habían llegado del Gran Río (Yuta Kano) donde el cielo se junta con la tierra. Eran hombres del mar, eran piadosos. ¿Quién podría contrarrestar la voluntad divina? El pueblo sentía ese horrible calosfrío de los vencidos. Solamente el alma de Iukano no se abatía. Por piedad ó por fuerza debía vencer. Con su orgullo se sentía tan fuerte como los mismos dioses. Los templos se vieron abastecidos de ofrendas en todo el imperio, y mientras más ruegos y plegarias se elevaban al cielo, los espíritus de los antepasados llegaban en tropel á la mente del Gran Rey, como esas mariposas negras que aletean en la semiobscuridad del crepúsculo.

¡Oh dioses! Los hombres blancos vienen del oriente, libranos de su poder y de su fuerza. Son los soldados de nuestro Padre el Sol!

CAPITULO I

LA EMPRESA

L A E M P R E S A

TEMARIO

Generalidades

- 1.- Concepto de empresa
- 2.- La empresa mercantil
- 3.- Naturaleza jurídica de actos realizados por empresa
- 4.- Clasificación de empresas
- 5.- Legislación.

GENERALIDADES

Desde siempre, la ciencia del derecho consideró a la persona como un sujeto generador de derechos y obligaciones con capacidad de goce y ejercicio. En la vieja institución romana, el concepto de persona física estaba destinada a un ser humano libre separado de la patria potestad y no extranjero, a quien originalmente se le otorgó aptitud de goce, patrimonio propio y otras cualidades accidentales como nombre, nacionalidad y domicilio; reglamentados durante el esplendor del Derecho Romano con repercusiones posteriores a los países de habla latina

La persona romana comenzaba poco antes del nacimiento extinguiéndose hasta después de la muerte y no habiendo igualdad entre los hombres de aquellas tierras; los esclavos carecieron de atributos siendo considerados cosas, no personas cualesquiera que fuesen las causas motivadoras de su origen.

Las únicas titulares de derechos y deberes lo fueron ellas y constituyeron siempre una creación artificial de la cultura, no de la naturaleza interesándose sólo algunas de sus características relevantes para la situación jurídica. Aparecieron como algo distinto al ser humano, como un ropaje ajustado a unos cuantos, donde solo el derecho de gentes vino a ampliar con posterioridad.

Las ideas de persona moral o colectiva en cambio, -- surgieron en las primeras corporaciones y fundaciones aparecidas en Roma distinguiéndose entre sí porque las primeras se formaron con miembros asociados voluntariamente, con características de: Una existencia independiente de la de sus miembros, patrimonio distinto de sus integrantes y los actos realizados por sus componentes no afectaron la situación jurídica de la persona colectiva, etc. Las segundas constituyeron patrimonios destinados a una finalidad diferenciadas por su carácter público como el Estado o Municipio, Sindicatos, cofradías religiosas o cuerpos de bomberos a cuya condición-semi-pública el senado les otorgó autorización especial y un

carácter privado excepcionalmente a organismos dedicados a la especulación comercial, de explotación de minas, salinas y otras.

La situación jurídica de las corporaciones se fué ex tendiendo poco a poco hasta llegar a una capacidad de goce ilimitada, mientras la de ejercicio quedó reducida a la finalidad de su objeto social realizando solo actos jurídicos relacionados con su propósito, sin las desventajas de la persona física como: minoría de edad, debilidad mental, problemas derivados del derecho de familia, etc.

Dentro de la ley romana y fuera de ella, los seres humanos se siguieron agrupando y fundando sociedades o asociaciones con intención de alcanzar finalidades, bien fueran civiles y de carácter mercantil, lograr objetivos a base de la fuerza representada en la unión de sus miembros o capitales que juntos hicieron una potencia económica poderosa, donde no bastó solo una reunión espontánea sino una permanente para obtener la utilidad deseada.

Varias teorías han surgido para explicar la naturaleza jurídica de los entes colectivos; pero solo se mencionarán algunas de mayor relevancia: Teoría de la Ficción, exponiendo que las personas morales son solo una creación ficticia del legislador y no revisten ninguna personalidad jurídica ni semejante ni distinta de la persona física; teoría clásica sostenida por el jurista Von Jering.

La disertación realista de Herbert Spencer, (1) analiza a las personas morales como organismos nacidos de la -- evolución universal de la energía cósmica separados en: esta dos inorgánicos, orgánicos y super-orgánicos. Otra tesis -- llamada también realista expuesta por Francisco Ferrara, es-intermedia y afirma cómo se hacen realidad al reunirse los -- hombres para alcanzar un fin semejante a las personas físicas.

Las personas morales son una asociación integrada pa ra la consecución de un fin y reconocido por el ordenamiento jurídico como sujeto de derecho, asegura nuestro autor.

No se puede negar como conclusión válida, la capacidad de ejercicio limitada de las personas morales porque derivan de la naturaleza de su fin; mientras la de las perso-- nas físicas es plena.

Cuando en la antigüedad, alguien dominó y dirigió un grupo de hombres apareció la persona moral en forma de go- - bierno: En Roma, lo fué el Estado romano y del cual el juris- ta Gayo dijo que otros entes colectivos se formaron a su imi- tación y se multiplicaron rápidamente, durante la edad media surgieron colectividades separadas del Estado conociéndose - como reinos bárbaros cada uno con sistema jurídico indepen-- diente.

(1).- Compendio de un curso de Sociología.- Lic. Alberto F.- Senior.- Edit. F. Méndez Oteo.- pág. 114.- México.

A principios del siglo XVI Nicolás Maquiavelo en Italia y el economista francés Turgot en el siglo XVIII opinaron que las corporaciones deben cesar cuando ya no sean útiles al Estado, para otros los pactos establecidos entre el rey y las personas morales se llamaron fueros.

Después de la revolución de Francia los principios de igualdad, fraternidad y libertad produjeron la libre asociación; pero se suprimieron las personas morales existentes negándoles personalidad jurídica; una ley señaló en la sociedad sólo dos intereses: Del individuo y del Estado. La asociación de más de 20 personas necesitó la autorización expresa del Estado según el artículo 291 de la ley penal Francés de 1810, se reconocieron las órdenes religiosas existentes y hasta 1901 surgieron las organizaciones obreras.

La Constitución nuestra de 1917 en su artículo 123 - fracción XVI reza: "Tanto los obreros como los empresarios tendrán derecho para obligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, asociaciones profesionales, etc"., El artículo 25 del Código Civil vigente: Fracción 1.- "La Nación, los Estados y los Municipios"; la Fracción 11. - "Las demás corporaciones de carácter público, reconocidos -- por la ley, son personas morales de derecho público" las de derecho privado atienden al interés de particulares y son: - Fracción 111 de la ley comentada: "Las sociedades Civiles y Mercantiles. V.- Las sociedades cooperativas y Mutualistas,-

y VI.- Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticas, científicas, artísticas, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren des conocidos por la ley".

Una vieja clasificación se refirió a corporaciones y fundaciones señalando aquellas como agrupación o colectividad voluntaria de personas, o *universitas personarum* y estas una colectividad de bienes destinados a un fin permitido por la ley, denominada *universitas rerum*.

Otra división habla de sociedades y asociaciones, -- donde una agrupación de personas tiene por finalidad el logro de beneficios económicos como en la fracción III del artículo 25 del Código Civil o el artículo 2688 del mismo ordenamiento: "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". La asociación es una agrupación de personas sin finalidad económica como el mencionado en la fracción VI del artículo 25 y 2670 del Código Civil: "Cuando varios individuos convienen en reunirse, de manera que no sea enteramente transitoria, para realizar un fin común que no esté prohibido -- por la ley y que no tenga carácter preponderantemente económico, constituye una asociación".

Las sociedades según el artículo 25 Fracción III del Código Civil pueden ser: a).- Civiles y b).- Mercantiles, con régimen jurídico de tres etapas. 1.- Creación. 2.- Funcionamiento 3.- Desaparición.

Así pues lo que legal y fundamentalmente constituye una empresa, es el concepto de persona jurídica colectiva como un posible sujeto de derechos privados originados desde el nacimiento del sistema municipal Romano, en la etapa final de la República; desarrollado hoy representa una especie de persona privada subjetiva, independiente, capaz de poseer diversas propiedades totalmente distintas a las de las personas físicas que la constituyen.

La ley romana alcanzó alto grado de progreso al originar el concepto de persona colectiva como individuo nuevo, que distinguió claramente el todo colectivo separado de sus componentes y asegurarle un lugar en la ley privada como sujeto independiente, capaz de poseer, obligarse y actuar. En esta remota jurisprudencia se haya la fuente de todas las modernas empresas, cuyas características son su condición de persona moral o jurídica, creada, por medio de adecuados organismos regidos por leyes mercantiles, prácticas industriales, comerciales y financieras.

En la edad media se retrasó su desarrollo, reemplazado por corporaciones eclesiásticas y de trabajadores. Duran

te la edad moderna vuelve a florecer formando grandes organismos industriales y financieros en Inglaterra.

América aceptó la primera empresa en la sociedad que tuvo facultad especial del gobierno para constituirse, en el "National Bank propuesto por Robert Morris para ayudar al crédito de los Estados Unidos de Norteamérica en 1871 (2).

(2).- Organización de empresas.- Antonio Manero.- Editorial-Porrúa S. A. 1958 Méx. página 16.

1.- CONCEPTO DE EMPRESA

Al analizar el artículo 75 del Código de Comercio, - se concluye que los actos de empresa o sociedad mercantil -- son de comercio y su finalidad organizar los factores de la producción para generar mercancías.

Antes de la Revolución Francesa las normas mercantiles de más importancia fueron las ordenanzas de Colbert sobre el comercio terrestre y marítimo, éstas aumentaron su carácter objetivo al someter a la competencia de los tribunales de comercio los conflictos relativos a la letra de cambio ampliándose consecuentemente su noción jurídica. El Código de Comercio de Napoleón Bonaparte coincidió con la anterior ley en su carácter objetivo y fué llevado por los conquistadores napoleónicos a toda Europa, produciendo de inmediato - su influencia sobre otras normas de la época. El Código Italiano de 1882 conservó también su carácter objetivo mientras el Código Alemán de 1902 no fué aplicable a los actos aislados, sino sólo a los comerciantes subjetivisándose. El legislador Suizo por su parte consideró injustificada la distinción entre la materia mercantil y la civil elaborando un sólo Código, bien acogido.

En España a principios del siglo XVI durante el reinado de Aragón y Castilla, las agrupaciones profesionales de comerciantes llamadas Universidades de mercaderes transmitie

ron íntegro a la Nueva España sus leyes, dando lugar en 1581 a los comerciantes de la colonia formar su Universidad de -- Mercaderes autorizada por real Cédula de Felipe II y en la -- cual Prior y Cónsules desempeñaron funciones jurisdicciona-- les y administrativas para la protección y fomento del comer-- cio, creandose trabajos útiles como: carreteras, canales y -- edificios mantenidos con impuestos de averías

En el México independiente no se abrogó la legisla-- ción Española y continuaron vigentes las ordenanzas de Bil-- bao, sin embargo por decreto de Octubre de 1824 se dispuso -- que los juicios mercantiles se sometiesen a la decisión de -- jueces comunes y no fué sino hasta 1854 cuando se promulgó -- el primer Código de Comercio Mexicano conocido como el Códig-- o de Don Teodosio Lares que tuvo poca vigencia. En el año-- de 1857 se concedió a las entidades federativas la facultad-- de legislar en materia de comercio, surgiendo varias legisla-- ciones estatales que más bien fueron una copia del Código La-- res.

Como consecuencia de la reforma a la fracción X del-- artículo 72 Constitucional, el Congreso Federal legisló en -- Materia de comercio y elaboró con ese carácter un nuevo códig-- o iniciando su vigencia el 20 de julio de 1884, reglamentó-- sociedades de Capital Variable, Sociedad de Responsabilidad-- Limitada etc., pero no satisfecho, el año de 1889 promulgó -- en el país otro nuevo entrando en vigor el 1/o de enero de --

1890 inspirado en gran parte en el Código Español de 1885 y posterior al Código de Comercio de Sainz Andino y del Italia no, de donde se tomó la enumeración de los actos de comercio.

El Código actual ha sufrido una serie de reformas -- aisladas pero no ha sido abrogado.

Como se vé, los Códigos Francés, Italiano y Español-- consideran fundamental para la naturaleza mercantil el acto-- de comercio, no así en los proyectos mexicanos, donde se ha-- bla de la cosa mercantil y de la empresa. Para nuestra ley-- vigente lo que tradicionalmente se considera importante es -- el acto de comercio.

En el examen del artículo 75 del Código de Comercio-- hecha de manera concienzuda por el maestro Moreno Cora, se -- desprende una clasificación del contenido de dicho artículo-- en: a).- Actos mercantiles según la intención de las perso-- nas que en él intervienen, como en el caso específico de las fracciones "I.- Todas las adquisiciones, enajenaciones y al-- quileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sean en estado natural, después de trabajados o labrados; II.- Las -- compras y ventas de bienes inmuebles, cuando se hagan con -- propósito de especulación comercial y XXIV.- Cualesquiera -- otros actos de naturaleza análoga a las expresadas en este -- Código".

b).- Actos mercantiles según la ley, sin atender a la intención de las partes al ejecutarlo como las fracciones III.- - Las compras y ventas de porciones, acciones y obligaciones - de sociedades mercantiles; IV.- Los contratos colectivos, -- obligaciones del Estado u otros títulos de crédito corrien-- tes en el comercio;

XII.- Las operaciones de comisión mercantil;

XIII.- Las operaciones de mediación en negocios mercantiles;

XIV.- Las operaciones de Banco;

XV.- Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;

XVI.- Los contratos de Seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresa;

XVII.- Los depósitos por causa de comercio;

XVIII.- Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos;

XIX.- Los cheques, letras de cambio o remesas de dinero de - una plaza a otra, entre toda clase de personas;

XX.- Los valores u otros títulos a la orden o al portador, y las obligaciones de los comerciantes, a no ser que se pruebe que se derivan de una causa extraña al comercio;

XXI.- Las obligaciones entre comerciantes y banqueros, si no son de naturaleza esencialmente civil;

XXII.- Los contratos y obligaciones de empleados de los co-- merciantes en lo que concierne al comercio del negociante- - que los tiene a su servicio;

c).- Empresas mercantiles por su fin, como las fracciones: - V, VI, VIII, IX, X, y XI.

El Código de Comercio de 1880 en su artículo 13 dijo: "Actos mercantiles son los que constituyen una operación de comercio o sirven para realizar, facilitar o asegurar una -- operación o negociación mercantil", conceptos ampliados en -- el artículo 75 del Código actual y el artículo 76 aclaró cu les no lo son.

Estudiando a las empresas de carácter mercantil se-- gún su fin, se puede observar una repetición permanente de -- actos de la misma naturaleza sin la cual no se concibe la -- existencia de una sociedad mercantil.

Para Alfredo Rocco (3) "Todo acto que realiza o faci-- lita una interposición en el cambio es mercantil y comprende: Intermediación en el cambio de bienes, crédito, trabajo o -- riesgo; esta opinión no la comparte Ageo Arcangeli quien co-- menta del trabajo, como elemento esencial de las empresas -- que no es materia de intermediación en el cambio porque el -- empresario ofrece a los consumidores el producto del trabajo y no el trabajo mismo; sin embargo este autor no propone una definición.

(3).- Derecho Mercantil.- Roberto L. Mantilla Molina. 10/a -- edición capítulo III página 72 México editorial Porrúa, S. A.

Joaquín Rodríguez Rodríguez (4) opina: "Son actos de comercio, aquellos realizados en masa por empresa", pero su exposición por imprecisa no fué afortunada. El maestro Roberto L. Mantilla Molina (5) hace la clasificación siguiente:

1.- Actos esencialmente civiles o aquellos que en ninguna circunstancia son regidos por el derecho mercantil.

2.- Actos absolutamente mercantiles, siempre y necesariamente regidos por el derecho mercantil.

3.- Actos de mercantilidad condicionada aquellos que no son esencialmente civiles ni mercantiles, pudiendo adoptar uno u otro carácter según las circunstancias en que se realicen. Nuestro tema se localiza en el segundo punto de esta clasificación, dentro de los actos absolutamente mercantiles.

El Código enumera en el artículo 75 Fracciones: V.-- Las empresas de abastecimiento y suministros; VI.- Las empresas de construcciones y trabajos públicos y privados; VII.-- Las empresas de fábricas y manufacturas; VIII.- Las empresas de transporte de personas o cosas, por -

(4).- Citado por Mantilla Molina en Derecho Mercantil 10/a.- edición capítulo III página 73 México editorial Porrúa, S. A.

(5).- Roberto L. Mantilla Molina. Derecho Mercantil 10/a. -- edición pág. 51 Méx. editorial Porrúa, S. A.

tierra o por agua y las empresas de turismo;

XI.- Las librerías y las empresas editoriales y tipográficas;

X.- Las empresas de comisiones, de agencias, de oficinas de negocios comerciales y establecimientos de ventas en pública almoneda;

XI.- Las empresas de espectáculos públicos".

Jorge Barrera Graf (6) dice: "Empresa es la organización de una actividad económica dirigida a la producción o al intercambio de bienes o servicios con fines de lucro".

Rafael de Pina Vara (7) "El comerciante mediante el ejercicio del comercio, producción y cambio realiza la función de aportar al mercado general, bienes o servicios con motivos de lucro".

Barassi (8) ha dicho: "... La empresa es la organización profesional de la actividad económica del trabajo y del capital, tendientes a la producción o al cambio, es decir a la distribución de bienes y servicios".

(6).- Tratado de Derecho Mercantil. Vol. 1 Méx. 1957 de Jorge Barrera Graf.

(7).- Elementos de Derecho Mercantil Mexicano. Rafael de Pina Vara.- En conceptos de empresas.

(8).- Citado por Pina Vara, en su obra Elementos de Derecho Mercantil Mexicano.- En conceptos de empresa.

El proyecto del Código Mexicano de Comercio en su artículo 616 define por empresa o negociación mercantil "... el conjunto de trabajos, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para ofrecer con propósitos de lucro y de manera sistemática, bienes o servicios".

De los variados e importantes conceptos anteriores, se concluye: EMPRESA ES UNA PERSONA MORAL CUYO OBJETO O FINALIDAD ES COMBINAR MATERIAS PRIMAS O ELEMENTOS NATURALES, CAPITAL Y TRABAJO PARA PRODUCIR MERCANCIAS O PRESTAR SERVICIOS AL PUBLICO; si la empresa produce mercancías u objetos vendibles para el mercado, presta servicios al público y constituye un centro de prestación de servicios; o es intermediaria entre el productor y el consumidor, persigue un lucro y tiene tres elementos:

a).- Una hacienda con materias primas o elementos naturales.

b).- El capital del empresario destinado a invertir para cosechar mercancías o servicios remunerados y,

c).- El trabajo de los que en él intervienen.

La combinación organizada de esos medios produce beneficios económicos, finalidad esencial de toda empresa.

2.- LA EMPRESA MERCANTIL

Dentro de las personas morales comprendidas en el artículo 25 del Código Civil, se hallan las sociedades civiles y mercantiles, cuyo contenido principal: Un acuerdo unilateral y múltiple de voluntad de sus socios, ausencia de intereses opuestos entre sí, derechos y obligaciones independientes.

En las sociedades civiles, los socios al combinar su bienes o esfuerzos para alcanzar una meta común no se proponen una especulación comercial y el contrato que los regula debe contener: "I.- Nombre y apellido de los otorgantes capaces de obligarse; II.- Razón social; III.- Objeto de la sociedad; IV.- Importe del capital y las aportaciones con que cada socio debe contribuir" según el artículo 2693 Código Civil; inscribirse en el Registro de sociedades civiles para que produzca efectos contra terceros, adoptar la forma de escritura pública cuando se adoptan bienes cuyo valor sea mayor de quinientos pesos y usar después de la razón social - las palabras "Sociedad Civil" o las abreviaturas S. C.

Durante la edad media se conoció y denominó sociedad a la agrupación que adoptó un tipo social regulado por leyes y se separó a la civil de la mercantil por el aspecto económico determinante del segundo.

Las sociedades, son entes colectivos dotados de vida

propia, capacidad, patrimonio, nombre, domicilio y nacionalidad; son cualidades y sobre todo personalidad jurídica que los organos de la sociedad ejercitan a través de personas físicas con voluntad y capacidad cognoscitiva, esa representación dice el artículo 10 de la Ley General de Sociedades Mercantiles: " Son los Administradores, quienes pueden realizar todas las operaciones inherentes al objeto de la sociedad -- mercantil con excepción de lo prohibido por la ley o el contrato".

Las sociedades cuentan con un patrimonio social integrado por el conjunto de bienes y derechos formado inicialmente con aportaciones de los socios, con deducción de obligaciones.

El nombre o razón social formado con el de uno o de varios socios y la denominación elegida libremente, debe ir siempre seguido de la indicación del tipo social que se haya adoptado y puede usar siglas o abreviaturas como " Inmobiliaria del Sur" S. A., "Autobuses de Oriente", S.R.L., etc., cu ya duración será invariablemente por tiempo determinado.

Señala el artículo 33 del Código Civil: " Las personas morales tienen su domicilio en el lugar donde se halla establecida su administración y los que tengan fuera del Distrito o Territorios Federales; pero que ejecuten actos jurídicos dentro de las mencionadas circunscripciones, se considerarán domiciliados en el lugar donde las hayan ejecutado,-

en todo lo que a esos actos se refiera" y la Fracción VII -- del artículo 6 de la Ley General de Sociedades Mercantiles -- exige dentro de la escritura constitutiva un domicilio o lugar donde funcione su administración.

La nacionalidad de las sociedades mercantiles lo regula el artículo 5 de la Ley de Nacionalidad y Naturalización al declarar: "Son Mexicanas las Sociedades constituídas conforme a las leyes de nuestro país y que establezcan en él su domicilio".

El artículo primero de la ley General de Sociedades Mercantiles reconoce diversas especies de esta índole:

- I.- En nombre Colectivo;
- II.- En Comandita Simple;
- III.- De Responsabilidad Limitada;
- IV.- Anónima;
- V.- En Comandita por Acciones.

Las cinco primeras son sociedades de capital variable, susceptibles de aumentarse por aportaciones posteriores de los socios o por la admisión de otros y pueden disminuirlo con el retiro parcial o total de aportaciones. La fracción VI habla de sociedad cooperativa o aquella donde sólo -- la asamblea extraordinaria o el contrato social admite fijar aumento de capital, forma y términos de las emisiones. Las-

empresas se constituyen ante notario público y sus escrituras contienen según artículo 6 Ley General de Sociedades Mercantiles:

- I.- Los nombres, nacionalidad y domicilio de las personas físicas o morales que constituyan la sociedad;
- II.- El objeto de la sociedad;
- III.- Su Razón Social o denominación;
- IV.- Su duración;
- V.- El Importe del capital social;
- VI.- La expresión de lo que cada socio aporte en dinero o en otros bienes; el valor atribuido a éstos y el criterio seguido para su valorización. Cuando el capital es variable, así se expresará indicándose el mismo que se fije;
- VII.- El domicilio de la Sociedad;
- VIII.- La manera conforme a la cual haya de administrarse la sociedad y las facultades de los administradores;
- IX.- El nombramiento de los administradores y la designación de los que han de llevar la firma social;
- X.- La manera de hacer la distribución de las utilidades y - pérdidas entre los miembros de la sociedad;
- XI.- El importe del fondo de reserva;
- XII.- Los casos en que la sociedad haya de disolverse anticipadamente y
- XIII.- Las bases para practicar la liquidación de la socie--dad y el modo de proceder a la elección de los liquidadores--cuando no hayan sido designados anticipadamente". Los ante-

rios y otros que contenga la escritura serán los estatutos de la sociedad.

Sociedad Colectiva.- Surgio en la edad media como -- consecuencia de la comunidad patrimonial de los herederos de un comerciante explotando el negocio del autor de la herencia.

1.- Sociedad en nombre Colectivo explica el artículo 25 de la ley aludida: "Es aquella que existe bajo una razón-social y en la que todos los socios responden de modo subsidiario, ilimitada y solidariamente de las obligaciones sociales". Esta definición se hace en función de la clase de nombre usado por la sociedad y la responsabilidad de los socios; de ésta última la ley señala tres características: La subsidiaria, ilimitada y solidaria.

Hay responsabilidad subsidiaria cuando no se puede - exigir a los socios el pago de las deudas sociales sino después de haber intentado inúltimente obtenerlo de la sociedad, es ilimitada porque los socios colectivos no solo son solidarios sino también responden de las deudas sociales ilimitadamente con todos sus bienes.

Del artículo 2964 del Código Civil viene la responsabilidad solidaria que señala para cualquier socio cubrir el importe íntegro del saldo a cargo de la sociedad sin que la deuda se divida entre los obligados, como acontece con los -

deudores mancomunados.

Para el funcionamiento de los entes a que se viene - refiriendo, el hombre ha creado órganos de competencia como:

- a).- La junta de socios con base en los artículos 31, 34, 35, 37, 41, 42, 43, 49 etc., de la Ley General de Sociedades Mercantiles.
- b).- La Administración en los artículos 36, 37, 38, 40 y
- c).- El consejo de vigilancia en el artículo 47.

II.- La Sociedad en Comandita Simple también apareció en la edad media cuando una de las partes entregó dinero u otros bienes a la otra para emplearlo en negocios mercantiles y repartirse después las utilidades obtenidas, se caracterizan por tener dos clases de socios; los comanditados o colectivos y los comanditarios que responden de las obligaciones sociales solo hasta una cantidad determinada. Para el artículo 51 de la ley General de Sociedades Mercantiles: "Sociedad en Comandita Simple es la que existe bajo una razón social y se compone de uno o varios socios comanditados que responden de manera subsidiaria, ilimitada y solidariamente de las obligaciones sociales y de uno o varios comanditarios cuando únicamente están obligados al pago de sus aportaciones", en la razón social sólo pueden figurar los nombres de los socios comanditados, sus derechos y obligaciones son las mismas de la sociedad colectiva y sus órganos de competencia:

- a).- Junta de Socios, artículo 33, 34, 37, 41, 42, 43, y 49- de la Ley comentada.
- b).- La administración no lo pueden ejercer los socios coman- ditados artículo 54 y
- c).- Vigilancia de la Sociedad.

III.- Sociedad de Responsabilidad Limitada, su fun-- ción consiste en permitir que se acometan empresas mercanti- les de pequeña y mediana importancia, sin arriesgar en ella- la totalidad del patrimonio de los socios, porque:

- a).- Todos los integrantes responden de las obligaciones so- ciales sólo de un modo limitado y
- b).- El conjunto de derechos de cada socio constituye una -- parte social y no una acción, a esto al artículo 58 de la -- Ley General de Sociedades Mercantiles explica: "Sociedad de Responsabilidad Limitada es la que se constituye entre so- cios que solamente están obligados al pago de sus aportacio- nes, sin que las partes sociales puedan estar representadas- por títulos negociables a la orden o al portador, pues sólo- serán cedibles en los casos y con los requisitos que estable- ce la ley". Pueden usar razón social o denominación, e ir - seguidos de las palabras Sociedad de Responsabilidad Limita- da, sin tener un capital menor de \$ 5,000.00, más de 25 socios obligados a hacer aportaciones suplementarias, cuyos- derechos forman la parte social indivisible si la escritura-

no ordena otra cosa; sus órganos son: a).- Asamblea de socios. b).- Administración y c).- Consejo de Vigilancia.

IV.- Sociedad Anónima, aparece cuando se intentaron-descomunales empresas de descubrimiento y colonización de -- nuevas tierras y con estructuras jurídicas adecuadas para -- trazar grandes negocios imposibles de realizarse por individuos solos, implican la colaboración económica de un gran número de personas hasta constituir una masa de bienes de gran magnitud, propia de sociedades mercantiles, el artículo 87 - de nuestra ley señala: "Sociedad Anónima es la que existe ba jo una denominación y se compone exclusivamente de socios cu ya obligación se limita al pago de sus acciones" así como: - Al empleo de un nombre social formado libremente, distinto - de cualquiera otra sociedad, siempre seguida de las palabras; Sociedad Anónima; a las limitaciones de responsabilidad en - todos los socios; y a la incorporación de derechos de los so cios en títulos valor como acciones fácilmente negociables.

Para la constitución de una Sociedad Anónima se re-- quiere considerando las fracciones del artículo 89 ley General de Sociedades Mercantiles:

- a).- Un número mínimo de cinco socios, suscribiendo cada uno de ellos una acción cuando menos;
- b).- Capital suscrito que alcance un mínimo de \$ 25,000.00
- c).- Que de dicho capital esté exhibido cuando menos el 20% de las aportaciones; y

d).- Las acciones son títulos valor y la emisión de éstos se rá al año de su función debiendo expresar:

- I.- Nombre, nacionalidad y domicilio del accionista cuando sean nominativas;
- II.- Denominación, domicilio y duración de la sociedad;
- III.- Fecha de la constitución de la sociedad y datos de su inscripción en el Registro Público de Comercio;
- IV.- El importe del capital social total y valor nominativo de las acciones;
- V.- Las exhibiciones que sobre el valor de las acciones haya pagado el accionista;
- VI.- Serie y número o certificado provisional;
- VII.- Derechos concedidos y obligaciones impuestos al tenedor de las acciones;
- VIII.- Firma autógrafa de los administradores que conforme al contrato social deban suscribir el documento etc.

Son órganos de competencia:

- a).- Asamblea de accionistas.
- b).- Organos de administración y
- c).- Los de vigilancia.

V.- Sociedad en Comandita por Acciones, surgió a principios del siglo pasado y solo difiere de la Comandita Simple porque los derechos de los socios están incorporados por acciones, puede usar una denominación y la indicación --

" Sociedad en Comandita por Acciones" siendo sus órganos sociales:

- a).- Asamblea de Accionistas.
- b).- Administración de la Sociedad.
- c).- Comisarios.

VI.- Sociedad Cooperativa.

3.- NATURALEZA JURIDICA DE ACTOS REALIZADOS POR EMPRESA

Las Sociedades Civiles y Mercantiles se diferencian entre sí porque aquellas no siempre han gozado de capacidad jurídica y nacen de un contrato con fin económico sin llegar a constituir una especulación comercial; éstas denominadas también empresas se forman para finalidad de especulación y la ley atribuye capacidad jurídica, según la primera parte del artículo 2/o. ley citada: " Las sociedades mercantiles inscritas en el Registro Público de Comercio, tienen personalidad distinta de la de los socios y no podrán ser declaradas nulas; las no asentadas en el Registro que se hayan este riorizado como tales frente a terceros, consten o nó en escritura pública, tendrán personalidad jurídica" o bien revis tan esa figura como: " Las sociedades de naturaleza civil - que tomen la forma de las sociedades mercantiles quedan sujetas al Código de Comercio" artículo 2695 Código Civil.

Si se hace un análisis cuidadoso sobre las sociedades de esta índole, se observarán las constituídas conforme alguno de los tipos con tal consideración legal que se crean cuando varias personas se unen y se obligan a combinar sus esfuerzos para alcanzar un fin, con el objeto y la licitud de sus obligaciones, sin vicios del consentimiento etc. La constitución de la sociedad incluye varias voluntades o declaraciones unilaterales unidas paralelamente y cada una de ellas mantiene firme su decisión como productora de conse -

cuencias de derecho hasta fundirse entre sí, bien sea mediante una manifestación verbal o escrita, hecha a personas presentes o ausentes y no necesariamente a particulares determinados, puede lanzarse la iniciativa en una comunidad, donde surgirán futuros socios para una sociedad iniciándose pláticas previas a su formación, si se coincide en la finalidad y aportan bienes o dinero adhiriéndose a la propuesta: nace la empresa.

Debe tomarse en cuenta si los socios tienen o no capacidad para obligarse, revestir el tipo de sociedad o realizar cualquier acto de comercio y adoptar la forma solemne de constituirse en escritura pública ante la fé de un notario.

El artículo 15 en sus fracciones I y II proyecto del Código de Comercio de 1960 observa de exigencia de mencionar lugar y fecha en que se otorgue escritura, así como los requisitos de: nombre, nacionalidad y domicilio de las personas físicas o morales que la constituyen, si aquí interviene el Estado la empresa será de economía mixta como el Banco de México S. A., el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, etc.

El Código Civil, limita la capacidad de las personas físicas: "La mujer casada necesita autorización judicial para contratar con su marido, excepto cuando el contrato que celebre sea el de mandato" art. 174 y "la autorización judicial para que la mujer sea fiadora de su marido o se obligue

solidariamente con él en asuntos que sean de interés exclusivo de éste" art. 175 haciendo pensar si el marido y la mujer pueden figurar como partes en la constitución de una misma - sociedad de comercio.

Una opinión generalizada considera a las sociedades- y asociaciones como contratos a pesar de no haber interdependencia entre las voluntades, más bien hay identidad y concomitancia de quererres o una pluralidad de declaraciones unilaterales de voluntad encaminadas a un solo fin. Todos los socios son deudores de su aportación frente a una sola acreedora, la sociedad misma encerrando cláusulas indispensables para su existencia.

Giovanni Carrara (appunti per una nuova impostazione del concetto d'azienda) al igual que Ramón Martí de Eixalá - (Instituciones de Derecho Mercantil español) y Guiseppe - - Fannelli (Introduzione alla, teoría giurídica dell 'impresa) encuentran la esencia de la empresa en ser una combinación - de personas que van tras el mismo fin lo cual no puede lo - - grarse sino mediante un negocio jurídico, siendo éste un - - acuerdo entre empresas, trabajadores y capitalistas con el - propósito de conseguir por la afinación de sus funciones los resultados productivos que son la razón de ser de las sociedades mercantiles.

Toda sociedad mercantil contiene:

- a).- Objeto;
- b).- Denominación o razón social;
- c).- Duración;
- d).- Domicilio;
- e).- Capital. (9)

A la enumeración anterior debe aumentarse una referida a extranjeros que adquirieran el carácter de socio y se consideren por ese hecho mexicanos, en cuanto se relacione y -- proteja a nuestras sociedades (Clausula Calvo) u otro llamada "Clausula de exclusión de extranjeros" para la sociedad -- que tenga capacidad de adquirir bienes inmuebles en zonas -- prohibidas.

Nuestro derecho no restringe a las empresas la posibilidad de actuar sólo en el lugar de su domicilio, pues según el artículo 5 de la ley de Nacionalidad y Naturalización, se constituyeron conforme a las leyes de nuestro país y establecen en él su domicilio a diferencia de las sociedades extranjeras que no pueden ejercitar el comercio en México sinautorización de Industria y Comercio.

(9).- Derecho Mercantil.- Mantilla Molina R.- Editorial Porrúa, S. A. 1968 México.- Página 217.

Tienen personalidad jurídica separada de los socios en particular y dotadas de voluntad y patrimonio, presuponen la realización de un fin como elementos esenciales y se perfeccionan con la inscripción en el Registro Público de Comercio de su domicilio matriculados con: nombre, nacionalidad y régimen jurídico; así la sociedad anónima; el Estado o Municipio no se confunden con los accionistas o con ciudadanos - cuyas consecuencias en el campo jurídico son tan amplias que se inician antes del nacimiento y concluyen después de la muerte y donde cada uno de sus actos son la aceptación de una obligación o el beneficio de un derecho.

La existencia de una sociedad es útil porque en ella se reúnen y unifican intereses y objetivos, contribuyendo a la evolución social de los pueblos como la sociedad anónima - una de las más grandes impulsoras del desarrollo industrial y comercial.

Una persona física se obliga por sí frente a las demás y sólo su capacidad de goce o ejercicio la limitará frente a la comunidad, si realiza una compraventa por ejemplo -- venderá la cosa sobre la que tenga dominio y disposición -- proponiéndola un precio justo, sin vicios y disposición, -- si la venta es lícita, posible y exista sobre su voluntad, comprador acepta la proposición, paga el precio convenido y obtiene el objeto; si los sujetos de la operación no son comerciantes ni se dedican habitualmente a comprar y vender pa

ra desprender de ahí una ganancia o cubrir una necesidad se dice que la operación es de naturaleza civil.

Si el vendedor se dedica a comprar para revender, su conducta será mercantil porque separa un lucro sobre el precio real de la mercancía creciendo de precio al pasar de una mano a otra; para el comprador que adquirió el objeto para uso personal o cubrir una necesidad directa, la naturaleza del acto será civil aunque el objeto motivo del contrato sea mercancía; por el contrario si el vendedor lo hace eventualmente disponiendo de sus objetos para cubrir otra necesidad o cuando ya no le sean útiles, no se considerará ese acto comercial porque carece de espíritu mercantilista. Si en principio se fué artista o inventor y ahora se decide producir en serie para el mercado, los productos pierden la originalidad y el productor se vuelve comerciante o intermediario si compra para colocarlos en otro mercado, puede el comprador y vendedor ser persona física o una de ellas moral y otra física o ambas sociedades; pero sus derechos y obligaciones se restringen al regularse estrictamente por la ley.

La empresa un centro de imputación de derechos y obligaciones distinta a los socios y por tanto no se puede decir que sus actos sean de naturaleza civil porque desde su origen se constituyeron para lucro, tienen capacidad, personalidad, bienes y la ley las considera apta para contratar, llevan implícito el espíritu de su finalidad mercantil por

eso aunque no lleguen a constituirse resulta evidente que -- los trabajos encaminados a crearlos sean de naturaleza mer-- cantil y se rigen por la ley de la materia.

Cuando los órganos de dirección y administración no actúan con prudencia son responsables frente a los socios de cualquier perjuicio causado a sus intereses: por malicia, negligencia o infracción, su misión consiste en realizar a nombre de la sociedad todos los actos de industria o comercio, de prestación de servicio u otros contratos, emisiones, cheques, letras de cambio, billetes de depósito, etc., bien sea frente a personas físicas no comerciantes, a comerciantes individuales u otras sociedades.

La naturaleza jurídica de estos actos será invariablemente mercantil y sus contratos se regirán por leyes de comercio. El contratante puede ser persona física obligada a cubrir una necesidad como cuando se compra a plazos un mueble en una casa comercial el contrato celebrado por el comprador será civil, para la casa vendedora, de naturaleza mercantil y en caso de incumplimiento por una de las partes, el comprador demandará por la vía mercantil su cumplimiento y la empresa lo hará por la civil si se deja de cumplir con lo pactado en el contrato.

Las mercancías se registran por la vía mercantil o atendiendo al fin propuesto por la empresa, como intermediaria - entre productor y consumidor realiza también actos de comercio.

4.- CLASIFICACION DE LAS EMPRESAS.

En términos generales, la transformación de las materias, el tráfico de mercancías, la explotación, desarrollo y crecimiento logrado con las finanzas y la técnica de servicio personal cada vez mejor del hombre, han dado lugar a una clasificación general de las sociedades mercantiles en:

- a).- Industriales.
- b).- Comerciales.
- c).- Financieras.
- d).- De Servicios personales.

a).- Son empresas industriales, aquellas que tienen por objeto la explotación de los recursos naturales en sus distintos aspectos como: gas natural, variedades de piedras preciosas, metales labrados y adaptados a las necesidades humanas, multiplicidad de derivados del petróleo, muebles hechos de madara, hierro, bejucos, raíces, agricultura, ganadería, aguas y otros materiales de diversas regiones del país o las conservas que en mil formas se enlatan y sellan con el propósito de lograr su conservación por más tiempo, comprendiendo -- transformación y adaptación para hacerlos más útiles a los -- deseos individuales y colectivos.

b).- Las empresas comerciales tienen como principal objeto -- el intercambio o la distribución de productos explotados o -- manufacturados por compañías industriales o de transforma--

ción comprendiendo: Los transportes en sus diversas formas, -comercios propiamente dichos, anuncios y toda clase de actividades con propósito de poner los productos industriales en condiciones de consumirse por grupos humanos, lejos de los lugares de producción fabriles, ganaderas, agrícolas, pesqueras, etc.

c).- Empresas Finacieras, son las que proporcionan el elemento dinero necesario para el desarrollo de las empresas industriales, comerciales o manufactureras.

d).- Empresas de Servicios Personales, las desempeñadas por el hombre con sus fuerzas o su habilidad para desarrollar el oficio, aquí el trabajo o el servicio personal es el capital principal y su utilidad está fijada por la calidad y la técnica empleada para acrecentarlas.

Las empresas industriales se dividen para su estudio en:

1.- Extractivas son las obtenidas de los recursos de la naturaleza: extracciones de metales, petróleo, piedras preciosas materias primas del subsuelo, explotación de maderas, pastos frutos, ganado, productos pesqueros, riquezas marítimas, pasando sin excepción por la etapa fabril o manufacturera antes de llegar al mercado y comercializarse o consumirse.

2.- De transformación, tienen como actividad principal el --

cambio, adaptación y operaciones diversas de carácter físico o químico, necesarios para que los materiales brutos se transformen en propicios o se adapten a las necesidades de los hombres, de poblados o ciudades haciendose aptos para el consumo.

3.- Fabriles o manufactureras adquieren un desarrollo enorme porque los países están sustituyendo la etapa de la agricultura por la industria y el comercio de cuya materia prima es rico el país o región. La empresa comercial tiene como base la distribución y consumo de productos industriales, de transportes o movilización comprendiendo otras tantas subdivisiones por tierra como: ferrocarriles, autotransportes de mercancías, líneas de autobuses de pasajeros y otras variedades, las líneas de navegación marítima con barcos ligeros y pesados, transatlánticos y submarinos de toda índole o líneas aéreas, comunicaciones telegráficas, telefónicas, de radio y televisión distribuyendo productos industriales, pasajeros y toda clase de bienes muebles o de correo.

Las empresas comerciales pueden no ser subsidiarias directamente de las industriales al mayoreo, al por menor o detallistas llamadas también negocios personales y a otras de simple reventa que en el mercado mundial o regional son múltiples, hay comisionistas que derivan la utilidad de su trabajo personal al poner en contacto a productores y consumidores.

En la división jurídica hecha por el maestro Antonio Manero (10) se toma en cuenta la intervención de un solo individuo o de varias para formar la empresa, así se tiene:

- a).- Individuales.
- b).- Colectivas.

Las empresas individuales son las de trabajo, de -- prestación de servicios o de comisionistas donde una sola -- persona es propietaria o la que tiene el capital principal.

Las empresas colectivas denominadas también Sociedades de capital son aquellas cuyos socios se unen, aportan -- bienes y se constituyen por títulos representativos sin que los propietarios aparezcan personal y nominativamente en los títulos.

Esta clasificación tiene su origen en la considera-- ción de cualidades personales de los socios.

En las empresas colectivas, se atiende preferentemente al capital aportado y no a la cualidad personal de los so cios.

El criterio de clasificación de los Códigos modernos está basado en la responsabilidad de los socios y en la di--

(10).- Organización de empresas.- Antonio Manero. Editorial-Porrúa, S. A. México 1958.- Página 20.-

mención de las empresas enumeradas en el artículo 10 de la ley general de sociedades mercantiles.

Características de las empresas.

- a).- División de trabajo.
 - b).- Intervención del Estado en los problemas internos.
 - c).- Eliminación del pequeño comerciante.
 - d).- Extensión del programa de mejoramiento social.
 - e).- Tendencia a la mecanización.
 - f).- Principios de administración científica.
-
- a).- El hombre como individuo en una sociedad tiene constantemente necesidad de la ayuda de otros, más es inútil esperar auxilio sólo por benevolencia y consintió la idea de asociarse, en ella observó que el trabajo dividido es más productivo y lo fomentó acrecentando la productividad en cantidad y calidad porque la especialización técnica su habilidad.
 - b).- La intervención del Estado en la empresa es importante porque hace sentir su acción reguladora, sobre todo en los problemas económicos relacionados con el renglón fiscal y la supresión de monopolios.
 - c).- La eliminación del pequeño comerciante, a principios -- del siglo XX se desarrolló con caracteres alarmantes la tendencia a unir capitales con el objeto de fomentar las explotaciones comerciales o industriales de grandes proporciones,

motivando protestas y dando lugar al nacimiento de sociedades de capital necesarias para el desarrollo.

d).- La característica de los últimos años es el crecimiento de una tendencia de mejoramiento social, comprendiendo en su mayor parte al hombre asalariado que vive de su trabajo como único capital, ésta se refleja ampliamente en nuestras leyes como: en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la ley Federal del Trabajo, el Código Civil, Código Agrario, etc.

e).- La inclinación hacia la mecanización.- En las sociedades mercantiles e industriales, es notoria ya la mecanización como una forma para acrecentar la competencia además de ser el más eficaz medio de desarrollo, con ella se logra la estandarización de las herramientas, sistemas de trabajo mejores productos etc.

f).- La aplicación de principios científicos procuran una reducción en los costos y hacen posible que el comerciante o el industrial pueda mantenerse en un medio de permanente ascenso por la aplicación de normas razonables y de adelantos técnicos.

5.- LEGILACION.

El derecho es un conjunto de principios establecidos por sociedades humanas en las diferentes épocas de su existencia, desde su origen hasta en nuestros días, dividido en dos grandes sistemas:

- a).- Derecho escrito.
- b).- Derecho no escrito.

El primero tiene un autor cierto, existe en los sistemas jurídicos codificados y ha sido promulgado por el legislador, se considera el más importante de las fuentes del derecho porque ofrece mayor seguridad por su origen y forma de manifestarse. Las principales bases en el derecho romano (11) estuvieron en:

- a).- Leyes votadas por el pueblo en los comisios.
- b).- Plebiscitos decididos por la plebe.
- c).- Senado-consultos o decisiones del senado.
- d).- Constituciones Imperiales, que emanaban de la voluntad del emperador.
- e).- Edictos de los Magistrados o reglas de derecho publicados por estos y
- f).- Respuestas de los prudentes.

(11).- Compendio de Derecho Romano: A. Bravo González y Sara Bialostosky.- Editorial Pax. México. 1966 página 15.

El segundo está formado por tradiciones o costumbres de un lugar o de una época y se le conoce comúnmente como de recho consuetudinario, es el sistema adoptado por el derecho anglosajón y no proviene de un legislador sino de la colectividad misma en forma de principios reiterados que a través de la constancia acaban por ser reconocidos, se producen por colecciones o repertorios de jurisprudencia.

El derecho consuetudinario tiene su fuente en la costumbre, fenómeno social de los grupos humanos, procedentes de estados de conciencia que en principio nadie cree o está -- obligado a acatar; y sin embargo van adquiriendo a través -- del consentimiento tácito del pueblo; el hombre puede adaptarse a las costumbres de la sociedad a que pertenece, pero también puede violar, modificar o extinguirlas. La forma -- consuetudinaria fué una de las primeras manifestaciones del hombre que dió origen posteriormente al derecho escrito.

Nuestro Derecho Civil pertenece al sistema escrito -- romanista evolucionado ampliamente, a su vez ha dado lugar a otras ramas del conocimiento jurídico.

Existe otra importante división del derecho en:

a).- Derecho Público, fué desde la península Itálica donde se refirió al gobierno de los romanos y comprendió la organización de los magistrados, las relaciones de ciudadanos con poderes públicos y los cultos.

b).- Derecho Privado, tiene por objeto las relaciones entre-particulares y abarcó desde su origen al:

- 1.- Derecho Natural.
- 2.- Derecho de gentes.
- 3.- Derecho Civil.

El derecho natural, fué un conjunto de normas emanadas de la voluntad divina, apropiadas a la naturaleza del hombre y basadas en la idea de lo justo. Son leyes que la naturaleza ha impuesto a los seres vivos, sobre todo al hombre quien los adaptó a su forma de vida por ser un ente de razón.

El Derecho de Gentes, tuvo su origen en la naturaleza racional de los hombres y sus relaciones con los demás, es el común de los seres humanos y se rige en todos los pueblos de la tierra sin distinción de nacionalidad, se aplicó por igual a ciudadanos Romanos y extranjeros, se aplicó más restringido que el derecho natural y cultivó la institución de la esclavitud.

El Derecho Civil fué en cambio un conjunto de normas creadas expresamente para aplicarse a ciudadanos romanos y del que no disfrutaron los extranjeros, fué la más perfecta creación del pueblo romano y tan poderosa su influencia donde muchos de sus principios están vigentes en nuestros días; a pesar de ello ni en el esplendor, ni en la decadencia hubo

una codificación del derecho mercantil sino sólo algunos -- principios como la Echazón por averías de isla de Rodas recogida por la Institución del Paterfamilias, la Lex Rhodia -- de Jactu establecía entre los cargadores de una expedición -- marítima la obligación de contribuir a los gastos y averías-- ocasionados durante el viaje por riesgo de navegación o la -- Excercitoria obligando al armador de una nave responder de actos y contratos celebrados por el capitán.

Durante la edad media, la libertad del comercio dió-- lugar a las asociaciones y corporaciones con personas de -- igual profesión constituyendo un antecedente de nuestras ac-- tuales sociedades mercantiles, se incrementó el intercambio-- de bienes y la difusión de la moneda haciendo posible el na-- cimiento y desarrollo del sistema comercial; primero en el -- seno de ciudades Italianas y después en otras haciendo flore-- cer las ubicadas en rutas terrestres, fluviales y marítimas-- que por su situación geográfica fueron favorecidas por el -- tránsito de mercaderías como lugares de permanencia obligatoria; se abrieron nuevas áreas mercantiles, se estimularon -- tendencias lucrativas y se hizo cada vez mayor el comercio,-- así fué como llegaron a su esplendor las ciudades Italianas-- de Amalfi y Venecia en el siglo XI, Pisa y Génova en el si-- glo XII, Milán, Barcelona, Florencia, Sevilla, Marsella, -- Lyon, Burgos, Bilbao y muchas más.

En Inglaterra, Londres, Bristol, Rochester fueron --

ciudades eminentemente comerciales y financieras en el siglo XIV y al sobrevenir el renacimiento, la mayoría de las ciudades europeas cultivaban el comercio.

En la nueva España, se imitaron instituciones jurisdiccionales de la madre patria, los consulados, las ordenanzas de Bilbao y de Sevilla, las del Consulado de la Universidad de Mercaderes de la nueva España, los Tribunales de Minería etc., fueron los que regularon el comercio.

Al consumarse la independencia de 1821, por decreto del Congreso de la Unión de 16 de Octubre de 1824, se abolieron los consulados coloniales por la preocupación republicana para dictar nuevas leyes en distintas materias. Surgieron así normas sobre el derecho de propiedad para inventores o perfeccionadores de distintas ramas de la industria, ley mexicana sobre patentes de invención, reglamento y arancel de corredores para la ciudad de México en 1834, decreto del 26 de diciembre de 1843 sobre libros de comerciantes y balances llevando dos volúmenes, ley del Estado de Puebla de 1853 para la administración de justicia en negocios comerciales del Estado, fijando la organización del tribunal competente y el procedimiento en las causas mercantiles. Estas y otras fueron dictadas con anterioridad al primer Código de Comercio de 1854 que tomó como modelo a los códigos Francés y Español.

Vino después el proyecto de 1880 estructurándose tam

bién sobre el modelo de 1854, se federalizó el derecho mercantil en el Código de ese año, modificando el artículo 3ro. en su primero transitorio que indicó: "Este Código comenzará a regir en toda la República a partir del 20 de julio de este año", en 1888 apareció la ley de sociedades anónimas y en 1890 el Código de Comercio vigente.

La legislación mercantil en México la constituyen:

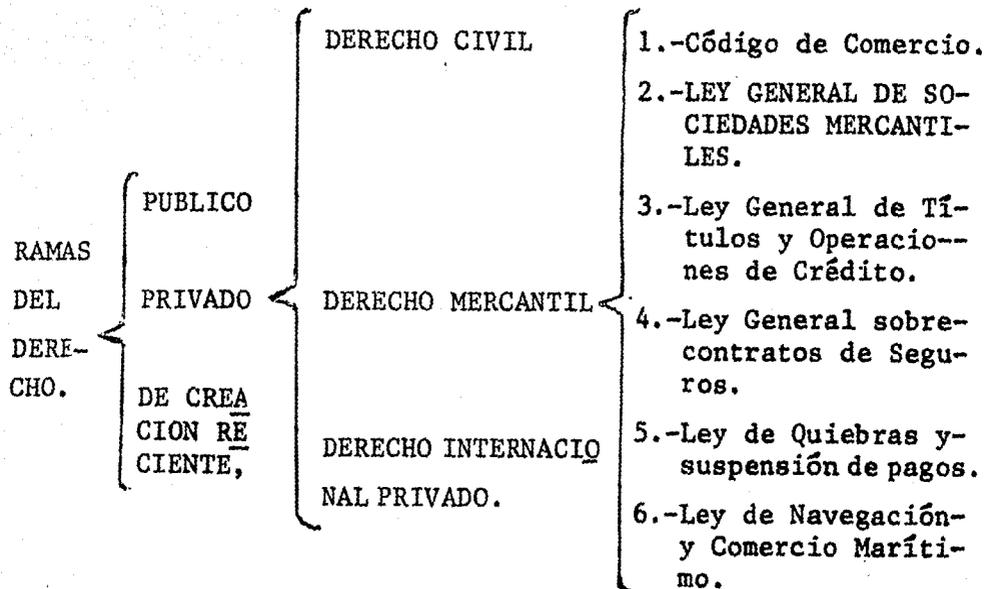
Código de Comercio actual, ley de Sociedades Mercantiles, -- ley de Títulos y Operaciones de Crédito, ley de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, ley de Quiebras y Suspensión de pagos, la de instituciones de fianzas de Seguros, la Orgánica del Banco de México, el reglamento del Registro Público de Comercio de 20 de diciembre de 1885, el de Corredores para la plaza de México de 1891, el de la ley que establece requisitos para la venta de acciones de sociedades anónimas de 1940, el de la ley General de Sociedades Cooperativas, el de la Cámara de compensación de 1935.

Los tratados internacionales aprobados y ratificados por México de contenido comercial como la convención de la Unión de París, para la protección de la propiedad industrial promulgado por decreto de 1955.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 en sus artículos 4, 28 y 73 fracción décima, -

el Código Civil de 1932 en los artículos 556, 1161 fracción-segunda, el Código Penal vigente en los artículos 391, 392,-394; la ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional etc.

Nuestras sociedades mercantiles o empresas se ubican en la ley General de Sociedades Mercantiles como se resume - en el cuadro sinóptico siguiente:



LEY GENERAL DE
SOCIEDADES
MERCANTILES.

- a).-Sociedad en nombre Colectivo.
- b).-Sociedad en Comandita Simple.
- c).-Sociedad de Responsabilidad Limitada.
- d).-Sociedad Anónima.
- e).-Sociedad en Comandita por Acciones.
- f).-Sociedad Cooperativa.

Las cinco primeras que enuncia la Ley General de So-
ciedades Mercantiles pueden ser de Capital Variable y las --
Cooperativas se rigen por una Legislación específica.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE

E L T R A N S P O R T E

1.- Concepto y antecedentes. 2.- Medios de locomoción. 3.- El transporte aislado. 4.- El transporte mercantil. 5.- Las empresas de transporte.

1.- CONCEPTO DE TRANSPORTE.

Para el diccionario de la Real Academia de la lengua española, transporte significa: traslado, acarreo, conducción, arrastre, llevar personas o cosas de un lugar a otro, - hacer pasar de un medio a otro.

En derecho vigente, el transporte lo regula el Código Civil y por razón de su fin siempre será mercantil, sea que constituya el ejercicio del transporte una profesión; - cuando el agente encargado del traslado es comerciante o - - cuando el objeto motivo del arrastre es mercancía.

Nuestro Código de Comercio contempla al contrato por vías terrestres y fluviales de todo género como mercantil: - " a).- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera -- efectos de comercio. b).- Cuando siendo cualesquiera su objeto sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público." art. 576.

Si el contrato para transporte de mercancías es siem

pre mercantil; el de persona tendrá esa consideración cuando sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, en este caso el contrato es mercantil para el porteador, civil para el pasajero.

Nuestra legislación civil considera al transporte -- una modalidad del contrato de locación de obras o del arrendamiento de servicios como se desprende de los art. 2605 y - del 2646 al 2665 que se refieren a porteadores y alquilado-- res.

El Código de comercio en cambio dedica al contrato - de transporte el Título X y la Ley de navegación y comercio-- marítimo.

Dunoyer (12) en su obra "Liberte du Travail" llama - industria de acarreo a la del transporte y dice: "... es el hábito de los cambios el que hacer nacer una industria especial denominada industria comercial" equipará al comercio -- con la industria que tiene por objeto el transporte y distri bución de los productos.

Alvarez del Manzano por su parte explica en su trata do de derecho mercantil, como sin transporte el comercio no podría tener gran importancia porque aquel se convirtió pron

(12).- Enciclopedia Universal Ilustrada.- Tomo 63 Pág. 1113-
letra T.

to de un acto auxiliar en uno principal y desde el punto de vista económico transporte es un contrato tan indispensable que no es extraño saber como ilustres economistas vean en él un acto fundamental de comercio, se concibe especulación sin transporte de mercancías a otro lugar; pero la transformación de las materias primas, un equilibrio de precios sobre mercancías en distintos lugares, la conservación y distribución de las mismas, ensanchamiento de grandes ciudades, formación de numerosas zonas comerciales así como la evolución misma del hombre son consecuencia directa de la transformación que han sufrido los medios de transporte.

A N T E C E D E N T E S

El hombre primitivo sólo debió satisfacer las necesidades más elementales de su vida y no necesitó obviamente de transportes, su problema fué el de buscar alimentos; nada tenía, incluso las presas que conseguía eran devoradas en el mismo lugar donde las obtenía; pero el hombre evolucionó y cubrió grandes etapas: Los nómadas primero, aquellos que no sentían arraigo en tierra alguna y sí en cambio la necesidad de moverse continuamente de un lugar a otro y los sedentarios después no tuvieron necesidad de abandonar sus lugares de residencia conseguidos con improbables esfuerzos al descubrir la agricultura, ya que para entonces el hombre poseía pertenencias; sus armas, pieles, productos de agricultura y lo más importante su familia.

Con un emigrar sin fin el hombre conoció a otros hombres y nacieron entonces amistades y enemistades, amores y odios tal vez; pero nació algo más importante el comercio -- simbolizado en principios por el trueque de la pequeña industria de uso personal y familiar que ya existían, apareció al mismo tiempo al calor de necesidades imperiosas, el transporte; no es fácil imaginar al ser humano de aquellas lejanas épocas cavilando el modo y forma de llevar alimentos, pieles, artefactos de un lugar a otro imaginando maneras de transportar a familiares pequeños o enfermos naciendo la primera clasificación conocida hasta la fecha en acarreo de per

sonas y de cosas o mercancías, el primer transporte lo fué - el propio sujeto llevando a cuestas personas u objetos, más tarde se usó la bestia de carga.

El hombre ideó quizás transportar sus pertenencias - atados a una vara que el mismo debió usar en la rastra tan - generalizada en América siglos después, tirado por animales - de varios géneros y posiblemente vino la cooperación entre - dos o más hombre para ya no arrastrar la vara sino llevarla - a hombros, ahorrando esfuerzos y aumentando la rapidéz en la - marcha, el primer logro gigantesco en la materia fué con la - bestia domesticada a su servicio quien cabalgó orgulloso de - su ingenio y valor, o arreó igualmente satisfecho la bestia - llevando sobre sus robustos lomos el producto del trabajo -- cuando ya fué adquiriendo cierta estatura cultural llegando - así a la mayor conquista lograda por el ingenio humano hasta - la fecha; la rueda, desde la invención de la rueda, un disco - de piedra o de madera con un agujero en el centro y en el -- que se incrustó un madero sirviendo de eje para rodar y con - una rueda, con dos, cuatro o más comenzó a vivir sobre rue - das la humanidad, que aún sigue rodando, encontrando ya pe - queño su mundo y ensayando a rodar por los espacios infini - tos del universo, espoleado por el deseo de saber, de cono - cer, de dominar.

Nadie conoce el nombre del genio descubridor de la - rueda, tal vez ni tuvo nombre pero fué el ser más útil a la -

humanidad, se ignoran datos precisos de cómo ni cuando surgió la rueda, lo cierto es que en el siglo V antes de cristo, existieron como lo dice la historia, monedas cuyas efigies muestran un carro con ruedas y de mimbres tejidos en las lejanas tierras de Escitia y Tracia atribuyendo tal descubrimiento a las tribus nómadas escitas, cierto o no, el hecho es que viajaban ya por aquellas remotas edades en carros rudimentarios tirados por bueyes, semovientes que todavía en numerosas regiones constituyen la única tracción posible, incluso en varios lugares de nuestro país vemos a los pacientes animales tirando carretas bastante anticuadas por cierto.

El hombre que pobló América se valió de sus poderosas piernas y cruzó el estrecho de Bering o las islas Aleutianas, peregrinó estableciendo varias culturas de gran importancia como fueron: La Incaica establecida principalmente en el Perú y otras regiones de la América del Sur, los Mayas el Istmo de Tehuantepec y parte de Chiapas primero y después la península de Yucatán creando las majestuosas ciudades de Chichen Itza, Uxmal y Mayapán, otras corrientes llegaron al valle de México, como los Teotihuacanos fundadores de la ciudad de los dioses, los Olmecas habitantes de la región del hule, Toltecas, Aztecas dominadores del valle de México y muchas más que construyeron sólidas ciudades y fueron pueblos sabios y fuertes, practicaron el culto a los dioses y cultivaron el comercio valiéndose del intercambio de mercancías en la primera época y de monedas rudimentarias después como-

entre los mayas de Yucatán los granos de cacao como monedas.

Se usó la espalda del hombre, la rastra o el hombro para llevar y traer sus pertenencias la misma forma usada -- por el mercader de los pueblos de oriente cargando con sus mercancías y en caminatas y especulaciones recorrió grandes distancias y distintas direcciones.

Nuestro país hoy con extensión territorial aproximada de dos millores de kilómetros cuadrados (1.972,546 km.) - (13) incluyendo sus islas, unos diez mil kilómetros lineales de costas, distribuidas más o menos en 3,000 para el espléndido Golfo de Baja California, 3,500 que bañan el Océano Pacífico y 3,500 para las aguas del Golfo de México y el Mar Caribe. Su superficie presenta relieves accidentados y grandes llanuras costeras en ambos litorales donde sube el nivel del mar a 200 metros de altura, escarpados sistemas montañosos elevados de 2,00 a 3,000 metros, con picos hasta de 5,450 metros (Citlaltépetl) así como inmensas planicies y mesetas extendiéndose sobre los 1,000 y hasta 2,500 metros de elevación a través de la cual el hombre ha buscado y labrado caminos, desde muy remotas edades hasta nuestros días, a fin de trasladarse transportando toda clase de objetos, entre poblaciones y ciudades que cubren el suelo nacional.

(13) Atlas Mundial- publicado por Clute Dist. S. A. 1966 - -
pág. 6

El transporte durante las culturas indígenas por -- ejemplo, se resumió en la fuerza física humana porque care-- cieron de animales de carga, refiere el insigne humanista-- FRANCISCO JAVIER CLAVIJERO (1731-1787) en su obra HISTORIA - ANTIGUA DE MEXICO (14) como la clase social más baja llamada "Tamemes" o cargadores prácticamente esclavos eran hombres - de carga, a los que acostumbraban desde niños a ese ejerci-- cio en donde debían emplearse toda su vida, generalmente ser-- vían a los "Pochtecas" o Comerciantes y cargaban 25 kilos so-- bre la espalda, con jornadas de 30 kilómetros aproximadamen-- te, haciendo viajes de 400 a 500 kilómetros por montes y que-- bradas. Indica CLAVIJERO, que aquellos hombres transporta-- ban las mercaderías en livianas cajas hechas de cierta espe-- cie de cañas y cubiertas de cuero llamadas "Petlacalli"; - - otra forma de transporte usada, era la vía fluvial, llevando piedras, maderas, pescado, semillas, frutos, flores, etc., - se conducían por agua en canoas o piraguas de las cuales en-- el gran lago de Tenochtitlán había más de 50,000 de diferen-- te magnitud para una población entonces de medio millón de - habitantes que se abastecían en el tianguis diario, era co-- pioso acarreo de toda clase de comestibles, mantas, joyas, - plumas, animales, aves, peces, reptiles, multitud de objetos, etc., desde los centros de producción hasta los de distribu-- ción y consumo, con el consiguiente e interminable ir y ve-- nir de trajineras y tamemes.

(14) México a través de los Siglos - Historiadores de fines-- del siglo XVIII - Tomo II - El Virreinato.

En relación al ingenio para desplazar bloques muy pesados, se recurrió según la "CRONICA MEXICANA" escrita hacia 1598 por DON HERNANDO ALVARADO TEZOZOMOC, al sistema de poner el bloque sobre una plataforma de rodillos que al jalar el fardo cientos de miles de hombres con cuerdas de ixtle se deslizara sobre los morillos e hiciera por su peso y movimiento que éstos rodaran logrando un regular avance, inmediatamente ponían delante del bulto los troncos dejados atras, como la técnica empleado por los egipcios.

En la época virreinal.- cuenta BERNAL DIAZ DEL CASTILLO en su "HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA" (15) "entre los preparativos de la expedición capitaneada por Hernán Cortés, se embarcaron caballos en todos los navíos, detalle que vieron los indígenas como seres sobrenaturales, pues creían al principio que hombre y caballo eran uno solo". Por otra parte se dice que el eximio Fray Sebastián de Aparicio (1502-1600) fué el introductor de la carreta y constructor del camino real de México a Zacatecas.

En cuanto a vías de comunicación los españoles sólo transformaron las veredas prehispánicas en caminos de herradura por ello cuando el Barón de Humboldt estuvo en México - en 1803 escribió "sobre la mesa Central se viaja en coche de

(15) Apuntaciones Históricas de Xoxutla a Tlaquiltenango --
R.P. Agapito Mateos Minos - Méx. 1923.

cuatro ruedas en todas direcciones, desde la Capital hasta - Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Pe rote; pero a causa del mal estado actual de los caminos, no- se ha establecido carreteo para el transporte de los géneros y se prefiere el uso de acémilas, de modo que millares de ca ballos y mulos en largas recuas, cubren los caminos de Méxi- co". El relato de Don Antonio Pérez Elías (16) agrega que - tan solo para el transporte de mercancías entre México y Ve- racruz el camino más transitado se empleaban más de 70 mil - mulas y que los arrieros fueron la noble e intrépida figura- de esos tiempos, sufridos y honrados sin límites, como el Cu- ra Don José María Morelos y Don Vicente Guerrero quienes en- su juventud de dedicaron a la arriería.

México Independiente.- La independencia política de- México y otras luchas no solo estancaron sino destruyeron, - junto con el deterioro natural del uso y tiempo, las pobres- rutas carreteras, forzando así a adaptarse a quienes necesi- taban trasladarse de un sitio a otro del territorio nacional.

En el siglo XIX y principios de éste se usaron prin- cipalmente carruajes sobre 4 ruedas tirados por acémilas, li- teras y coches de caballos, como una imágen de la época ro- mántica conviene apuntar que los había de diversos tipos:- -

(16) Los Caminos de México - Edición de la Sría. de Obras - Públicas Méx. 1964.

los "Landó" de cuatro ruedas con capotas, la soberbia carroza imperial de Maximiliano de Hapsburgo hecha en Milán en -- 1864 fué una verdadera vitrina de 8 grandes cristales biselados con asientos forrados de seda, toda en madera primorosamente tallada y movida por 4 o 6 corceles, la elegante "Berlina" cerrada que estuvo al servicio de Don Venustiano Carranza, con cupo para 4 personas, los esbeltos "Coupe" de dos -- asientos, el "Guayín" de pasajeros, etc.

El Tranvía eléctrico hizo su aparición en el Distrito Federal al tiempo que agonizaba el siglo XIX, con dos primeras líneas de San Angel a la Plaza de Armas vía Tacubaya y del Zócalo a la Villa de Guadalupe; el transporte colectivo-movido por fluído eléctrico, desplazó a las mulitas y su red de vías llegó a cubrir las principales colonias y rumbos de entonces. Hoy esos medios van también desapareciendo substituídos por los Trolebuses introducidos en 1953 que se desplazan sobre llantas de aire sin necesidad del tendido de rieles.

La industria del transporte a través de su historia--señaló tres etapas perfectamente bien definidas: La primera-comprendió el período que precedió a la revolución Industrial de Inglaterra y abarcó hasta las aprovechables por la fuerza humana, la de las bestias de tiro y carga, de las corrientes de agua y la de los vientos.

La segunda etapa da comienzo con la revolución Indus

trial, después del cual el vapor, la electricidad y las máquinas de combustión se generalizaron como fuentes de fuerza motriz evolucionando y perfeccionándose hasta el Metro y el Monoriel de nuestros días.

La tercera etapa se inicia con el descubrimiento de la aviación desde inicios de este siglo con el empleo de motor alcanzando gran desarrollo durante las dos últimas guerras mundiales, el helicóptero de gran ventaja por su despegue y descenso vertical, los aviones de tipo comercial destinados a transportar pasajeros o mercancías donde se lucha -- contra el tiempo buscando aparatos y motores que los conduzca con eficacia y velocidad, los modernos aparatos de uso civil, los de tipo militar con velocidades superiores a los -- dos mil kilómetros por hora y durante la última década el -- hombre del mundo ha abierto una nueva era al iniciar los vuelos espaciales que en julio de 1969 lo colocó sobre la super ficie de la luna y en 1971 probó con éxito una plataforma espacial.

2.- MEDIOS DE LOCOMOCION

Algunos medios de locomoción usados por el hombre a través de la historia:

- 1.- La tracción humana.- En los tiempos primitivos, el hombre tuvo necesidad de transportar pieles, piezas cobradas durante la cacería, con utensilios rudimentarios etc. cargando sobre sus espaldas animales o cosas a transportar, después colocó en sus hombros dos bultos sostenidos por una vara, práctica cuyo origen se remonta a los pueblos de oriente.
- 2.- La Rastra.- Fué sin duda de los más antiguos medios usados y tal vez el que más ha perdurado; consiste en colocar piezas pesadas y difíciles sobre trozos de madera -- sirviendo de deslizadores para arrastrarlos; aún son comunes en los pueblos pequeños donde el transporte se realiza por senderos estrechos y montañosos imposible para vehículos motorizados, pollinos persistentes aunque lentos son ideales para la rastra.
- 3.- La silla de manos.- Fué un vehículo antiguo de lujo, llevado por dos hombres. Significó un adelanto en los medios de transporte usado por personajes importantes.
- 4.- A lomo de bestia.- Las viejas tribus del cercano oriente lograron domesticar hacia los 3500 años antes de cristo algunos animales salvajes para arrastrar cargas. En las tumbas egipcias con antigüedad aproximada de 2700 Años -

antes de Cristo, se han encontrado vestigios sobre la -- utilidad del burro para transportar materiales de cons-- trucción y bultos de toda clase. Este sufrido animal, -- como el caballo siguen siendo utilizados para el trasla-- do de mercancías o para jinetes cabalgando orgullosamen-- te sobre lomos de las más diversas especies de solípedos.

De acuerdo con el clima, las condiciones del terreno y -- la fauna disponible, los medios de locomoción utilizados por el hombre en Asia y Africa fueron el lomo del drome-- dario, los sobrios camellos que por siglos han recorrido zonas áridas en grandes caravanas debido a su resisten-- cia a la fatiga, el elefante fuerte y rápido a pesar de -- su aparente lentitud es no sólo un conductor de lujo pa-- ra potentados orientales sino un positivo factor de tra-- bajo con gran rendimiento.

- 5.- El Trineo.- En los fríos lugares donde las nieves eter-- nas cubren la tierra, desde tiempo inmemorial ha sido el único medio de transporte, tirado por perros o renos, -- pues ningún otro animal puede resistir las extremosas -- temperaturas de esas regiones.
- 6.- Los carros tirados por caballos, fueron utilizados en la guerra y la paz como un rápido medio de transporte, de -- dos o cuatro ruedas usados por tribus nómadas en su in-- censante peregrinar por el mundo.
- 7.- Las Carretas pesadas y rústicas, movidas por dos bueyes, sirvieron para trasladar mercancías y recorrer en su ma--

yoría caminos verdaderamente sinuosos, su capacidad de carga y velocidad fueron aumentados considerablemente al perfeccionarse.

En el siglo XIII volvieron a aparecer los carros que habían estado en decadencia muchos años y sobre una elegante carreta cubierta con tela de terciopelo azul con azucenas bordadas en oro, hizo su entrada en Nápoles, Beatriz la esposa de Carlos de Anjou en 1207.

En el siglo XIV en Milán se construyó la primera carroza para las nupcias del Rey y a partir de entonces el elegante medio de transporte se generalizó, especialmente en Italia septentrional. Aún cuando no se podían llamar coches tal como hoy los conocemos esos cajones más o menos elegantes, bien terminados y adornados se colocaron directamente sobre ejes de ruedas, con cajas suspendidas por medio de un sistema de cadenas y correas de cuero, favoreciendo la suspensión y atenuando sacudidas.

En 1534 se abrió la primera fábrica de carrozas en Ferrara Italia, difundiéndose luego en Europa; esos cómodos medios de transporte originaron verdaderas competencias de lujo que para impedir las hubo necesidad de dictar leyes severas, el pueblo se mostró contrario a los molestos vehículos cuando ocuparon toda la anchura de los caminos, a más de su ruido ensordecedor.

8.- La Diligencia.- Cuando llegaron los españoles a las tierras de América, los caballos constituyeron su único me-

dio de locomoción, más tarde utilizaron carretas tiradas por bueyes o mulos y en tiempos heróicos de la colonización del Oeste americano la Diligencia jugó importantísimo papel en los transportes. Los carros y los coches se pusieron en uso solo cuando se construyeron los primeros caminos carreteros hacia el año de 1750, de ahí en adelante su desarrollo se efectuó en forma lenta porque las grandes ciudades estaban en las costas o en las márgenes de los ríos y los barcos eran los encargados de satisfacer sus necesidades.

- 9.- En 1840, Mc. Millan de Escocia, inventó la bicicleta rápidamente perfeccionada y las comunicaciones y transportes adelantaron notablemente.

Este medio vino a resolver el problema del transporte individual permitiendo a trabajadores, empleados, policías, carteros, etc., la llegada rápida y económica a sus labores.

- 10.- El Automóvil.- Se puede decir del primer carro motorizado construido por Henry Ford que constaba de cuatro llantas provistas de rayos un asiento y tres palancas, una de las cuales servía de volante, este coche rudimentario hace contraste con los modernos autos de carreras de finísima maquinaria siempre para el uso de muy reducido número de personas.

- 11.- Camión de carga es un moderno vehículo provisto de lo más esencial para transportar mercancías, siendo estos-

de varios tipos.:

- 1.- Rabones de dos ejes
- 2.- Rabones de tres ejes
- 3.- Trailers de tres ejes
- 4.- Trailers de cuatro ejes
- 5.- Trailers de cinco ejes
- 6.- Full Trailers de cuatro ejes
- 7.- Full Trailers de cinco ejes

Los Rabones, son unidades provistas de una caja montada sobre Chasis, los trailers camiones en donde se separa la cabina de la unidad de arrastre o el tractor y el remolque, el Full Trailers, la unidad compuesta de tractor y dos cajas unidas que varían de tonelaje y -- pueden usar gasolina, gas o diesel.

12.- Camión de pasajeros. Vino a suplantar al carruaje tirado por caballos, los camiones existentes son de dos tipos; los común y corrientes fabricados de un solo piso usados en México para pasajeros urbanos ó foráneos, los denominados de dos pisos comunes en las ciudades de -- gran movimiento como en los Estados Unidos de Norteamérica y Europa con cuatro neumáticos, un motor, un volante, dos puertas y una escalinata, conducen gran número de pasajeros.

13.- Motocicletas.- Al generalizarse la bicicleta se empezó a crear la necesidad de buenas carrateras que el automó

vil y el camión acrecentaron aún más y una vez conseguido estos, la bicicleta resultó demasiada lenta por su poco radio de acción, y fué preciso agregarle un motor para convertirla en motocicleta de uso generalizado y utilidad enorme por que el conductor puede transportarse a largas distancias y gran velocidad.

14.- En épocas pasadas el tranvía fue un vagón de regular tamaño deslizado sobre rieles, tirado por bestias y llamado tranvía de Sangre. Después hubo otros tipos como el de A. Strassebahn, el del ingeniero Tranway de riel -- plano, ecolucionando hasta llegar al tranvía de sistema eléctrico, tan común en los años cuarentas, posteriormente se creó el trolebús como un vehículo intermedio -- entre autobús y tranvía, con motor eléctrico y trole o un tranvía sin rieles precisamente a no estar obligado ir por la vía. Este medio en las congestionadas calles de la ciudad puede maniobrar y abrirse paso como cualquier autobús.

15.- Locomotora primitiva.- Cuando a mediados del siglo XVI- Jaime Watt inventó la máquina de vapor, surgió la idea de adaptarla para arrastrar vagones de pasajeros y mercancías, varios fueron los intentos hechos en este sentido hasta que en 1802 Ricardo Trevithick patentó una -- máquina de vapor resultando mu imperfecta; pero fué el primer paso firme dado para la creación de modernas máquinas una de las cuales apareció a principios del si--

glo XIX, patentada por Peter Cooper en 1829.

- 16.- La Locomotora de Vapor desde principios de nuestro siglo llegó a un alto grado de perfeccionamiento, habiendo logrado darsele una fuerza tremenda capaz de arrastrar docenas de vagones y transportar cientos de toneladas de carga. Los trenes de pasajeros lograron alcanzar velocidades fantásticas y permitieron al hombre trasladarse de un lugar a otro en unas cuantas horas.
- 17.- Locomotora eléctrica.- Las máquinas de vapor movidas en sus inicios por leña y más tarde carbón de piedra o petróleo, no dejaron de causar problemas financieros a países carentes o escasos de combustible y a fines del siglo pasado se empezó la construcción de trenes eléctricos, en 1916 apareció la locomotora G.R.E. 331 con la velocidad de 100 kilómetros por hora.
- 18.- Locomotora Diesel.- En países donde abunda el petróleo se impulsó la construcción de locomotoras con máquinas alimentadas de aceites pesados (Motor Diesel), de grandes velocidades y sumamente económicas.
- 19.- Tren de Alta Velocidad.- Uno de los trenes eléctricos más modernos es el Sept de Carreau, desarrollando una velocidad de más de 100 kilómetros por hora en los Estados Unidos de Norteamérica.
- 20.- El Metro es un ferrocarril subterráneo llamado así por abreviación de metropolitano; denominación originaria -

de Europa. Todas las grandes urbes cuentan con un ferrocarril subterráneo, de cuya construcción muchas veces más difícil y costoso a los ferrocarriles exteriores porque todo su recorrido lo hace dentro de un inmenso tunel, moderno, de gran potencia industrial y económico poniendo en comunicación los barrios extremos de las grandes urbes, se mueve por electricidad y no produce gases ni contamina el aire, sin postes ni cables aéreos y funciona en trenes de nueve y seis vagones, seguro, rápido, silencioso, cómodo, limpio, constante, barato y de gran capacidad, el nuestro transporta aproximadamente 960 000 pasajeros por día.

Cuenta con tres líneas (17) en acción y 48 estaciones repartidas más o menos a cada 900 metros cubriendo un total de 42.2 kilómetros, transita 537 vagones aproximadamente La línea uno corre del Sur-Oeste al Este o sea del observatorio de Tacubaya hasta la Estación terminal Zaragoza en la calzada de su nombre antes carretera México Puebla con 16.6-kilómetros, la número dos viaja del Sur al Nor-Oeste, o sea de la calzada de Tlalpan esquina con Taxqueña, hasta el centro del pueblo de Tacuba, pasando por la plaza de armas (18.2 kilómetros) la número tres va de Sur a Norte, del Hospital General sobre la Avenida Niños Héroes Colonia Docto-

es hasta poco más al norte de la Plaza de las Tres Culturas, Tlatelolco (7.4 kilómetros). Todo el equipo de primera calidad es francés y los vagones pintados de color mandarina se deslizan suavemente sobre llantas neumáticas, dando un toque alegre y de confianza a sus pasajeros.

Se comenzó a construir en la ciudad de México el 19 de junio de 1967, habiéndose inaugurado la línea uno el 4 de septiembre de 1969 en la estación insurgentes, la número dos fué puesta en operación en septiembre de 1970 y en el mismo año la número tres. El metro es el transporte más novel masivo y eficaz para los habitantes de esta gran metrópoli.

21.- Monorraíl.- Este moderno tipo de transporte se desliza sobre un riel aéreo existente en las ciudades de gran importancia y desarrollo económico como en los Estados Unidos de Norte-América, Japón, Francia, etc., el sistema de vehículo viene a suplantarse al conocido ferrocarril que utilizó como medio de deslizamiento dos barras de acero paralelas.

Breve historia del ferrocarril en México.- El primer tercio del siglo pasado sirvió de inicio a la era del ferrocarril y el 22 de agosto de 1837 el Presidente Anastacio Bustamante otorgó al señor Francisco Arrillaga la primera concesión de ferrocarriles pero éste no construyó el ferrocarril entre México-Veracruz a que se obligó y el Decreto del-

presidente Santa Anna de 31 de mayo de 1842 autorizó a los acreedores del camino carretero Perote-Veracruz, para construir una línea ferrea entre el puerto y el río de San Juan, cuyo primer tramo se inauguró el 15 de septiembre de 1850 con longitud de poco más de dos leguas.

En 1855 el gobierno federal otorgó a los señores Mosso Hnos., una concesión para construir líneas ferreas entre Veracruz y Acapulco pasando por la capital y el 4 de julio de 1857 el presidente de la República Don Ignacio Comonfort, inauguró el tramo de la línea entre México-Villa de Guadalupe que más tarde sería parte del ferrocarril Mexicano; los señores Mosso cedieron sus derechos de concesión a Don Antonio Escandón quien impulsó la construcción de la línea férrea en el tramo de Veracruz-México.

En 1864 se constituyó en Londres la compañía del ferrocarril Mexicano que intensificó la construcción de la línea México-Veracruz. En 1880 se otorgó la concesión para construir una línea entre México y el paso Texas comunicando las ciudades de Querétaro, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua; autorizándose la construcción de un ramal hacia la ciudad de Guadalajara. Esta red fué concesionada a la Cía. del Ferrocarril Central; se firmó también la concesión al ferrocarril Nacional como línea principal comunicando nuestra capital con Laredo Texas y pasando por San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y la línea de vía angosta entre México-Man-

zanillo por Toluca, Morelia y Zamora. Las dos vías Central y Nacional son hoy dentro del sistema de los ferrocarriles Nacionales las más importantes porque comunican ciudades notables económica y demográficamente del centro al norte del país, uniéndose en la frontera norte con líneas ferroviarias norteamericanas.

Hacia 1890 la longitud de las líneas férreas en el país era de 14756 kilómetros y el general Porfirio Díaz fomentó las vías ferreas construyendo otras importantes para integrar el sistema ferroviario de México con: (18)

- 1.- Sistemas de ferrocarril Central y Nacional entre México y Laredo Texas.
- 2.- Panamericano entre Ciudad Ixtepec, Oaxaca y Suchiate --
- 3.- Nacional de Tehuantepec, unión de Salina Cruz Oax. y --
- 4.- Coatzacoalcos Veracruz.
- 5.- El de Veracruz al Istmo entre el puerto de Veracruz y la población de Jesús Carranza, uniéndose con el Nacional de Tehuantepec.
- 6.- Sistema de ferrocarriles Unidos de Yucatán
- 7.- El de la ciudad de México con el puerto de Veracruz.
- 8.- Las Líneas de San Luis Potosí a Tampico.
- 8.- Matamoros a Monterrey como parte del ferrocarril Nacional.

- 9.- México Balsas.
- 10.- Ferrocarril Subpacífico terminado después de la Revolución.
- 11.- Noroeste de México formando hoy el sistema de ferrocarril Chihuahua al Pacífico.
- 12.- Ferrocarril Mexicano del norte, Nacozari, Occidental de México y otros.

Con Carranza se construyó en Coahuila la línea de -- Cuatro Ciénegas al Oro.

El 23 de junio de 1937 el presidente Lázaro Cárdenas decretó la expropiación que implicó al Estado ser propietario directo de poco más de 11,000 kilómetros de vías férreas bajo la Administración de un Departamento autónomo. En 1940 se instituyó la Administración de los ferrocarriles Nacionales de México, como organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios.

El Presidente Alemán rehabilitó los ferrocarriles Nacionales de México con el cambio de vías ligeras por vías pesadas, adquisición de locomotoras modernas, transformación de líneas férreas de vía angosta en línea de escantillón normal, obtención de carros de carga y pasajeros modernos, construcción de talleres y estaciones etc. Adquirió el ferrocarril del Noroeste de México, el Interoceánico, y el Subpacífico -- llamado hoy Ferrocarril del Pacífico, dando al país casi el-

control de las líneas férreas que lo cruzan.

- 22.- Transporte Marítimo.- Tronco ahuecado fué y ha sido el punto de partida, desarrollo y consecuentemente la evolución del barco, fué muy usado por el hombre primitivo una vez vista la propiedad de deslizarse sobre las -- aguas con objeto de facilitar la cacería y pesca, aprovechando el curso de los ríos.
- 23.- Barco Romano.- La construcción de barcos o galeras por los romanos se inició hasta el siglo II antes de Cristo y fué tan profusa que llegó a substituir a la flota Fenicia. Los romanos pasaron a ser los amos del mar Medi terr áneo, con naves guerreras compuestas por tres hileras escalonadas de remeros a ritmo marcado por un tambo rilero pudieron ordenar a la nave desarrollar poca o mu cha velocidad según se solicitase al dar golpes retarda dos o seguidos y continuos.
- 24.- El Pesquero.- Este modelo de barco cuyo nombre deriva de la pesca, tiene una cabina de forma característica y dentro del cual se haya un espacio grande con comodidades donde se puede cocinar, descansar, dormir etc., ade mas de un servicio de radiotelefonía de gran utilidad.
- 25.- Submarino.- Encuentra su origen de construcción en una de las narraciones escritas por Julio Verne y su uso no empezó a propalarse sino hasta a principios del siglo - XX. Uno de los primeros e importantes barcos de esta -

categoría lo es el Nautilus lanzado al mar por primera vez en 1955, demostrando un gran adelanto y perfeccionamiento científico porque con poco combustible atómico - fué suficiente para dar la vuelta alrededor del mundo.

26.- El Barco de Carga.- Es practicamente una bodega enorme de mástiles cortos pero a la vez poderosos sobre los que descansan gruas destinadas para carga y descarga.

27.- El Portavión.- Es un Barco utilizado como campo de aterrizaje por aviones de combate y bombardeo, desempeñó gran papel durante la segunda guerra mundial, el más grande del mundo es el "Forestal" creado por los Estados Unidos y lanzado al mar el 11 de diciembre de 1954, mide aproximadamente 340 metros de eslora por 85 de ancho.

28.- Transatlántico.- En la construcción de los modernos Transatlánticos se utiliza el motor de turbina descubierta por Carlos Parson, consistente en una serie de láminas dispuestas en forma de abanico golpeadas por la expulsión de vapor que permite el desarrollo de una mayor velocidad. Se estudia la posibilidad de usar hoy combustible atómico para conseguir una mayor fuerza y rapidez.

29.- El hombre Pájaro.- Surge el anhelo de volar y se trata de imitar a las aves que surcan el cielo libremente, esta idea descansa sobre el pensamiento expresado por el célebre pintor Leonardo de Vinci en la época del renaci

miento quien se convirtió en "precursor de la aviación" al establecer como el pájaro más pesado que el aire se mantiene en él y avanza haciendo un fluido más denso -- por donde pasa para volar, toma su punto de apoyo en el aire como principio básico de la teoría de influencia -- sobre la velocidad y sustentación.

30.- Aeroplano.- Marca el principio del vuelo de aeroplanos en la historia, con sus precursores en el inicio del siglo XX los hermanos Wright cuyos nombres verdaderos fueron Wilbur y Orville, iniciaron la era de la aviación con motor en sus pájaros, invento que les llevó en 1903 en la playa de Kitty Hawk a darles la categoría de superhombres, pues en el primer despegue realizaron un recorrido de 14 metros y durante el segundo recorrido fue de 300 metros durando un minuto, 5 años más tarde cada quien por cuenta propia realizaban vuelos aéreos en Norteamérica y Francia.

31.- Helicóptero.- Producto de la imaginación del ingeniero Argentino Pescara quien dió comienzo a su ensayo en Barcelona, con este aparato pretendió un despegue vertical y trasladarse horizontalmente ejecutando a su vez viajes a derecha e izquierda y posarse de nuevo con vistas a zajes suaves. El aparato es de corto fuselaje provisto de dos ruedas a la altura de los cuales se colocó el motor y del que salía un eje vertical con dos rotores de giración inversa.

32.- La Moderna Aeronave.- La aviación que hace medio siglo no existía, ha sobrepasado su etapa experimental y dejado de ser una actividad deportiva para convertirse en un eficaz medio de transporte. Diariamente y a cualquier hora, las líneas aéreas están en movimiento y los aparatos salen y llegan con regularidad cronométrica, atraviesan altas cordilleras, continentes y océanos y en pocas horas pasan de América a Europa, del verano de un hemisferio al invierno de otro. El progreso de la aviación está ligado al de los motores de combustión interna, una vez admitido el principio del más pesado que el aire, la estabilidad dinámina alcanza gracias a la velocidad del aparato y a la reacción del aire una gran rapidez como consecuencia del fuerte consumo de energía y perfeccionamiento de motores.

El invento del motor de explosión y los progresos gigantes hechos en pocos decenios han hecho posible concentrar en poco espacio potencias de millones de caballos de fuerza y se conciba y proyecte grandes aviones de transporte prácticos y económicos. El progreso de los traslados aéreos se ha caracterizado también por el vuelo a gran altura, donde la resistencia del aire es mucho menor y las condiciones atmosféricas no son muy estables.

Los grandes aparatos para vuelos intercontinentales llamados Estratosféricos, pueden llegar a 10,000 metros de

altura dotados de cabinas herméticas, en las cuales el aire que en el exterior sería inadecuado para respirarse mantiene en el interior a presión y debida proporción de oxígeno para ser respirable. Las velocidades medias de crucero de los transportes aéreos con 200 kilómetros por hora, han duplicado su velocidad y justificado su costo elevado.

Los aviones de propulsión por hélices han sido superados por los de retropropulsión, reacción a chorro o aviones cohetes velocísimos con más de 1,000 kilómetros por hora.

- 33.- El Modulo Lunar.- La era espacial se inició apenas hace una década y tan rápidamente avanzan los estudios científicos que el 20 de julio de 1969 el hombre pone sus pies sobre la superficie de la luna por primera vez debido a una nave espacial compuesta en su parte final con dos secciones importantes: El Modulo de mando y el Modulo Lunar, aquel es el vehículo en el cual han sido transportados los astronautas desde la superficie de la tierra hasta las cercanías de la luna, éste un vehículo en forma de araña por medio del cual son llevados los astronautas del modulo de mando a la superficie de la luna y viceversa. Ambos son la última palabra en materia de transportes.

3.- EL TRANSPORTE AISLADO

El hombre adquiere cada día mayores derechos y deberes en sus relaciones humanas concluyendo estas en: El ángulo de relaciones familiares y el de relaciones económico-patrimoniales, los primeros comprenden: Matrimonio, filiación, adopción etc., y los segundos relaciones patrimoniales que pueden ser pecuniarios o afectivos siendo la base del derecho mercantil.

Las obligaciones se dividen en: Civiles, Mercantiles y Mixtas.

Son obligaciones civiles las derivadas de una relación surgida entre personas de cuya conducta debe regirse por el Código Civil; como la derivada de un contrato de esa naturaleza, la de un acto unilateral de voluntad o la surgida en una gestión de negocios.

Las obligaciones mercantiles derivan de una relación surgida entre personas cuya conducta debe regirse conforme a lo dispuesto en las leyes mercantiles, o aquella considerada por la ley mercantil sin importar la persona que la realiza.

Entre las obligaciones civiles y mercantiles, no es fácil distinguirse una de la otra debido a la estrecha relación guardada entre sí, a grado tal que se valen de los mismos elementos estructurales en los contratos como se puede ver:

- 1.- Sujeto
- 2.- Objeto
- 3.- Relación Jurídica (19)

El sujeto puede ser activo o pasivo y en los derechos civil o mercantil se representa por dos voluntades jurídicas distintas de persona física o moral, uno que puede exigir, denominado acreedor o sujeto activo y otro destinado a cumplir llamado sujeto pasivo o deudor.

Al celebrarse un convenio, es normal enterarse desde entonces quienes son las partes en él señaladas y a lo que - cada uno le corresponde, aquí los sujetos de la obligación - son siempre determinados desde el principio, también los sujetos pueden estar indeterminados y se hacen determinables - al vencimiento de la obligación.

El objeto debe ser susceptible de apreciación económica y con varias acepciones: "Es la cosa que el obligado debe dar o el hecho que el obligado debe hacer o no hacer" dice el artículo 1824 del Código Civil.

Relación jurídica.- Es la situación del acreedor, o facultad de ejercitar una acción para obtener la prestación-

(19) D. de las. Oblig. - E. Gutiérrez y González- 2a Edic.-
Cajica pág. 82

debida o su equivalente. Esta es la diferencia entre la -- obligación jurídica y el deber moral. Cuando el que debe -- cumplir no lo hace el acreedor puede ejercitar una acción pa -- ra exigir su cumplimiento.

Estos tres elementos son los mismos en el derecho ci -- vil y en mercantil, pudiendose deducir como mercantiles las -- obligaciones que derivan de un acto de comercio.

El mercantilista Italiano Alfredo Rocco (20) hace un análisis sobre el artículo 75 y en sus ventitres primeras -- fracciones especifica cuales son actos de comercio por su -- forma, sujeto que lo ejercita, objeto o fin y en su última -- fracción dice: "Cualesquiera otro acto de naturaleza análoga o a las expresadas en este código" y según ello tienen carác -- ter mercantil toda clase de actividades semejantes a las to -- madas por la ley como modelo. El mismo autor encuentra al -- analizar las fracciones en cuatro categorías mismas que se -- caracterizan porque no se hacen para el consumo del trafican -- te sino para un tercero en virtud de la reventa, por ello se dice que todos los comerciantes son intermediarios.

En las operaciones de banca se cambia el crédito de-

(20) Citado por Ernesto Gutiérrez y González en su obra De -- recho de las obligaciones, segunda edición- Editorial- Cajica- Pág. 54.

una persona por dinero, en las empresas que organizan el trabajo ajeno no lo hacen para uso de los organizadores sino para el cambio o servicio de terceros, la intermediación es entre los factores de la producción y consumo y en las operaciones de seguros lo elemental es el cambio del riesgo personal de cada asegurado por la parte proporcional del riesgo de todos los asegurados, así la empresa es intermediaria en el cambio de los riesgos y por lo tanto "Acto de comercio es todo acto de interposición en el cambio sea cual sea el objeto y la forma de ese cambio" Alfredo Rocco. (21)

Del Código de Comercio se transcribe: "Las personas que accidentalmente, con o sin establecimiento fijo, hagan alguna operación de comercio, aunque no sean comerciantes, quedan sin embargo sujetos a las leyes mercantiles, y los labradores, fabricantes y en general todos los que tienen plantados, almacén o tienda en alguna población para el expendio de las frutas de su finca, o de los productos ya elaborados de su industria o trabajo, sin hacer alteraciones al expendierlos, serán considerados comerciantes en cuanto concierne a sus almacenes o tiendas" del Art. 4 y del artículo 76 "No son actos de comercio la compra de artículos o mercaderías que para su uso o consumo, o las de su familia hagan los comerciantes, ni las reventas hechas por obreros, cuando ellos fueren consecuencia natural de la práctica de su oficio"; re

(21) Vease número 2.

sultando como las dos partes que intervinieron en el contrato; una celebra un acto de comercio y otra un acto meramente civil y si aquel contrato provocara un litigio, la contienda se seguirá por la vía civil si el demandado lo es el que celebra un acto civil.

Sin perder de vista el artículo 576 Cod. de comercio "el contrato del transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputarán mercantil:

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

b).- Cuando siendo cualesquiera su objeto sea comerciante el porteador.."

El de transporte aislado, es un contrato común que reúne todos los elementos de los contratos vistos donde un objeto lo mismo puede ser civil en manos de una persona o mercantil en manos de otra.

Son transportes aislados, los celebrados por personas no comerciantes, no dedicadas habitualmente a organizar el trabajo ajeno, aún cuando el objeto del transporte sea comercial o comerciante el transportista, si las mercancías están destinadas para fines de uso personal o familiar no se considera mercantil los celebrados en forma eventual por cualquier persona, se refiera a transporte de personas o co-

sas y cualquiera que sea el medio empleado si no es un acto principal de la persona; puede ser mercantil el contrato si se observa el acto de relación, cuando la persona ejecutora es comerciante, el transporte de cosas hecha por persona no-comerciante se rige por la ley civil y no son mercantiles -- los transportes cuyo objeto se destina a fines ajenos al comercio, máxime si fuera gratuito.

El transporte aislado.- No se rige por leyes mercantiles.

4.- EL TRANSPORTE MERCANTIL

92

El Artículo 2646 del Código Civil dice: "El contrato del transporte es un convenio por el cual una persona llamada porteador, se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, agua o aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante una retribución convenida".

Se clasifica desde el punto de vista del objeto que se transporta:

- a).- Transporte de personas y
- b).- De cosas.

Atendiendo al medio empleado para hacerlo puede ser:

- a).- Terrestre,
- b).- Fluvial,
- c).- Marítimo y
- d).- Aéreo.

El Código de Comercio dice en su Art. 576: "se reputará mercantil el contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género en los siguientes casos:

- a).- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio.
- b).- Cuando el porteador es comerciante.

c).- Cuando el porteador se dedica habitualmente a -
verificar transporte para el público".

d).- "Cuando el porteador es una empresa de transportes" Art. 75 Frac. VIII.

En estos cuatro casos se analizarán elementos personales del contrato:

- 1.- Cargador o remitente.
- 2.- Porteador.
- 3.- Destinatario.
- 4.- Objeto. (22)

1.- Cargador o remitente es quien entrega la cosa para su traslado y sus obligaciones elementales son:

a).- Entregar la cosa o cosas que haya de transportarse de un lugar a otro en las condiciones, tiempo y lugar convenidos.

b).- Entregar los documentos necesarios para el libre tránsito de las mercancías.

c).- Hacer el pago del porte convenido porque es mercantil y no ha de faltar la idea de precio.

(22) Contratos Civiles- Leopoldo Aguilar C.- Edit. Hagan--
Méx. 1964 Pág. 211.

2.- El porteador, es quien se obliga a realizar el transporte y sus importantes obligaciones son:

a).- Efectuar el transporte en el plazo y forma convenidos. Obligación fundamental, sin la cual el transporte no se concebiría.

b).- Entregar las cosas al consignatario o destinatario. Obligación exclusiva en el traslado de mercancía más no de personas.

c).- Responder de la pérdida y averías sufridas en las cosas o de los daños que experimenten las personas transportadas a no ser que la pérdida o avería haya sido consecuencia de una fuerza mayor o de causa fortuita.

3.- El destinatario o consignatario es la persona a quien van dirigidas las mercancías y sus obligaciones esenciales son:

a).- Hacerse cargo de las cosas que recibiere en forma convenida.

b).- Pagar portes y gastos de conducción si así se hubiese pactado. El consignatario es un derecho-habiente del porteador, subrogándose en sus derechos y obligaciones.

4.- El objeto es la cosa porteada o el pasajero.

En la clasificación del transporte, el de personas es mercantil desde el punto de vista del porteador si se de-

dica habitualmente a verificar transportes para el público, - es comerciante y tiene por objeto acrecentar su negocio o -- cuando el porteador es una empresa de transporte. Tomando - en cuenta al pasajero no es mercantil el transporte sino meramente civil porque no se puede considerar mercancía a las personas o pasajeros si aborden el medio de locomoción para conducirse a otro lugar; por lo tanto es mercantil para el porteador, civil para el pasajero.

Para el transporte de cosas será civil si el objeto del transporte no es mercantil como en el caso de las cosas u objetos que una persona conduce para su uso personal; por el contrario es esencialmente mercantil el transporte cuando el objeto motivo del traslado es mercancía, género u objeto vendible, tiene un precio y circula en el mercado, todas las mercancías a transportar a cuenta y riesgo del cargador aún los daños y menoscabos que sufran los géneros durante el -- traslado así como su entrega sin demora ni obstáculo alguno al consignatario.

El comerciante.- La capacidad para ser comerciante se regula en el Código de Comercio donde por regla general cualquier persona incluyendo a los que tengan prohibiciones de la ley marcadas por normas especiales para determinado ra mo de la actividad mercantil como banca, finanza de empresas transporte etc., tienen capacidad para ejercer el comercio - y sólo se limitan con minoría de edad no emancipados, locos,

idiotas e imbéciles, sordomudos que no saben leer ni escribir, ebrios consuetudinarios y afectos a drogas enervantes -- que no pueden ejercer actos jurídicos y por tanto tampoco -- pueden ejercer por sí el comercio.

Limitaciones.- El Art. 12 del Código de Comercio reduce:

I.- Los corredores.

II.- Los quebrados no rehabilitados y

III.- Los que por sentencia ejecutoriada hayan sido -- condenados por delitos contra la propiedad, incluyendo en és tos la falsedad, peculado, cohecho y la concusión; sin embargo los incapacitados serán comerciantes si por medio de sus representantes legales explotan una negociación mercantil, -- ¿pero estarán facultados los representantes de un incapaz para explotar una negociación mercantil?, el Artículo 556 del Código Civil contesta: "Si el padre o la Madre del menor -- ejercían algún comercio o industria, el juez con informe de los peritos, decidirá si ha de continuar o no la negociación, a no ser que los padres hubieren dispuesto algo sobre este -- punto, en cuyo caso se respetará su voluntad, en cuanto no -- ofrezca grave inconveniente, a juicio del juez"

En cuanto al medio empleado para hacer el transporte el terrestre, fluvial, marítimo o aéreo constituyen medios o instrumentos válidos para llevar a cabo el desplazamiento de cosas o personas; y a éstos la ley ha dado categoría de mer-

cantiles; además del desarrollo los transportes tienen positiva influencia en el abaratamiento de los productos, - cuando numerosos son los medios de transporte reducido resulta su precio y puede hacerse el mismo negocio con menor capital, la producción resulta más barata siempre que no se alteren las condiciones de las fábricas antes del desarrollo del transporte, si crecieron con más intensidad los medios, desaparecen las distancias que imposibilitaban al centro productor abastecer otros mercados con sus géneros lo cual determinará mayor independencia del centro productos, el área de consumo podrá extenderse a causa de la mayoría de los transportes y se producirá una demanda superior, el desplazamiento hará la economía del transporte en sus diferentes formas pudiendo ser absoluto cuando lleva en sí mismo la rapidez y baratura, relativo cuando solo lleva rapidez pero el poco tiempo empleado en el mismo, compensa la diferencia de costo. Expresamente la ley considera acto de comercio los de empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua y los de turismo.

5.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Ya vimos el concepto de empresa dado por el maestro-Jorge Barrera Graf y observamos también la definición del -- proyecto del Código de Comercio mexicano en su artículo 616- englobando varios elementos:

- 1.- Empresario
- 2.- Hacienda
- 3.- Trabajo
- 4.- Establecimiento.

Mismos que deben formar en su conjunto una comunión- estrecha derivada de la finalidad misma de empresa y su orga- nización.

1.- El empresario puede ser una persona física o una sociedad mercantil y se habla entonces de un empresario indi- vidual o social, dueño o socio de la empresa, el que la ejer- ce y la organiza con fines de lucro.

2.- Se denomina hacienda al conjunto de elementos pa- trimoniales pertenecientes a una empresa, bienes materiales- o inmateriales organizados por el empresario para el ejerci- cio de su actividad mercantil como patrimonio de la empresa.

3.- El trabajo es elemento constituido por el perso- nal o trabajadores al servicio de la misma, cuya situación - contractual y relaciones con la empresa se encuentran regi- dos por la Ley Federal del Trabajo.

4.- Establecimiento es el local donde se encuentra ubicada la empresa desarrollando actividades productivas, -- puede ser matriz o sucursal y el lugar de ubicación produce importantes efectos jurídicos al determinar la competencia judicial y registral.

Cuando el transporte se hace por Sociedades Mercantiles se observan las condiciones establecidas por los reglamentos y anuncios que circulan al público.

Las empresas de transportes para personas no pueden reusar recibir pasajeros en sus diferentes unidades de arrastre para metas usadas habitualmente, con regularidad si se paga con puntualidad el billete de pasaje, ha de emprender el viaje aunque no se ocupen todos los asientos, el día y hora señalados, al concluir devolverá a los pasajeros los sacos de noche o maletas entregadas al partir.

Cuando se trate de mercancías se tendrá por hecha su recepción en las oficinas de la empresa, si un jefe de estación, un conductor de vehículo terrestre, el almacén destinado para mercancías o un patrón de embarcación recibe carga o mercancía fuera de la Administración principal o en las estaciones de tránsito ese sólo hecho obliga a la empresa al cumplimiento de la obligación de transportarla con puntualidad y eficiencia.

Los empresarios de transporte tienen la obligación de: Publicar en el Periódico Oficial del Estado, Distrito o Territorio sus reglamentos para darle publicidad o fijarlos en los lugares públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de sus vehículos destinados a la conducción así como poner sus artículos al reverso de los conocimientos de carga y dar a los cargadores la carta de porte; - emprender y concluir el viaje en los días y horas señaladas en los anuncios aunque falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, entregar la carga, en los puntos convenidos tan pronto llegue a su destino a -- cambio del conocimiento respectivo o a depositarla en sus al macenes mientras no haya quien se presente a recibirla. El cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos si lo exige el Administrador de la empresa o los jefes de -- oficinas de tránsito, del que están siempre libres los pasajeros respecto de sacos de noche o maletas permitidos por bi lletes de asiento.

CAPITULO III

EMPRESAS DE TRANSPORTES

EMPRESAS DE TRANSPORTES

- 1.- Los contratos.
- 2.- Conductor de vehículos.
- 3.- Transporte de personas.
- 4.- El billete de pasaje.
- 5.- Transporte de Mercancías.
- 6.- La carta de porte.
- 7.- Tarifas de transportes
- 8.- Vías de comunicación.

1.- CONTRATOS

El contrato de transporte está reglamentado en nuestra legislación civil bajo el nombre de "Porteadores y Alquiladores" aunque no parezca tan acertada la denominación del Código "es el contrato por el cual una persona llamada porteador, se obliga a transportar bajo su dirección o la de sus dependientes por tierra, por agua o por aire a personas, semovientes, mercancías o cualesquiera otra cosa que le entregue el cargador, para entregarlos a otra persona llamada consignatario, mediante una remuneración convenida" (Artículo 2646).

El Código de Comercio considera mercantil el contrato de transporte cuando:

- a).- El porteador sea comerciante.
- b).- Haga de él su ocupación habitual y
- c).- Las cosas transportadas sean mercancías.

El contrato para el criterio del Código de Comercio es mucho más amplio por la naturaleza de las cosas objeto -- del transporte y por la clase de personas encargadas del desplazamiento; el civil tiene en la actualidad esfera limitada porque la actividad de transporte se efectúa casi siempre -- por sociedades mercantiles sujetos al Código de Comercio y a la Ley General de Vías de Comunicación en su reglamento administrativo.

Cuando se efectúa mediante el otorgamiento de una -- concesión se le llama transporte administrativo.

El contrato civil es el obtenido por exclusión del -- mercantil y administrativo, reglamentado por el Código Civil, algunos autores lo equiparan con el contrato de prestación -- de servicios; pero jurídicamente es un contrato mixto con -- obligaciones semejantes a los que generan los contratos de -- arrendamiento y de prestación de servicios, así se observa -- en los Artículos 2398 del Código Civil: "Hay arrendamiento -- cuando las partes contratantes se obligan reciprocamente, -- una a conceder el uso o el goce temporal de una cosa y la -- otra a pagar un precio cierto...", Artículo 2606: "El que -- presta y el que recibe los servicios profesionales pueden fijar de común acuerdo retribución debida por ellos". Una parte presta servicios, otra las recibe por un viaje determinado a cambio del precio convenido.

En la clasificación de contratos, el de Transporte --

es de adhesión, principal, oneroso, de tracto sucesivo, consensual y bilateral.

El contrato de transporte no se parece a ningún otro, más bien podría decirse que es uno nuevo en donde hay notoria desproporción en las contraprestaciones, con predominio-exclusivo de voluntad de una parte dictando condiciones a -- una colectividad indefinida, basta si alguien las acepta -- aquí no hay consentimiento común de contratantes sino una -- adhesión tácita al contrato ya elaborado, obligado por la necesidad de trasladarse a otro lugar.

León Duguit llama a éstos, contratos de adhesión y -- Salielles acto unilaterales de voluntad, donde al adherirse -- se perfeccionan produciendo efectos jurídicos de contrato. -- Supone necesariamente un consentimiento común de contratantes al aceptar el objeto y fijar destino, medio y suma a pagar por pasajero o mercancía. Dos voluntades sin igualdad -- económica volviéndose una constitutiva e imponiéndose a la -- otra que simplemente es adhesiva aceptando condiciones como sucede en los suministros de Energía Eléctrica, Servicio de Teléfonos o Transporte, donde no se discute el precio sino -- sólo se acepta o no el servicio.

La adhesión produce consecuencias de naturaleza jurídica especial donde las necesidades privadas se convierten -- en públicas y el Estado interviene para regular su conserva-

ción; los que en un principio fueron actos contractuales ya no parecen quedar sujetos a voluntad de las partes y aunque conserven los elementos esenciales del contrato es verdad -- que tienen otros como la voluntad del Estado interviniendo de finitivamente para autorizar conforme a la ley a particulares proporcionar servicios y regular tarifas.

En un contrato de transporte se encuentra siempre la voluntad de tres sujetos: la de la empresa, del Estado y particular usuario.

El nuestro es un contrato principal porque para su validez y cumplimiento no requiere de un acto accesorio que lo refuerce y confirme si lo hubiera no implica menoscabo en su fuerza como acto principal; compraventa, arrendamiento, comodato, donación, permuta, etc., son actos que cobran vida propia y autónoma sin necesidad de figuras adicionales, los contratos accesorios son los que crean garantías para asegurar el debido cumplimiento de obligaciones derivadas de un acto principal como la hipoteca (Art. 2893 Código Civil)

Es oneroso porque en él se estipulan provechos y gravámenes recíprocos, provecho para el cargador por el servicio de transporte que se le preste y gravamen porque a cambio de ello pagará una remuneración como precio del pasaje o tarifa como lo manda la primera parte del Artículo 1837 del Código Civil.

El transporte gratuito es excepcional y se presenta cuando el provecho es solamente de una de las partes.

Se le dice de Tracto Sucesivo en atención a la forma como se cumple porque perfeccionado el acto, las partes se hacen prestaciones continuas, celebrado el contrato, el cargador recibe lentamente los servicios otorgados por el porteador y se deduce que éste a su vez toma en ese grado el precio convenido, o aceptado precio, el porteador se obliga a prestar lentamente los servicios a que se obligó, el contrato no se perfecciona y ejecuta en un sólo acto como los de Tracto instantáneo, tampoco se puede considerar como un contrato de prestaciones diferidas porque estos se perfeccionan en un momento y se cumplen en otro posterior, es decir en dos momentos diversos como el reporto no así el de transporte cuyo cumplimiento se agota en prestaciones periódicas.

Cabe dentro de los contratos Consensuales porque se perfeccionan por el solo acuerdo de voluntades sin necesidad de revestir forma alguna específica prevista por la ley como la mayoría de los contratos reconocidos por el Código Civil.

El Artículo 1836 reza: "El contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente", de donde es indudable colocar al contrato que nos ocupa como bilateral en virtud de que el porteador y pasajero o cargador según el caso, mediante un contrato se obligan recíprocamente, uno a transportar la cosa, otro a pagar el precio convenido.

Sus elementos esenciales:

- a).- Consentimiento
- b).- Objeto

El consentimiento, es el acuerdo de dos o más voluntades tendientes a producir efectos de derecho siendo necesario que éstas tengan una manifestación exterior para perfeccionarse.

El Objeto puede:

- 1.- Crear o transmitir derechos y obligaciones
- 2.- Crear el contrato, ser conducta del deudor de dar, hacer o no hacer y
- 3.- Ser la cosa misma. Por ello el Artículo 1824 Código Civil al estudiar el objeto indica: "Son objeto de -- los contratos:

- a).- La cosa que el obligado debe dar y
- b).- El hecho que el obligado debe hacer o no hacer" aquí se desprende que nuestro contrato de transporte a la luz del Código Civil enajena temporalmente el uso o el goce de una cosa cierta; desde el punto de vista del pasajero o remitente; el autobús, el barco o el avión en que se transporta bajo la dirección del porteador o empresario es a cambio de un precio convenido en el billete de pasaje o en la carta de porte; por lo tanto se considera elemento esencial de este contrato, el precio del viaje en las cláusulas de la carta de porte o del billete de asiento.

Se ha hablado de los elementos de existencia del contrato y es necesario ahora agregar que para alcanzar validez y producir efectos normales, el contrato de transporte requiere como dice el Artículo 1795 del Código Civil:

- 1.- "Que las partes sean capaces
- 2.- La voluntad de los mismos no esté viciada
- 3.- El objeto, motivo o fin sea lícito y
- 4.- El consentimiento se externe en la forma -- que la ley establece".

Los contratantes deben tener la capacidad de goce y de ejercicio o la aptitud jurídica para ser sujeto de derechos u obligaciones así como para ejercitar esos beneficios y contraer deberes; pero si ambos o uno de ellos carece de esa capacidad, el contrato que celebren será nulo con carácter retroactivo o se confirma.

Cuando el consentimiento de una o ambas partes se obtenga de manera imperfecta, se dice que está viciada y nuestra Ley Civil considera vicios:

- a).- El error
- b).- la violencia
- c).- El dolo. Para el Art. 1812 "El consentimiento no es válido si ha sido dado por error, arrancado por violencia o sorprendido por dolo". El maestro Ernesto Gutiérrez y González (23) analiza los vicios de la voluntad:

(23) Derecho de las Obligaciones.- 2da. Edición Pág. 242.-- E. Gutiérrez y González.

- a).- El error
- b).- La violencia o intimidad y
- c).- La lesión.

Considero que los puntos de vista de este autor para la clasificación anterior son más jurídicos a raíz del estudio sobre el error hecho en su texto. Es el error una creencia falsa o incompleta de la realidad y puede ser de hecho y derecho, fortuito o motivado. "La violencia, sólo la hay -- cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud, o -- una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado" Artículo - - 1819 del Código Civil.

La lesión es un vicio objetivo del contrato consecuencia de la notoria desproporción en las prestaciones, es de una de las partes y originado por su ignorancia, inexperiencia o extrema necesidad este vicio de la coluntad regulado por el Artículo 17 del Código Civil, no concuerda con el Código de Comercio, para el que no estima a la lesión como vicio y lógicamente una desproporción en el cambio, no origina la rescisión del contrato por la naturaleza misma de la materia.

La licitud en el objeto o fin como elemento de validez del Artículo 1830: "Es ilícito el hecho que es contrario

a las leyes de orden público o a la buena costumbre" aplicado al motivo determinante de voluntad de una de las partes - no pugnando con normas establecidas, es sancionado por el Artículo 1895 "Lo que se hubiere entregado para la realización de un fin que sea ilícito o contrario a las buenas costumbres, no quedará en poder del que lo recibió. El cincuenta por ciento se destinará a la beneficencia pública y el otro cincuenta por ciento tiene derecho de recuperarlo el que lo entregó".

La manera de como se exterioriza el consentimiento - se llama forma y puede ser:

a).- Expresa,

b).- Tácita,

c).- Por el silencio. Según el Artículo 1803

"El consentimiento puede ser expreso o tácito: Es expreso -- cuando se manifiesta verbalmente, por escrito o por signos -- inequívocos. El tácito resultará de hechos o de actos que -- los presupongan o autoricen a presumirlo, excepto en los casos en que por ley o por convenio la voluntad deba manifestarse expresamente" comprende este Artículo la forma tácita y expresa más no el silencio, considerada forma cuando la -- ley contempla la abstención total de manifestación de voluntad de una de las partes. El transporte es un contrato Consensual pero al reglamentar la carta de porte y billete de -- pasaje se le aceptó también la formalidad.

La ley reputa pues mercantil al contrato de transporte:

I.- "Cuando tenga por objeto mercancías o cualesquiera efectos del comercio y

II.- Cuando siendo cualesquiera su objeto sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar - transportes para el público" del Artículo 576 Código de Comercio. Y los actos de comercio son los realizados por: - - "Las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo" Artículo 75 Fracción - VIII de la ley citada englobando dentro de estos artículos - el realizado por comerciantes individuales o por empresas.

En los servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y su otorgamiento se sujetará a las siguientes bases:

1.- En ningún caso podrán conferirse a Sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador; (Art. 152 de la Ley de Vías generales de Comunicación)

2.- Se otorgará para cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de personas:

a).- Servicio de primera.

b).- Servicio de segunda.

c).- Servicio exclusivo de turismo.

Transporte de Carga:

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

Transporte de personas y de carga:

- a).- Servicio mixto.

Servicio mixto es el que se presta para el transporte de personas y cosas en un mismo vehículo que satisfaga -- las características que determine el reglamento para esta -- clase de servicio.

La Secretaría de Comunicaciones determinará, de acuerdo con el reglamento respectivo, el número y la extensión de las rutas en que estarán divididos los caminos de jurisdicción federal así como la clase o clases de servicios que en cada ruta deben operar.

3.- La explotación que se proponga efectuar el solicitante -- quedará condicionada a la constitución de una sociedad, de -- las permitidas en nuestras leyes por todos los concesiona- -- rios que presten identico servicio, para realizar la explota -- ción conjunta de la misma ruta o tramo y para los demás fi- -- nes de toda Sociedad, salvo el caso de que una ruta pueda -- servir para un concesionario con el número de vehículos que -- operen conforme a la ley.

La Secretaría de Comunicaciones podrá autorizar la -- constitución de una sola Sociedad para la explotación de dos

o más clases de los servicios de transportes de personas o de cosas que se presten en una ruta cuando todos los concesionarios formulen solicitudes correspondientes.

El servicio mixto se considerará dentro de la categoría del transporte de personas.

En caso de que no se eleven solicitudes de concesión para prestar el servicio mixto en una determinada ruta o tramo de camino, los concesionarios que efectuen el servicio de segunda en esa ruta y la sociedad que constituyan conforme a la ley estará obligado a destinar el número de vehículos que determine la Secretaría de Comunicaciones para la prestación de ese servicio.

Tomando en cuenta las modalidades de los servicios de carga y express que en las diversas rutas operan, se podrá autorizar la constitución de dos o más sociedades de los concesionarios que realicen el servicio en la misma ruta; pero en todo caso aquellos que presten servicio sujeto a las mismas modalidades, deberán integrar una sola sociedad.

Las concesiones que se expiden especialmente para la prestación del servicio público de transporte de frutas y legumbres o de otros artículos perecederos en carros frigoríficos, autorizarán a los concesionarios a transitar en los diversos caminos de jurisdicción federal.

4.- Una persona física podrá gozar de una o más concesiones,

pero el número de vehículos cuya explotación se le conceda, no podrán exceder de cinco ya sea que operen o no en la misma ruta.

El número máximo de vehículos que podrá amparar la concesión que se otorgue a una sociedad será el que fuere necesario para la explotación de la ruta si se satisfacen los requisitos de:

- a).- Que así lo hubiera pedido la interesada.
- b).- Que el capital social permita realizar esa explotación.
- c).- Que cada socio hubiere aportado, como máximo, la suma que demande la explotación de cinco vehículos.

Cada socio deberá limitar sus aportaciones a la explotación de cinco vehículos a lo sumo sin perjuicio de las sumas que fuere necesario aportar para el establecimiento de los servicios accesorios. La misma limitación se observa durante toda la vigencia de la sociedad por que ningún socio podrá aumentar su participación social ni excederse de las limitaciones que señala la ley de la materia.

5.- Se preferirá a los solicitantes que por la calidad del equipo que ofrezcan destinar al servicio, por la instalación de servicios accesorios, tales como terminales, bodegas, estaciones intermedias, o por otras circunstancias similares estén en condiciones de prestar y garantizar un mejor servicio al público, en igualdad de condiciones se preferirá a las personas físicas o morales vinculadas y con domicilio en

las regiones o zonas que habrán de abarcar los servicios y -
en su defecto las concesiones se otorgarán atendiendo al or-
den en que hubieren sido solicitadas de conformidad con los-
datos que arroje el libro de Registro de solicitudes que por
duplicado llevará la Secretaría de conformidad con la Ley.

6.- El trámite se sujetará a las disposiciones de la Ley Ge-
neral de vías de comunicación y su reglamento.

2.- EL CONDUCTOR DE VEHICULOS

El conductor de vehículos de servicio público o trabajador del volante es la persona con habilidad y destreza en el manejo y conducción de vehículos y que dada la naturaleza especial de la labor desempeñada requiere conocer el funcionamiento y la conservación de las máquinas a su servicio.

Un conductor de vehículos con motor requiere de la autorización o licencia de manejo expedida por la Dirección de Tránsito quien determina que se entiende por chofer, al conductor de toda clase de vehículos destinados a la explotación del servicio público de transportes ya sean de pasajeros o de carga independientemente de que el vehículo de que se trate sea de la propiedad del conductor o de la persona o empresa que utilice sus servicios. También se considera comprendido dentro de la denominación de chofer al conductor que mediante salario maneja al servicio de un patrón un auto móvil o un camión de carga particular. Art. 52 Reglamento de Tránsito del D. F.

La persona que conduce vehículos debe contar con la autorización o licencia expedida a su favor después de haber satisfecho los requisitos que para tal efecto se requieren.

Ordena el artículo 53 del Reglamento de tránsito en el D. F.: " Para obtener licencia de chofer, el solicitante necesita:

I.- Presentar solicitud por escrito en la forma especial que proporciona al efecto la Dirección de Tránsito llenando todos y cada uno de los datos que contiene dicha forma.

II.- Justificar que tiene 21 años cumplidos presentando acta de nacimiento expedido por el Registro Civil o bien un dictamen médico pericial autorizado.

III.- Sujetarse el interesado a exámen médico especial para comprobar sus aptitudes físicas y mentales.

IV.- Presentar el interesado exámen de pericia en el manejo de toda clase de automóviles y camiones.

V.- Presentar exámen especial relacionado con el funcionamiento de motores de combustión interna y de partes esenciales de automóviles y camiones.

VI.- Presentar el interesado exámen especial referente a la nomenclatura de la ciudad y a las disposiciones del Reglamento.

VII.- Cumplir los requisitos que establezca la Dirección de Tránsito para el fin de la identificación personal.

VIII.- Comprobar con documentos Oficiales, haber cursado la instrucción Primaria.

XI.- Presentar el solicitante Certificado del Departamento de Prevención Social y de la Jefatura de Policía, de que no ha sido sentenciado ejecutoriamente por delitos en --

contra de la propiedad o de las personas ni estar fichado como vago, vicioso asaltante o malviviente profesional.

X.- Constituir un depósito ante la Tesorería del Departamento del Distrito Federal por la cantidad de \$500.00 - que servirán para responder de cualquier daño o perjuicio -- que causare con el manejo de vehículos, independientemente - de las demás responsabilidades que pudieran hacerse efecti--vas al interesado con las leyes en vigor.

Las unidades de transporte deberán llenar también algunos requisitos para presentar seguridad al público usuario.

El artículo 34 de la ley mencionada establece:

I.- Estar provistos de claxón que emita sonido claro

II.- Tener velocímetro en buen estado con aditamento de iluminación nocturna.

III.- Estar provistos de dos faros delanteros de luz blanca y fija con dispositivo para disminuir su altura e intensidad y de un pequeño faro de luz roja en la parte poste--rior que durante el día se encienda al aplicar los frenos y en la noche ilumine la placa correspondiente.

IV.- Contar con doble sistema de frenos, de pie y de mano.

V.- Llevar espejo retroscópico colocado en la parte-media superior del parabrisas.

VI.- Tener limpiador automático en el parabrisas.

VII.- Contar con defensas en la parte delantera y -- posterior.

VIII.- Estar pintados de un color distinto al rojo - por ser éste el característico y reglamentario de los vehículos de bomberos, policía y tránsito.

IX.- Llevar consigo cuando menos una llanta de refacción debidamente preparada para usarse en caso necesario, -- así como la herramienta indispensable.

Art. 35 de la misma ley Frac. L.- Llevar la tarifa - que la Dirección de Tránsito les proporcione la cual deberá fijarse en el lugar más visible de la foja destinada a avi--sos en los autobuses.

II.- Conservar en estado satisfactorio la limpieza, - desinfección en la forma y la periodicidad que juzgue conve--niente la autoridad competente.

LOS TRANSPORTES DE CARGA

Artículo 37 del Reglamento de tránsito vigente los - camiones destinados al transporte de carga, tanto particula--res como de servicio público además de llenar los requisitos que señala el Art. 34:

I.- Usarán espejo lateral retroscópico colocado al - lado del conductor, en forma tal que permita a este observar hacia atrás y en caso de vehículos de diseño especial, debe-

rán contar con dos espejos colocados en ambos lados de la ca
bina.

II.- Los camiones de carga destinados al servicio -- particular llevarán convenientemente inscritos en los costados de su carrocería o cabina la razón social de la empresa o negociación a que pertenezca y la clase de actividad comercial correspondiente a tal empresa. En su caso el nombre, - dirección y actividad comercial de su propietario si este es una persona física.

III.- Los camiones de carga dedicados al servicio -- del transporte en general debidamente amparados por la licen
cia que los autorice para hacer el acarreo de toda clase de objetos deberán llevar anotado sobre el cofre o ambos lados el número económico que les corresponda y además ostentarán en los términos antes indicados la inscripción "Transportes en general".

RELACION DE TRABAJO

Las relaciones entre los conductores de vehículos de servicio público quedan comprendidas dentro del artículo 123 Constitucional que considera relación de trabajo la establecida entre el que presta un servicio y el que la recibe, el que realiza un trabajo subordinado a otro y el que la recibe a cambio de un salario como lo establece el artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajado--

res que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneo y urbanos, tales como autobuses, camiones camionetas o automóviles y los propietarios o permisionarios de los vehículos son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados".

Este artículo destruye la hipótesis introducida por el Derecho Civil en el principio de la autonomía de la voluntad y la idea de la libertad de contratación, base de los -- contratos de arrendamiento simulados de que eran objeto los trabajadores del volante impidiéndoles el disfrute de los beneficios del Derecho de Trabajo y la seguridad Social.

La Ley protege integralmente a los trabajadores del volante porque los sujetos de la relación son:

a).- El propietario del vehículo, concesionario -- o permisionario son solidariamente responsables de las -- obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo. (Art.- 260 Ley Federal del Trabajo).

b).- Es trabajador el conductor que maneja un automóvil o cualquier vehículo que no es de su propiedad a cambio

de un salario, porque desempeña un trabajo subordinado a beneficio del propietario, consecionario o permisionario del vehículo teniendo para ello un horario, turno, viaje o ruta señalada por el patrón.

c).- El conductor percibe un salario que se puede fijar por: 1.- Día, 2.- Viaje, 3.- Boletos vendidos, 4.- Circuito, 5.- Kilómetros recorridos etc. consistentes en una cantidad fija o prima sobre ingresos del viaje, cantidad que no debe ser menor al salario mínimo, pudiendo fijarse por viaje con un aumento proporcional en los casos de prolongación o retardo.

En los transportes urbanos o de circuito deberán pagarse los salarios por interrupción o causas que no sean imputables al trabajador y demás derechos inherentes establecidos por la ley laboral.

Dentro de otras obligaciones del patrón están las de:

1.- Hacer las reparaciones necesarias para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general.

2.- Dotar al vehículo de herramientas y refacciones indispensables para hacer reparaciones de emergencia.

3.- Observar los Reglamentos de tránsito sobre condiciones de seguridad del vehículo y pagar gastos de hospedaje y alimentación a los trabajadores en los casos de transporte foráneo.

Y del conductor de autobuses de pasajeros:

- 1.- Tratar al pasajero con cortesía, esmero y a la carga con precaución.
- 2.- Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos y herramientas a su cuidado.
- 3.- Hacer durante el viaje reparaciones de emergencia aún sin conocimiento del patrón.
- 4.- Observar los Reglamentos de tránsito y las indicaciones del patrón.

El Código Civil señala para el patrón y dueños de los establecimientos mercantiles la obligación de responder de los daños y perjuicios causados por sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, aplicable al conductor de vehículos de servicio público que en el ejercicio de su labor ocasiona algún daño civil respondiendo de ello el propietario, consecionario o permisionario del vehículo.

El Código de Comercio para el Distrito y Territorios federales en el Párrafo Segundo llama dependientes a las personas que desempeñan constantemente gestiones propias de tráfico o en nombre y por cuenta del propietario, y los actos de esos dependientes obligan a sus principales en todas las operaciones que les tuvieran encomendados (art. 321 Código de Comercio).

Para el mismo Código, los dependientes viajantes au-

torizados con cartas u otros documentos para gestionar negocios o hacer operaciones de tráfico y obligando también a -- sus principales dentro de las atribuciones expresadas en los documentos que los autorizan y la recepción de mercancías -- que el dependiente hiciera por encargo de su principal, se -- tendrá como hecha por este lo que se concluye que son meros- trabajadores cumpliendo mandatos del patron en forma subordi- nada.

Las condiciones de trabajo son los que fija la Ley - de la materia sin distingos por motivos de raza, nacionali- dad, edad, sexo, doctrina religiosa o política, la jornada - de labor es el tiempo por el cual el conductor está a dispo- sición del patrón fijandose de común acuerdo la modalidad de horario que puede ser diurno, mixto o nocturno, disfruta del descanso semanal, los descansos obligatorios durante el año- marcados por la ley, el período anual de vacaciones que au- mentará según antigüedad, un salario remunerador a la clase- de trabajo desarrollado, el derecho a percibir anualmente un aguinaldo y la partipación en las utilidades de las empresas además de los beneficios que otorga el Instituto Mexicano -- del Seguro Social, para el trabajador y los miembros de su - familia.

La ley Federal del Trabajo señala en el artículo 264 "dos causas especiales de rescisión de las relaciones de tra- bajo en:

I.- La negativa a efectuar el viaje contratado o su-

nterupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reuna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general", motivo considerado ventajoso para el trabajador en virtud del conocimiento especial que tiene del instrumento de trabajo.

II.- La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurran circunstancias justificadas " quedando a cargo del patron justificar estas últimas.

La empresa es la parte poderosa estableciendo condiciones necesarias para hacer posible el trabajo con unidades móviles, talleres mecánicos de reparación, refacciones, mapas señalando al público rutas de recorridos salas de espera, tableros con metas, horarios, precios, ventanilla para informes, venta de boletos etc.

Los pasajeros.- Se llama así a todas las personas sin distinción que han contratado los servicios de un medio-cualquiera de transporte para viajar de un lugar a otro al cumplir con los requisitos considerados necesarios: precio y pasaporte o solo el primero y son pasajes los derechos que las personas pagan para emprender un viaje.

3.- TRANSPORTES DE PERSONAS

Al estudiar el transporte de personas se han de analizar: agentes encargados de realizarlo, pudiendo ser semoviente o vehículo motorizado, propiedad de una persona física o de una sociedad habitualmente dedicada a conducir personas de un lugar a otro, la clase del contrato de transporte, los elementos, las condiciones en que deban cumplirse, etc.

Desde el punto de vista mercantil y hablando del transporte terrestre, un semoviente como el caballo, mulo, asno, en nuestro país constituyeron por mucho tiempo medios que el hombre domesticó para tal fin. Desde tiempos remotos los adaptó a su modo de vida para auxiliarlo a llevar y traer cosas, para bestias de carga o montura, pasando por una etapa de esplendor, tirando carretas de dos o más ruedas, como las diligencias o necesarios auxiliares del ejército en las guerras ganando muchas batallas. Hoy los vehículos motorizados están en su pleno apogeo y se avisa ya el uso de la energía nuclear, quedaron atrás nuestros semovientes y sólo en los poblados distantes y faltos de vías de comunicación es en donde aún no han perdido fuerza para la carga, deporte en las pistas hípicas, ornato para lucir el traje típico del charro en los desfiles sobre las avenidas de la capital etc.

Los vehículos motorizados o autobuses de pasajeros, son los medios modernos y adecuados, creados exprofesamente para el transporte de personas adaptados a sus necesidades,-

instalando asientos, con puertas funcionales de ascenso y -- descenso, ventanas, ventiladores, receptáculo para bultos de mano y otras comodidades, bien para estar destinados a satisfacer necesidades de pasajeros a grandes distancias o circular en las calles de las ciudades, conduciendo a los que van y vienen. Han surgido por supuesto propietarios individuales de autobuses que al ajustarse a nuestras leyes y reglamentos ponen en práctica esta rica industria del transporte en una ruta determinada o se unen para tener mayor fuerza económica y forman empresas o sociedades mercantiles cuyo negocio es -- transportar personas.

Elementos del contrato:

- a).- Empresa
- b).- Pasajero
- c).- Billete de pasaje. La empresa es una sociedad mercantil particularmente con finalidad de transportar personas por una ruta determinada o por cualquiera donde las exigencias de la población lo determinen.

Para determinar su cometido las empresas han construido unidades o autobuses adecuados en tamaño, cupo, tonelaje, potencia velocidad etc., propias para las necesidades de la población a la cual prestarán servicios.

Desde el viejo derecho español, el transporte de personas se rigió por disposiciones relativas a mercaderías, --

porque el Código de Comercio se limitó solo a declarar cartas de portes, o billetes de pasaje en los casos de transportes de viajeros; pudiendo ser diferentes para personas y - equipajes; pero todos con la indicación del porteador, fecha de expedición, puntos de salida y llegada, precio y en lo tocante a los equipajes, número y peso de los bultos, con demás indicaciones necesarias para su identificación.

Hay algunas disposiciones concernientes a viajeros y personas extrañas que sobre el ferrocarril se dictó en 1878- en España (24) prohibiendo la entrada en el recinto de los ferrocarriles a toda persona no destinada a su servicio, a excepción de autoridades superiores de la provincia, locales, ingenieros y demás empleados que tengan a su cargo la vigilancia de los ferrocarriles, a la fuerza pública, agentes de policía y resguardo; previa autorización expresa de autoridades similares y otras disposiciones.

Aparecieron también algunos derechos y obligaciones de viajeros así como prohibiciones y responsabilidades uno de esos derechos sugiere que al celebrar el contrato se recibiera el billete equivalente a la carta de porte y derecho a trasladarse con comodidad, para cuyo fin los empleados de la empresa o del gobierno hacían salir del carruaje a todo el que por su falta de compostura, palabras u acciones ofendiera al decoro de los demás, altere el orden establecido o produz

(24) Enciclopedia Universal Ilustrada.-Tomo 63 - Pág. 1119.

ca disturbios o disgustos y los viajeros pudieron consignar sus reclamaciones contra la empresa, sus ágentes hacen en cada estación un registro visado mensualmente por encargados de la inspección administrativa y mercantil.

Hubo varias obligaciones de viajeros como: presentar el billete que dá derecho a ocupar un asiento en los trenes- y si teniendolo de clase inferior ocupe un salón superior pa gaba en el primer caso el doble de su precio según tarifa y- en el segundo dos veces la diferencia de su importe a contar de la estación en que verificó su entrada en los trenes hasta el punto donde termine su viaje.

Otra restricción negó la entrada en los coches a -- personas en estado de embriaguez y a la que lleve consigo ar mas de fuego, cargador o paquetes que por su volúmen, mal as pecto u olor puedan molestar a los pasajeros; quedaba prohibido llevar perros en los carruajes y fué optativo para la -- empresa admitir en vagones especiales a personas que se nega ran a separarse de sus canes, siempre que estos lleven bozales.

Responsabilidad de viajeros.- Si alguno infringía -- disposiciones, los inspectores administrativos o los jefes -- de la estación hacían amonestaciones oportunas y podían iniciar averiguaciones sobre los hechos.

Como se observa, los transportes terrestres y sus --

razones históricas han permitido al Estado y los ferrocarriles señalar tarifas detalladas por privilegios que gozan las empresas debido al monopolio del transporte. Para nuestra ley todos los actos y contratos celebrados por empresa tendrán el carácter de mercantil como lo especifica la fracción VIII del Artículo 75 Código de Comercio, mientras, para el pasajero el contrato será civil.

4.- EL BILLETE DE PASAJE

131

El billete de pasaje o de asiento es el documento -- contrato que celebran por una parte la empresa de transporte de pasajeros y por otra cualquier persona con intención de hacer un viaje y cumpla con los requisitos establecidos por la ley.

Puede el contrato ser verbal o escrito, siendo solo una variación de la carta de porte, desde sus orígenes fué -- instrumento unilateral redactado por el remitente, quien la entregaba al porteador junto con la cosa. La carta era más bien un documento con carácter religioso, confiada al porteador para entregarla al destinatario, en donde se consignaron datos relativos al transporte. Originalmente fueron ejemplares únicos, después las necesidades exigieron la anexión de copias para entregarla a personas encargadas del traslado, cuyos originales se guardaron en la oficina del porteador.

En las Pandectas aparecieron algunas disposiciones -- referentes al contrato de fletamento, en las Ordenanzas de Bilbao el capitán de la nave con su firma se obligó frente al comerciante a transportar sus mercancías.

El de transporte, es un contrato suigeneris que en la clasificación general es principal, pues no requiere de -- actos accesorios para perfeccionarse, oneroso porque se estimulan prestaciones recíprocas, de tracto sucesivo por cum- --

plirse en prestaciones periódicas y de adhesión, porque aún cuando hace siglos el servicio de transporte de personas o cosas estuvo al arbitrio de las partes y ellas pudieron discutirlo libremente; los contratantes de hoy no lo encuentran en la forma clásica de contrato en donde las partes discutan y fijen las condiciones de sujeción.

Se le considera contrato porque aún cuando presuponga necesariamente una declaración unilateral de voluntad de la empresa que ha establecido ya un estado de hecho, general y permanente, por su naturaleza recepticia, tácita o expresa hecha a cualquier persona seria y con ánimo de obligarse; -- queda suspendida y se mantiene como declaración unilateral de voluntad mientras no exista otra manifestando su adhesión a la propuesta.

Las condiciones fijadas por una de las partes al ofrecer al público un contrato puso cláusulas impresas faltando sólo algunos elementos como: Una manifestación de voluntad tácita al señalar el lugar de destino, la empresa impone precio y ruta a seguir, día y hora de servicios, etc., manifestandose un notorio desequilibrio en el predominio exclusivo de una voluntad, condicionada a su carácter de monopolio.

Al viajero no le es dado la posibilidad de participar y discutir las cláusulas del contrato en virtud de su desventaja económica sino sólo adherirse a las condiciones --

El mismo billete dá derecho a llevar libre de cargo hasta 25 kilogramos de equipaje transportados en el lugar -- destinado para objetos, a menos que los interesados prefieran llevarlos consigo permitiéndose cuando los bultos por su naturaleza, volúmen o en aspecto exterior no ocasionen molestias o daños a los demás pasajeros. El exceso de equipaje se cobrará a razón de un centésimo de la cuota de pasaje correspondiente por cada kilómetro y el viajero que lleve en su equipaje, joyas, pedrerías, billetes de banco, dinero, acciones de sociedades industriales, títulos de deuda pública u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificar el registro, manifestando su valor en venta o por el precio estimado, a su falta se liberará la empresa de responsabilidades en caso de usurpación o extravío--según artículo 143 del reglamento para la construcción conservación y servicios en los F.F.C.C.

El pago también da derecho al pasajero expedir a su favor recibo que ampare su equipaje en caso de pérdida o extravío, la empresa pagará un porcentaje adecuado a la clase de bulto, baúl, petaca o maleta de mano, siempre que la reclamación se haga con la contraseña respectiva y dentro de los 30 días siguientes a la fecha del viaje. En caso de avería la empresa lo indemnizará como pérdidas o extravío.

Se entiende por equipaje las ropas de vestir, de cama, libros, herramientas de arte u oficio y en general todos

los objetos destinados al uso personal o inmediato del viajero contenidos en cofres, maletas, baúles, cajas, sacos o -- bien piezas sueltas, sin cubierta alguna, muestrarios de -- agentes viajeros, cochecitos de mano para niños, bicicletas-- o artículos de regalo sin carácter de expedición comercial.

Los títulos son rigurosamente personales y válidos -- únicamente para la fecha de su expedición.

En los viajes por ferrocarril el pasajero debe comprar anticipadamente su billete y para ello presentarse a la oficina que en cada estación tiene la empresa un tablero a -- la vista del público indicando horarios de salida y llegada-- de trenes, precio del viaje y destino etc., debe adquirirse-- antes de la hora fijada para la partida y dirigirse a ocupar su asiento, si no se adquirió antes de iniciar el viaje, ten
drá que hacerlo dentro de éste desde la estación donde empe
zó a viajar.

El artículo 130 de la ley aludida reza "El viajero -- que no acredite con el boleto respectivo haber pagado la su-- ma correspondiente al asiento ocupado en los cohes, pagará -- el precio del pasaje con un recargo de 25%, desde el punto -- de salida hasta el que se provea de boleto, si ocupare asien
to de clase superior al del asiento, habiéndolo del que co
rresponda a su contraseña, pagará la diferencia al conductor del tren y si se negare a ello podría serle retenido su equi
paje hasta que verifique el pago sin perjuicio de obligarlo--

a bajar del tren en la primera estación. Si careciese de -- equipaje o el valor de este fuera evidentemente insuficiente que vendido no cubra la deuda a juicio de los agentes de la empresa, el viajero será puesto a disposición de la autoridad competente". Artículo 131 dice "El viajero que por falta de carruaje se viera en la necesidad de entrar en uno de clase superior que el designado en su boleto, nada satisfará la empresa por el exceso de precio, si por el contrario tuviera que ocupar una localidad de la clase inferior, la empresa devolverá la diferencia de su boleto inmediatamente -- que termine el viaje, estando obligado el conductor a hacer constar en el boleto la falta de asiento de la clase a que corresponde y reservándolo el pasajero en su poder para hacer la reclamación correspondiente".

A los pasajeros les está prohibido, entre otras, a -- subir y bajar de los trenes en movimiento, ocupar sitios don de otros hayan dejado objetos como señal de seguir ocupando los, a no ser que se trate de la estación terminal, también se incluye en el billete el Seguro del Viajero, obligando a la empresa ser responsable por la muerte o lesiones sufridos durante el transporte, con excepción de aquellos que provengan de fuerza mayor.

5.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS

El transporte fué el más viejo problema del antiguo-comerciante llevando y trayendo sus artículos para efectuar cambios no con el propósito de consumir objetos adquiridos - sino destinarlos a nuevos trueques, conduciendo satisfactores del productor al consumidor; el arte del cambio para el cambio hizo del hombre que habitualmente la ejerció la figura del comerciante y sus unidades de tráfico constituyeron - siempre funciones especiales del comercio reparando inconvenientes por la desigual distribución de riquezas y permitiendo aprovechar el mayor grado de consumibilidad en las materias primas con centros de transformación y adaptación.

No se puede pasar por alto el principio de la echa--zón conocida por el pueblo Helénico de la isla de Rodas, consistente en el reparto proporcional entre los interesados en la suerte de un buque sobre valor de objetos echados al mar para salvarlo; o en el transporte marítimo de mercancías del Consulado del mar Cap. LXXXIII: "Si un merdader contrata el transporte de mercancías determinadas y antes de llevarlas - en su totalidad o en mayor parte a la nave se arrepiente; es tará obligado a dar al patrón los gastos que para el viaje - se hubiera hecho" o si arrendó una nave para el transporte - de mercancías y alguna persona la mudase contra la voluntad del cargador a otro lugar de peores condiciones donde las -- mercancías perezcan, el cargador tendrá una acción ex locati

o si arrendó una para tres mil anforas y se pusiesen en ella menos, se pagará como si se hubieran cargado las tres mil.

La práctica usada en esa época en los transportes ma rítimos, se observó como el escribano de la nave anotaba las mercancías embarcadas en un cuaderno llamado Cartularium Navis (25) como origen del conocimiento de embarque, a partir del siglo XIII tuvo carácter independiente y con propiedad de verdadero título de crédito.

El tráfico de mercancías orientales muy importantes para Asiáticos y Europeos por la cantidad enorme de especias: canela, clavos, pimienta, nuez moscada, sedas, tapices, marfil, piedras y maderas preciosas, etc., que se comerciaban por vías marítima y terrestre entre Europa y Asia.

Con el descubrimiento de nuevas rutas marítimas y -- tierras vírgenes se dió gran impulso al tráfico de mercancías y los medios de transporte fueron perfeccionándose poco a poco aunque la industria en las colonias de España no progresaron porque la madre patria interesada en conservar y favorecer a los suyos no permitió que sus colonias las desarrollaran para evitar competencia.

El comercio sujeto a muchas prohibiciones no pudo de senvolverse en las colonias porque sólo se comerció con Espa

(25) Enciclopedia Universal Ilustrada. Tomo 63- Pág. 1115.

ña, y los puertos de Veracruz, Portobelo, Cartagena efectua-
ba el comercio exterior por la parte del Océano Atlántico a-
ellos llegaban las flotas o grupos de embarcaciones que sa-
lían de España y juntas atravesaban el Atlántico debidamente
escortadas para combatir a los piratas muy a menudo protegi-
dos por Francia, Inglaterra y Holanda.

El comercio interior de la colonia tropezó también -
con barreras, pues a la entrada de cada población, los artí-
culos debían pagar la alcabala, de modo que el tránsito de -
las mercancías por varias ciudades, encarecieron aquellas ex
cesivamente.

En el transporte de cosas en general hay 3 elementos:

a).- Sujeto, formado con el cargador o remitente, --
porteador o empresa de transporte y consignatario.

En el transporte marítimo de cosas, el que se obliga
a realizar el transporte se denomina Fletante, la persona en
cuyo provecho debe hacerse, Fletador y el precio convenido -
Flete.

b).- Objeto, constituído por las mercancías, motivo-
del arrastre y

c).- Carta de porte.

1.- El cargador.- Es la persona que entrega la cosa-
para su traslado a otro lugar y sus principales obligaciones
son: (Art. 588 Cod. Comercio).

"I.- Entregar las mercancías a trasladar sin la cual no hay transporte posible, en las condiciones de tiempo y lugar convenidos.

II.- Dar los documentos necesarios, especialmente -- fiscales para el libre tránsito y pasaje de la carga.

III.- Sufrir comisos, multas y demás penas impuestas por infracciones a las leyes fiscales e indemnizar al porteador de los perjuicios futuros llegados a causarle por violación a las mismas.

IV.- Sufrir las pérdidas y averías de mercancías procedentes por vicios propios o por causas fortuitos salvo los daños causados por culpa del porteador o por su incumplimiento.

V.- Indemnizarlo de todos los daños y perjuicios sufridos por falta de cumplimiento del contrato y todas las -- erogaciones necesarias sobre el mismo hecho en favor del cargador.

VI.- Remitir oportunamente la carta de Porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino".

Los principales derechos del cargador son: "Art. 589

I.- Variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diese con oportunidad la orden respectiva al porteador y entregase la carta de porte expedida a favor del primer consignatario.

II.- Variar dentro de la ruta convenida el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, donde debe indicar al porteador el nombre del nuevo consignatario si lo hubiere".

2.- Porteador.- Es la persona obligada a realizar el transporte y debe según el Art. 590 del Cof. de Comercio:

I.- Recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos.

II.- Empezar y concluir el viaje dentro del plazo estipulado precisamente por el camino señalado en el contrato.

III.- Verificar el viaje desde luego si no hay término ajustado y en el más próximo a la fecha del contrato si acostumbrase hacerlos periódicamente.

IV.- Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que los recibe hasta su entrega a satisfacción del consignatario.

V.- Entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva.

VI.- Pagar, en caso de retardo que le sea imputable la indemnización convenida o si no se ha estipulado, el perjuicio causado al cargador, deduciendo en uno y otro caso el monto respectivo del precio de transporte.

VII.- Entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, o si estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos, sin lesión exterior.

VIII.- Probar si las pérdidas o averías en las mercancías o retardo en el viaje han tenido por causa su culpa o negligencia, si alega no tener responsabilidad en sus acontecimientos.

IX.- Pagar pérdidas o averías a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuviesen las mercancías en el día y lugar de hacerse la entrega, debiendo en ese caso los peritos atender a las indicaciones de la carta.

X.- En general a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios resultados por su culpa, o porque no se dió cumplimiento al contrato relativo".

La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías se extinguen en dos años;

a).- Por el recibo de las mercancías sin reclamación

b).- Por el transcurso de seis meses en las expediciones efectuadas dentro de la República y de un año en los que se tengan lugar para el extranjero.. El tiempo de la prescripción comienza a correr, en los casos de pérdidas desde el día siguiente al fijado para término de viaje y en los de avería, después de las 24 horas de la entrega de mercancías.

El porteador tiene derecho (Art. 591 Código de Comercio)".

I.- A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verifique el viaje.

II.- A Recibir la totalidad del porte convenido si por negligencia o culpa del cargador no se verifica, si a virtud del convenio de transporte, hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo.

III.- A rescindir el contrato, si comensado el viaje impidiera su continuación un acontecimiento de fuerza mayor.

IV.- A continuar el viaje removido el obstáculo si no se ha rescindido el contrato.

Debe seguirse la ruta designada en el contrato si no fuese posible la más conveniente y si ésta resultare más larga podrá pedirse un aumento en los costos en proporción al exceso; pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención.

V.- A exigir el cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción y si éste, previo requerimiento rehusase u omitiese tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad.

VI.- A que el consignatario reciba de la carga averiada las mercancías ilesas, siempre que separadas de las averiadas, no sufrieren disminución en su valor.

VII.- A retener las mercancías transportadas mientras no se le pague el porte.

VIII.- A promover el depósito de las mercancías ante la Autoridad Judicial del lugar en donde haya de hacerse la entrega, si en él no se encontrase al consignatario o a quien lo represente o si hallándolo rehusare a recibirlas, previo al reconocimiento de su estado por peritos".

3.- El consignatario llamado también destinatario, es la persona a quien van dirigidas las mercancías, tiene las obligaciones de: "Recibir las mercancías sin demora siempre que lo permita su estado y las condiciones expresadas en la carta de porte, cubrir y reconocer los bultos de mercancías en el acto de su recepción " Art. 595 Cod. Comercio. Cuando lo solicite el porteador pagarle el porte y demás gastos sin perjuicio de reclamaciones futuras, ejercer dentro de 24 horas de la recepción de mercancías los derechos contra el porteador cualesquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades contraídas y debiendo reportar en caso de negligencia los perjuicios causados, cumplir las órdenes del cargador, dándole cuenta sin pérdida de tiempo cuanto ocurra relacionado con las mercancías porteadas.

Derechos:

"I.- Mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entregarán las mercancías cualesquiera que sean las órdenes en contrario dadas al cargador - con posterioridad.

II.- A no recibir las mercancías en los casos expresados en este título y cuando su valor no alcance para cubrir los gastos y desembolsos, recepción, conservación y - venta, con excepción de cuando tenga fondos del cargador.

III.- A que los anticipos hechos con motivo de la entrega de la carga se le reiteren" Art. 596 Cod. Comercio.

El segundo elemento del contrato de transporte es el objeto: Mercancías o Ganado.

Las mercancías son los objetos vendibles o destinados al mercado y todo el que la envíe a otro lugar usando un medio de transporte deberá hacer la declaratoria previa de - su número, peso, clase y calidad o si la entrega se verifica en el local de la empresa, tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

La Sociedad Mercantil está obligada a facturar sus - bultos y llevar dos libros talonarios foliados, uno donde se anotarán los efectos a transportarse y otro donde se tomará - razón de los mismos: en ambos constará el peso y tarifa del-

transporte, tiempo de la entrega, número de orden, clase, peso, medida y medio de transporte.

Cuando por sospechas de falsedad en las declaraciones relativas al contenido de un bulto determina la asistencia del remitente a su reconocimiento ante testigos con presencia del notario y si éstos invierten por notario requerido al efecto por mandamiento expreso de la autoridad competente, si no asistiesen se abrirá el bulto en presencia del notario y testigos de reconocimiento, los resultados se incluirán en el acta correspondiente que firmarán todos los presentes autorizados por el notario, se hará constar el lugar y fecha, el aviso dado al remitente, la clase de mercancía, su estado y número, circunstancias según la declaración etc., se conocerán al abrirse el bulto.

No podrá la empresa rebasar el plazo señalado para remitir bultos y cuando reciba los efectos bajo cubierta sellada, quedará exenta de toda responsabilidad entregándola en la misma forma y con los sellos intactos al remitente o su consignatario, el pago del transporte debe ser al contado según tarifa y no podrá negarse la empresa a transportarlas sobre todo si la mercancía es susceptible de averiarse.

Las empresas tienen derecho a desechar bultos que presenten mal acondicionados exteriormente, los precios fijados para el transporte de mercancías no podrán aumentarse

el retraso en el transporte dará derecho a indemnización de daños y perjuicios salvo casos de fuerza mayor. Si las mercancías no llegan a su destino bien conservadas en el plazo convenido el dueño puede exigir la responsabilidad a la empresa que haya faltado a las condiciones pactadas.

El precio del transporte es la cantidad de dinero pagada al porteador en compensación a sus servicios.

Es importante también apuntar que la regulación del transporte en el conocimiento de embarque para nuestra legislación comprende.

- 1.- La total capacidad de carga del buque.
- 2.- Solamente una parte de su capacidad
- 3.- Transporte de cosas determinadas

Estas podrán pactarse señalándose específicamente un buque donde deberá realizarse el transporte o bien sobre nave indeterminada; pero esta última forma ha adquirido en la época moderna una gran importancia ya que es la más usual debido al desarrollo del comercio marítimo y al aumento de compañías navieras con infinidad de barcos lo que determina la dificultad de contratar nave determinada.

Si se tratase del transporte de cosas determinadas - el porteador podrá transportarlas en cualquier buque siempre y cuando no se alteren las condiciones de seguridad con que fué pactado.

6.- LA CARTA DE PORTE

La carta de porte es un título de crédito del porteador expedido al cargador cuando recibe la mercancía con derecho al tenedor legítimo, recogerla en el lugar de destino; - se extiende en libros talonarios y tiene los requisitos de:

1.- "Nombre, apellidos y domicilio del cargador;
2.- Nombre, apellidos y domicilio del porteador;
3.- Nombre, apellidos y domicilio de la persona a -- quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al portador de la misma carta.

4.- La designación de los efectos con expresión de - cantidad genérica en peso y marcas o signos exteriores de -- los bultos.

5.- Precio del transporte

6.- Fecha de expedición

7.- Lugar de la entrega al porteador

8.- Lugar y plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario.

9.- Indemnización que haya de abonar al porteador en caso de retardo si sobre este punto mediere algún pacto". -- (del Artículo 581 Código de Comercio).

En los transportes verificados por ferrocarriles u - otras empresa sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bas tarán las cartas de porte expedidas al cargador, incluyendo- precio, plazo y condiciones especiales del transporte, y re-

glamentos cuya aplicación solicite si no hay tarifas, deberá el porteador aplicar precios baratos, consignando siempre su expresión o referencia en documentos pudiendo pedir copias - de la carta expedida por el porteador expresando en ellos su calidad de copia.

Las cartas son los títulos legales del contrato entre cargador y porteador, en caso de extravío o destrucción y aquel no pueda devolver la carta de porte deberá dar un recibo por los objetos recibidos produciendo éste los mismos - - efectos de la devolución de las cartas y al cargador la prueba de la entrega de la carga.

En el conocimiento del embarque, tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación gravamen o embargo sobre ellas, deberá - contener el título mismo para ser válido.

Tratándose del contrato de fletamento se distinguen tres clases:

Fletamento-arrendamiento, cuando el naviero o fletante pone a favor del fletador o cargador parte o todo el buque.

Fletamento-transporte cuando se entrega al naviero - un bulto.

Fletamento-pasaje cuando es objeto del transporte la misma persona del cargador y generalmente va incluido en el-

los lugares de salida y llegada de la expedición, la del precio evaluado por peritos o calculado con arreglo a las tarifas conforme a la distancia y condiciones del transporte, -- cuando se trata de la fecha o de un porteador con expediciones periódicas.

El Código de Comercio de 1854 estableció que el porteador no tenía personalidad para investigar el título usado por el consignatario al recibir las mercancías transportadas o conducidas y entregadas sin demora ni entorpecimiento alguno; el solo hecho de estar designado en la carta para recibirlas es responsable si no lo hiciere de todos los perjuicios ocasionados al propietario.

Si el transporte se hace por arrieros o trajimontes, es práctica común que intervenga un corredor en la extensión de la carta de porte por su conocimiento personal no siempre del remitente. La carta de porte es un medio de prueba, de instrucción a los agentes del porteador y un título para su poseedor durante el viaje; las mercancías representadas además de ser título legal del contrato entre porteador y cargador es una convicción que la ley ofrece y por su contenido -- se podrán decidir las contestaciones sobre su ejecución y -- cumplimiento, sin admitir excepciones de falsedad y error material en su redacción; cumplido el contrato se devolverá al porteador la carta expedida en virtud del canje, teniéndose por canceladas las respectivas consecuencias.

Como contrato bilateral, el transporte terrestre produce desde el momento de su perfección obligaciones y deberes para las partes, lugar de entrega etc.

Las mercancías llegarán a riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiese convenido lo contrario y el porteador será responsable de las pérdidas y averías si se probase en su contra negligencia o haber dejado de tomar precauciones que el uso tiene adaptadas entre personas diligentes; si a pesar de las precauciones habidas los efectos transportados corrieran riesgos de perderse por su naturaleza o accidente inevitable, el porteador podrá proceder a su venta poniendolos a disposición de la autoridad judicial o funcionarios competentes del lugar.

El Transportista está obligado a entregar los efectos cargados en el mismo estado en que según la carta de porte se hallaban al tiempo de recibirlos y si por efecto de averías quedasen inútiles, los géneros para su venta y consumo, no estará obligado el consignatario a recibirlos y los dejará por cuenta de la empresa de transporte exigiendo su valor.

Cuando el consignatario haga uso del derecho de abandono, la obligación del porteador será total y en algunas ocasiones el consignatario es el remitente o cargador el cual se designa así mismo, en otros casos es un tercero que sucede al cargador en sus derechos y obligaciones.

Cuando la carta de porte se hallara extendida a favor de persona determinada, la entrega se hará a esa persona determinada y se hallare extendida a la orden, se transmitirá por endoso sin responsabilidad que refiere la doctrina -- cambiaria por no ser la carta de porte documento de giro y - si lo estuviera al portador, será bastante para transmitirse por simple tradición.

Las empresas de transportes están obligadas a observar las condiciones de sus reglamentos y anuncios circulados al público.

El Artículo 600 del Código de Comercio contiene la - obligación del porteador de:

I.- "Publicar en el periódico Oficial del Estado, Distrito o Territorios, circular sus reglamentos fijandolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga;

II.- Entregar la carga en los puntos convenidos, - tan luego como llegue a su destino al que presente el conoci miento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones - contenidas o depositarla en sus almacenes mientras no haya - quien se presente a recibirlas; así como a devolver a los pa sajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de-

noche o maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si estos tuvieren el deber de su vigilancia".

"El cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa a los jefes de oficinas de tránsito al tiempo de recibirla para su conducción, en ningún otro caso se puede exigir esa revelación de la que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento permitan llevar " Ar tículo 601 del Código de Comercio.

El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzar el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y día de la rescisión, si no cumpliere con sus obligaciones el contrato no quedará rescindido.

"El contrato de transporte se rescinde de hecho antes de emprender el viaje o durante su curso si sobreviniese algún suceso de fuerza mayor que impida efectuar o continuar lo como: Declaración de guerra, prohibición de comercio, intersección de caminos u otros acontecimientos análogos, en estos casos cada uno de los interesados pierde los gastos hechos, si el viaje no se ha efectuado el porteador tiene derecho al pago de la parte proporcional al camino recorrido.-

Debe presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto donde ya no sea posible continuarse en el estado consignado en la carta de porte de la cual dar conocimiento oportuno al cargador a cuya disposición deben quedar las mercancías" según el Artículo 580 del Código de Comercio.

La carta de porte, talón o contrato de transporte de mercancías usado en las empresas de ese tipo constan de original y cuatro copias aprobadas y - foliadas por el Departamento de tarifas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son contratos que incluyen las condiciones de traslado establecidas por la empresa.

Usan por lo general ruta fija para sus actividades, valiéndose de - - reembarques para transportes a rutas distintas.

También les son comunes las pólizas de seguro por riesgo fijo a diferencia de los abiertos que cubren distintos daños.

Un ejemplar de la carta de porte usado por empresas de transporte de mercancía.

CENTRAL DE LINEAS DIV. OAXACA, S. A. DE C. V.						Nº 349125	
Oficinas y Bodegas Generales: Edificio Central de Líneas Calzada Gral. Ignacio Zaragoza 345 México, D. F. Cédula de Empadronamiento No. 38148-A Tel. 5-71-22-67, 5-71-30-85 y 5-71-30-44 Reg. Fed. de Camaritas C.I.D.-551125							
OAXACA, OAX. MATAMOROS 10 TENUANTEPEC, OAX. AV. JUANA C. ROMERO 18 SALINA CRUZ, OAX. M. AVILA CAMACHO 296	JUCHITAN, OAX. AV. JUAREZ Y MADERO IXTEPEC OAX. T. LA CATOLICA 25-C MATIAS ROMERO, OAX. 5 DE FEBRERO 9	ARRIAGA, CHIS. CONOCIDO TONALA, CHIS. DOMICILIO CONOCIDO T. GUTIERREZ, CHIS. 13a. PONIENTE Y 1a. SUR	S. C. LAS CASAS, CHIS. DOMICILIO CONOCIDO COMITAN, CHIS. DOMICILIO CONOCIDO C. CUAUHTEMOC, CHIS. DOMICILIO CONOCIDO	TAPACHULA CHIS. 1a. NORTE No. 1			
ORIGEN JUCHITAN, OAX. DIC. 2 de 19. 71			DESTINO CD. CD. BOON SON.				
REMITENTE Automoviles Economicos de Oaxaca S. A.			DESTINATARIO EQUIPOS AGRICOLAS EL YACHI, S. C.				
DOMICILIO Carretera Panamericana Km. 8195			DOMICILIO DR. NORRAN, E. BOENLINO, No. 1700, San.				
SE RECIBERA EN:			SE ENTREGARA EN:				
FRACCION NUM. 723		(7) CLASE 3a.	CUOTA POR TONELADA 1	(11) 1/6.	VALOR DECLARADO 1 N/D.		
TOTALES							
(1) NOM.	(2) CLASE	(3) QUE SE DICE CONTIENEN	(4) PESO	(5) VOLUMEN		(6) CONCEPTO	(7) CANTIDAD
(1) NOM.	(2) CLASE	(3) QUE SE DICE CONTIENEN	(4) PESO	MTS. I	PESO ESTIMADO	CONCEPTO	(7) CANTIDAD
20	Atados	con 5 Tablas 7/8.				FLETE	5 500.00
20	"	" 20 Hojas "				SEGURO	
20	"	" 10 " " "				D.LINEAS	
20	Ejes	" Sonortes "					
1	G. C.	Comilla					
TOTAL							500.00
REEMBARCO CONDUJO DE:			REEMBARCARSE CON:				
OBSERVACIONES:							
AGENTE			RECIBI DE CONFORMIDAD			DOCUMENTO	
CONDICIONES DE TRANSPORTE A LA VUELTA			FIRMA DEL DESTINATARIO				

CONDICIONES DE TRANSPORTE

CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE REALIZA EL TRANSPORTE DE LAS
MERCANCIAS O EFECTOS QUE AMPARA ESTA CARTA DE PORTE

PRIMERA.- Para los fines de este Contrato que celebran esta Empresa de Auto-Transportes y el usuario de servicio, se designará a la primera el porteador y el segundo el remitente.

SEGUNDA.- El Remitente deberá declarar con absoluta veracidad toda la información pedida en esta Carta Porte sobre la carga que entrega para su transporte. (Código de Comercio Artículo 583).

TERCERA.- El remitente que hiciere una declaración falsa con el fin de pagar un flete menor que el debido, abonará al porteador el doble de la diferencia que hubiera dejado de cubrir. (Reglamento del Capítulo de Explotación de Cambios de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículo 111).

CUARTA.- Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el porteador desee proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del remitente o consignatario. Si estos últimos no concurrieren se solicitará la presencia de un funcionario del Departamento de Tarifas o de Tránsito Federal y se levantará el acta correspondiente. El porteador tendrá en todo caso la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento. (Reglamento de Explotación de Caminos, Artículo 112).

QUINTA.- El remitente deberá proveer al porteador de todos aquellos documentos que las leyes y los reglamentos exijan para efectuar el transporte, tales como guías forestales, permisos para manejo de alcoholes, etc. En caso de no cumplirse con estos requisitos el porteador está obligado a rehusar el transporte. (Código civil, Artículo 588.- Reglamento de Explotación de Caminos: Artículos 108 y 120).

SEXTA.- El porteador deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el remitente, sin cargo adicional alguno y dentro de los plazos que estipula el -

Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. La obligación de recoger a domicilio no subsiste cuando se trate de embarques menores de 500 kilogramos. El porteador sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez cualquiera que sea el peso del embarque. Si éste no fuera recibido se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas del porteador. Código de Comercio: Artículo 590.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículo 158.- Reglamento de Explotación de Caminos, Artículo 106).

SEPTIMA.- Cuando se aplique la tarifa más baja que la ordinaria, la responsabilidad del porteador queda expresamente limitada \$ 800.00 por tonelada cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kilogramos y \$ 200.00 por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kilogramos. (Ley de Vías Generales de Comunicación, Artículo 69).

Tarifa más baja que la ordinaria es la que no incluye el cargo adicional a que se refiere la Condición 8a. siguiente.

OCTAVA.- Si el remitente desea que el porteador asuma la responsabilidad por un valor que él declare para la mercancía y por toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, deberá cubrir la tarifa Ordinaria. Tarifa Ordinaria es aquella que incluye un cargo adicional sobre las cuotas señaladas de \$ 0 20 por cada \$100.00 -- del valor declarado para la mercancía, siendo ésta la única diferencia con respecto a la Tarifa más baja que la ordinaria (Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículos 69 y - 80).

NOVENA.- Cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador está obligado a entregar la carga conforme a esta Carta de Porte, en las condiciones y con las responsabilidades que fija la ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responsa el mismo último porteador (Ley de Vías Generales de Comunicación. Artículo 74).

DECIMA.- Llegadas las mercancías a su destino, si al tiempo de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario lo hará constar en el documento contra el cual recibirá la carga y deberá formular su reclamación por escrito al porteador dentro de las 24 horas siguientes a su recibo. (Código de Comercio: Artículo 595 fracción V.- Reglamento de Explotación de Caminos. Artículo 125).

DECIMA PRIMERA.- El porteador podrá exigir el pago adelantado de los fletes cuando el valor comercial de los artículos no garantice el importe del servicio, igual procedimiento se observará tratándose de mercancías de fácil descomposición, de animales vivos o de la carga que deba dejarse en tránsito en la carretera, en lugares donde el porteador no tenga oficinas. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por cobrar", la entrega de la mercancía se hará contra el pago del flete, pudiendo el porteador retenerla mientras no se satisfaga éste. (Reglamento de Explotación de Caminos Artículos 121).

DECIMA SEGUNDA.- Esta Carta de Porte se ajusta al modelo -- aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y no podrá ser modificado sin la previa autorización de la misma dependencia. (Reglamento de Explotación de Caminos Artículo 109).

INSTRUCCIONES PARA LLENAR ESTA CARTA PORTE

La empresa Porteadora deberá llenar todos y cada uno de los datos que se consignan en la presente Carta de Porte y -- tomando como base las informaciones rendidas por el remitente, haciendo las verificaciones o comprobaciones que sean necesarias.

Al llenarse cada una de las columnas que figuran en el anverso se atenderá a las siguientes indicaciones:

la.- La forma de llenar las columnas (1) y (4) no requiere explicación.

2a.- En la columna (2) se indicará el nombre con que se conoce comúnmente, el envase que contenga los artículos como: cajas, rejas, huacales, tambores, atados, sacos, churlas, etc., y si no tienen envase se usará el término piezas.

3a.- En la columna (3), se indicarán los artículos utilizando exactamente los nombres con que figuran en la Clasificación de Corga, sin emplear signos o abreviaturas de ninguna especie. Si se tratare de algún artículo no clasificado se anotará además de su nombre comercial el de la mercancía a la cual fue asimilado.

4a.- La columna (5) se llenará únicamente cuando se trate de artículos sujetos a la regla número 2 del Reglamento de la Tarifa. Se indicarán en este caso el número de metros cúbicos que ocupe la carga y en la columna de peso estimado se anotará el que resulte de multiplicar 300 kilogramos por cada metro cúbico. Este dato será el que se considerará el embarque para calcular el flete correspondiente.

5a.- Los datos de los aportados (6), (7) y (8) se tomarán de la tarifa y serán exactamente los que la misma señale para el artículo de que se trate.

6a.- En la columna (9) se consignará el producto que resulte de multiplicar la cuota aplicada (columna 8) por el peso efectivo de la remesa (columna 4), o bien por el peso estimado (columna 5) si es que se trata de artículos sujetos a la regla número 2.

7.- TARIFAS DE TRANSPORTES

Las tarifas en el transporte son precios cobradas -- por empresas de servicios públicos al prestarlos, son listas de cuotas autorizadas para cobro de derechos al tránsito de personas, considerando para establecerlo unidad y distancia, o en el tráfico de mercancías al peso y volumen; considerado en el transporte un recorrido fijo, la tarifa es importante para la industria, comercio, público y la empresa que ofrece el servicio; porque una cuota es una cantidad representativa del gasto directo del medio de transporte, incrementada con otras cargas independientes del tráfico y la ganancia razonable del capital del accionista.

Una tarifa establecida anula toda tentativa de recurrir libremente a un acuerdo de voluntades, pero nuestras le yes permiten a las empresas porteadoras establecer tarifas de control para el Estado y varían conforme a los distintos medios de locomoción.

La lista de precios se establece de acuerdo con la clase de transporte, ruta y distancia a recorrer; por ello -- la costumbre y conveniencia exigen de tales tarifas una esta bilidad permanente, los precios deben calcularse de tal suer te que puedan proporcionar ingresos capaces de cubrir gastos totales de empresa transportadora y un margen de utilidad -- conveniente; en los Ferrocarriles por ejemplo o en los autobuses de pasajeros o camiones de carga, se advierte los cos-

tos correspondientes para cada uno de los servicios que pregtan, así en el transporte de mercancías son muchas las que -- se mueven en un mismo carro y en los mismo convoyes y no es fácil saber que proporción de los gastos totales corresponde a cada mercancía en particular, máxime si se piensa sobre la base de tonelada-kilómetro o pasajero-kilómetro.

El flete se carga por lo general con el peso o volúmen de las mercancías y por la unidad de pasajero en tonelada kilómetro, cuando el vagón va o viene vacío no tiene significación alguna y sin embargo origina también gastos, que no se pueden determinar con precisión porque no se puede medir costo del deterioro normal de una unidad de servicio, -- tampoco es posible fijar con exactitud matemática hasta que punto los durmientes de vía tendida, se pudren más que el -- desgaste natural de los rieles o se oxidan por falta de tráfico. La dificultad de establecer una relación entre gastos de conservación y de tráfico, se acentúan porque la mayor -- parte del equipo instalado de un ferrocarril se halla en la intemperie y los rieles y durmientes se desgastan más rápidamente en los túneles, no al aire libre, así como en las curvas, más que en las rectas.

Teóricamente las tarifas se establecen conforme a cada género de vehículo usado en el transporte, susceptibles -- de sufrir variaciones a las contingencias generales de ingresos y egresos por kilómetro recorrido, la contabilidad de empresas porteadoras tienen asignadas cuotas mayores a mercan-

cías de alto valor comercial, en compensación con las bajas-cuotas asignadas a mercancías de poco valor como de primera-necesidad argumentando que las primeras representan mayores-riesgos en su manejo que a las segundas; por lo tanto deben-protegerse de las responsabilidades y daños a sufrir, además las mercancías de alto valor pueden soportar mayores márgenes por utilidad de venta, en tanto las mercancías baratas -no pueden cubrir.

Por razones de riesgo los líquidos y los explosivos-son más peligrosos a los sólidos y vegetales; así, si un sa-co de azúcar se rompe no sufrirán deterioro los artículos --que viajan junto, no así si se rompe un recipiente de ácido-tendrá que responder la empresa de todas las reclamaciones -formuladas por parte de los dueños de artículos afectados, -de aquí la diferencia de tarifas basadas sobre riesgos.

Las empresas calculan cuotas de carga para diversas-mercancías a base de criterio y de las características toman-do en cuenta los factores siguientes:

- 1.- Distancia a recorrer
- 2.- Riesgo en el manejo
- 3.- Naturaleza del género (materia prima, produc-to elaborado, etc.)
- 4.- Valor del servicio
- 5.- Valor de la mercancía
- 6.- Posibilidades de retorno del vehículo carga-do o vacío.

El Lic. José Merino Blázquez (26) dice: "La tarifa - es la cantidad representativa del gasto directo del transporte, incrementada en la parte alicuota de gastos fijos a cargas permanentes independientes del tráfico, incluyendo en -- ellos, la utilidad honesta y razonable del capital del accionista".

La elaboración de una tarifa no es cosa arbitraria - porque:

1.- Cada unidad de servicio debe ser parte de un total,

2.- En la práctica se procura dividir al servicio público en un número de necesidades cada vez mayor correspondientes a diversas formas, clase y medidas de la demanda de aquí el principio establecido en el correo donde se divide - un gran número de unidades de consumo como: Carta, Tarjetas-postales, paquetes certificados, valores: reembolsos giros - etc., a cada unidad corresponde un precio.

De igual suerte las empresas transportadoras al prestar un servicio al público, no olvidan las tarifas establecidas, a más de ofrecer gran diversidad de unidades ajustadas - a cubrir gastos totales de empresas en los que aparecen las unidades fundamentales: Pasajero-kilómetro y tonelada-kilómetro.

(26) Las tarifas ferrocarrileras.- Revista investigación -- Económica, Primer Trimestre 1945 - Pág. 99 - Edición - Escuela Nacional de Economía U.N.A.M.

En la clasificación de mercancías transportadas se tiene en cuenta el valor comercial, tráfico, volumen, riesgo y otros, donde un nuevo valor económico se incluye en clases superiores con tipos de tarifas más elevadas que las mercancías corrientes de menor densidad, con tarifas proporcionales al valor tráfico, volumen etc.

Las normas seguidas por empresas porteadoras para ampliar el consumo y cubrir gastos de producción del servicio público, proporciona un gran número de unidades; no todas las empresas destinadas a prestar servicios están obligadas a regirse por un tipo uniforme de tarifas, de donde parten diferentes métodos de su aplicación, donde lugar a tres principales clases de tarifas establecidas en nuestro país.

1.- Tarifa proporcional, diferencial y uniforme (27)

Tarifa Proporcional.- En el conocimiento común se acostumbra considerar ésta como tipo clásico del cual derivan otras, es la que establece precio por longitud recorrida producto del precio unitario del kilometraje que ya no se usa actualmente por incosteable para el consumidor ya solo existe en algunos lugares fuera del control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como en el sistema autoriza-

(27) Transporte de las Mercancías en México- Mondragón Moreno Tesis - 1956 - Esc. Nal. de Economía - Pág. 122 - - Cap. III Biblioteca Central U.N.A.M.

do por el Departamento del Distrito Federal para el servicio urbano de taxímetros en la ciudad de México.

Tarifa Diferencial.- Es aquella que establece un precio unitario para el primer período de kilómetros y disminuye gradualmente conforme avanza la distancia, el precio total del transporte es la suma de los diferentes precios establecidos para distancias recorridas; este método es de amplia vigencia en los ferrocarriles y en los autotransportes de carga foráneas, las tarifas diferenciales demuestran que los gastos del transporte disminuyen al aumentar las distancias, el primer kilómetro cuenta más que el segundo y éste más del tercero y así sucesivamente, su cálculo no es difícil de explicar si consideramos los gastos fijos en un 60% independientemente de la distancia y un 40% correspondiente a gastos variables, en un ferrocarril por ejemplo, los primeros kilómetros recorridos reciben el peso total de los gastos fijos y los subsiguientes gastos variables que van disminuyendo al bajar potencias sin llegar a desaparecer.

Este criterio constituye un sistema de tarifas diferenciales que mejor se acomoda a los intereses en general y al primer período de kilómetros recorridos para obtener del servicio prestado el máximo beneficio, las tarifas deben ajustarse hasta donde sea posible para ser atractivas al consumidor y a la vez dejar beneficios a la empresa, es la teoría aplicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

do por el Departamento del Distrito Federal para el servicio urbano de taxímetros en la ciudad de México.

Tarifa Diferencial.- Es aquella que establece un precio unitario para el primer período de kilómetros y disminuye gradualmente conforme avanza la distancia, el precio total del transporte es la suma de los diferentes precios establecidos para distancias recorridas; este método es de amplia vigencia en los ferrocarriles y en los autotransportes de carga foráneas, las tarifas diferenciales demuestran que los gastos del transporte disminuyen al aumentar las distancias, el primer kilómetro cuenta más que el segundo y éste más del tercero y así sucesivamente, su cálculo no es difícil de explicar si consideramos los gastos fijos en un 60% - independientemente de la distancia y un 40% correspondiente a gastos variables, en un ferrocarril por ejemplo, los primeros kilómetros recorridos reciben el peso total de los gastos fijos y los subsiguientes gastos variables que van disminuyendo al bajar potencias sin llegar a desaparecer.

Este criterio constituye un sistema de tarifas diferenciales que mejor se acomoda a los intereses en general y al primer período de kilómetros recorridos para obtener del servicio prestado el máximo beneficio, las tarifas deben - - ajustarse hasta donde sea posible para ser atractivas al consumidor y a la vez dejar beneficios a la empresa, es la teoría aplicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Tarifa Uniforme.- Comunmente conocida por única y -- también llamada postal por llenar esta última función, el - - precio es idéntico por cada unidad transportada cualquiera - que sea la extensión del recorrido, por tanto el precio es - independiente de la distancia.

En los ferrocarriles y camiones, los sistemas de tarifas pasaron de la proporcional a la diferencial, en el - - transporte urbano es común la aplicación del sistema anterior y debe buscarse para los pasajeros la unificación de tarifas en tranvías, trolebuses y autobuses de pasajeros.

La Tarifa Uniforme.- Única y postal ya no está grava da conforme a la distancia, el precio de cada unidad de pasa je es independiente del recorrido; aunque la distancia sea - un factor de costo que no debe olvidarse.

Históricamente, en el transporte por correo se par-- tió de un sistema de tarifa escalonada conforme a la distan- cia, pero en la segunda mitad del siglo XVIII en Europa, se- implantó la tarifa única por convenio internacional entre -- los países del mismo continente. La implantación de la tari fa postal es favorecida por un conjunto de circunstancias es peciales que pueden aplicarse a mercancías de poco valor y a aquellas de cuya calidad atraen otros productos en mayor can tidad.

El transporte por correo tiene tres clases de tarifas:

- a).- Una para el servicio local
- b).- Otra para el interior del país y

c).- Una destinada al exterior o al extranjero;- pero todas con diferentes clases de servicio como ordinarios, entrega inmediata, servicio aéreo, acuse de recibo, por cobrar, etc.

Hay pues en vigor tres tarifas aplicadas a cada sistema particular del transporte, los que de momento son únicos y de mejor aplicación y provecho para los intereses de - empresas porteadoras y de consumidores en favor de los cuales interviene el Estado.

Una tarifa para el servicio público de Autotransporte pasajeros primera clase.

"TRANSPORTES SALTILLO RAMOS ARIZPE", S.C.L.

OFICINAS: V. CARRANZA PTE. 508

SALTILLO, COAHUILA.

AUTORIZADO CON FECHA 16 DE MAYO DE 1970.

TARIFA DE PASAJE NUM. 2 Y TABLA DE DISTANCIAS PARA EL SERVICIO PUBLICO DE AUTO-TRANSPORTES DE PASAJEROS EN 1/a. CLASE EN LA RUTA: SALTILLO-RAMOS ARIZPE Y P. I.

Kilómetros - - -	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.- SALTILLO	0.50	0.55	0.60	0.65	0.70	0.75	0.80	0.85	0.90	0.95
2.- PASO DE PEÑA	0.45		0.50	0.55	0.60	0.65	0.70	0.75	0.80	0.85
3.- VILLA OLIMPICA	0.55	0.35		0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.65	0.70
4.- R. DE PEÑA	0.65	0.35	0.35		0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.65
5.- ZICAMEX	0.70	0.35	0.35	0.35		0.40	0.45	0.50	0.55	0.60
6.- LOS ROFRIGUEZ	0.90	0.45	0.35	0.35	0.35		0.40	0.45	0.50	0.55
7.- LOS CARDENAS	1.10	0.65	0.55	0.45	0.35	0.35		0.40	0.45	0.50
8.- LOS BOSQUES	1.15	0.70	0.65	0.55	0.45	0.35	0.35		0.40	0.45
9.- GUANAJUATO	1.25	0.80	0.70	0.65	0.55	0.35	0.35	0.35		0.40
10.- RAMOS ARIZPE	1.35	0.90	0.80	0.70	0.65	0.45	0.35	0.35	0.35	

LAS CIFRAS QUE SE ENCUENTRAN SOBRE LA LINEA DIAGONAL INDICAN DISTANCIAS EN KILOMETROS, LAS QUE APARECEN ABAJO REPRESENTAN CUOTAS POR PASAJES INDIVIDUAL.- INCLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO A QUE ESTAN OBLIGADAS LAS EMPRESAS CONFORME A LA LEY.

Una tarifa para el servicio público de Autotransporte pasajeros Segunda Clase.

"TRANSPORTES SALTILLO RAMOS ARIZPE", S. C. L.

OFICINAS: V. CARRANZA PTE. 508

SALTILLO, COAHUILA.

AUTORIZADO CON FECHA 16 DE MAYO DE 1970.

TARIFA DE PASAJE NUM. 10 Y TABLA DE DISTANCIAS PARA EL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTES DE PASAJEROS EN 2/a. CLASE EN LA RUTA: SALTILLO-RAMOS ARIZPE Y - P.I.

	Kilómetros - - -										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.- SALTILLO	\$ 0	5	6	7	8	10	12	13	14	15	
2.- PASO DE PEÑA	0.40		1	2	3	5	7	8	9	10	
3.- VILLA OLIMPICA	0.50	0.10		1	2	4	6	7	8	9	
4.- RANCHO DE PEÑA	0.55	0.15	0.10		1	3	5	6	7	8	
5.- ZINCAMEX	0.65	0.25	0.15	0.10		2	4	5	6	7	
6.- LOS RODRIGUEZ	0.80	0.40	0.30	0.25	0.15		2	3	4	5	
7.- LOS CARDENAS	0.95	0.55	0.50	0.40	0.30	0.15		1	2	3	
8.- LOS BOSQUES	1.05	0.65	0.55	0.50	0.40	0.25	0.10		1	2	
9.- GUANAJUATO	1.10	0.70	0.65	0.55	0.50	0.30	0.15	0.10		1	
10.- RAMOS ARIZPE	1.20	0.80	0.70	0.65	0.55	0.40	0.25	0.15	0.10	0	

LAS CIFRAS QUE SE ENCUENTRAN SOBRE LA LINEA DIAGONAL INDICAN DISTANCIAS EN KILOMETROS, LAS QUE APARECEN ABAJO REPRESENTAN CUOTAS POR PASAJE INDIVIDUAL.- IN CLUYE EL SEGURO DEL VIAJERO A QUE ESTAN OBLIGADAS LAS EMPRESAS CONFORME A LA LEY.

**TARIFA GENERAL PARA AUTOTRANSPORTES
DE CARGA**

TABLA DE CUOTAS POR TONELADA. (28)

DISTANCIA Kilómetros	C L A S E				
	Primera	Segunda	Tercera	Cuarta	Quinta.
20	30.00	22.50	15.00	14.00	13.00
30	33.80	25.70	17.30	16.30	15.00
40	37.60	29.00	19.70	18.70	16.90
50	41.40	32.20	22.00	21.00	18.90
60	46.40	36.10	24.70	23.40	21.00
70	51.30	39.90	27.40	25.80	23.10
80	56.30	43.80	30.20	28.30	25.20
90	61.20	47.60	32.90	30.70	27.30
100	66.20	51.50	35.60	33.10	29.10
110	71.20	55.40	38.30	35.60	31.50
120	76.10	59.20	41.00	38.10	33.60
130	81.10	63.10	43.80	40.50	35.70
140	86.00	66.90	46.50	43.00	37.80
150	91.00	70.80	49.20	45.50	39.90
160	96.00	74.60	51.90	48.00	42.00
170	100.90	78.50	54.60	50.50	44.10
180	105.90	82.30	57.40	52.90	46.20
190	110.80	86.20	60.10	55.40	48.30
200	115.80	90.00	62.80	57.90	50.40
210	120.80	93.90	65.50	60.40	52.50
220	125.70	97.70	68.30	62.90	54.60
230	130.70	101.60	71.00	65.30	56.80
240	135.60	105.40	73.80	67.80	58.90
250	140.60	109.30	76.50	70.30	61.00
260	145.50	113.20	79.20	72.80	63.10
270	150.50	117.00	81.90	75.30	65.20
280	155.40	120.90	84.70	77.70	67.30
290	160.40	124.70	87.40	80.20	69.40

(28).- Circular número 225.- Reproducido por- Dpto. de Tarifas de la S.C.T.
de Concesión Federal. Pág. 11.

DISTANCIA: Kilómetros	C L A S E.				
	Primera	Segunda	Tercera	Cuarta	Quinta.
300	165.30	128.60	90.10	82.70	71.50
310	170.30	132.50	92.80	85.20	73.60
320	175.30	136.30	95.50	87.70	75.70
330	180.20	140.20	98.30	90.10	77.80
340	185.20	144.00	101.00	92.60	79.90
350	190.20	147.90	103.70	95.10	82.00
360	195.10	151.80	106.40	97.60	84.10
370	200.10	155.60	109.20	100.00	86.20
380	205.00	159.50	111.90	102.50	88.40
390	210.00	163.30	114.70	104.90	90.50
400	214.90	167.20	117.40	107.40	92.60
410	219.90	171.00	120.10	109.90	94.70
420	224.80	174.90	122.80	112.40	96.80
430	229.80	178.70	125.60	114.80	98.90
440	234.70	182.60	128.30	117.30	101.00
450	239.70	186.40	131.00	119.80	103.10
460	244.10	189.90	133.40	122.00	104.90
470	248.50	193.20	135.90	124.20	106.70
480	252.80	196.70	138.30	126.40	108.60
490	257.20	200.10	140.80	128.60	110.40
500	261.60	203.50	143.30	130.80	112.20

CLASIFICACION GENERAL DE EFECTOS PARA AUTOTRANSPORTES DE CARGA DE CONCE--
SION FEDERAL. (29)

ALGUNAS MERCANCIAS Y LA CLASE A QUE PERTENECEN

FRACCION	CLASE	ARTICULOS
1 .	3a.	ACCESORIOS PARA CALEFACCION Y REFRIGERACION.- En <u>hu</u> acales de madera, cajas de carton o madera, barriles, tambores o atados fletados.
2 .	4a.	ACEITE DE OLIVO.- Enlatado en caja de madera o cartón.
3 .	1a.	ACIDOS LIQUIDOS-CLORHIDRATO, MURIATICO, CRONICO, NI--TRICO HIDROFURICO, SULFURICO, FOSFORICO.- En envases de vidrio barro o metal, debidamente protegidos y <u>ais</u> lados.
4 .	5a.	AJO.- En costales de yute o arpilleras.
5 .	2a.	ALAMBRES, ARTICULOS DE:- En huacales de madera, cajas de cartón o madera, sacos, barricas, colotes y atados debidamente flejado.
6 .	2a.	ALBARDONES.- En cajas de cartón o madera, huacales o atados debidamente flejados.
7 .	3a.	ALCOHOLES.- En envases de vidrio, barro o metal, <u>empa</u> cados en cajas de cartón, tambores o barriles.
8 .	2a.	ALGODON.- Antiséptico, aséptico, absorbente y esterilizado en rollos, cajas de cartón, madera o huacales.
9 .	3a.	ALUMBRADO ELECTRICO, ARTICULOS DE: En caja de cartón o madera, barricas, huacales, cuñetes, atados, debidamente flejados; excepto bombillas y focos flourecen--tes.
10.	1a.	ANIMALES VIVOS, CHICOS.- En huacales protegidos.
11.	2a.	APARATOS DE RADIO.- En cajas de cartón, madera, <u>huaca</u> les.
12.	2a.	ARBOLES.- En atados o sueltos.
13.	3a.	ARMERIA, ARTICULOS DE: Incluye armas, Accesorios para armas, parque; en cajas de cartón, madera, huacales o barricas.

(29).- Clasificación de efectos para autotransportes de carga de Concesión federal de la Circular No. 225 S.C.T. pág. 22

FRACCION	CLASE	ARTICULOS
14.	5a.	ARROZ.- En sacos de manta o yute.
15.	2a.	ARTICULOS DE FANTASIA.- En cajas de cartón, madera, huacales, cuñetas, barricas y tambores.
16.	3a.	ARTICULOS DE PAPEL.- En cajas de cartón, madera, huacales, cuñetas, barricas o atados debidamente protegidos.
17.	1a.	ATAUDES.- Debidamente protegidos.
18.-	3a.	AUTOMOVILES, PARTES Y REFACCIONES DE:- En cajas de cartón, madera, huacales, atados, sueltos, cuñetas, & barricas.
19.	1a.	AVES DE CORRAL.- En huacales.
20.	2a.	AVICULTURA, APARATOS Y ARTICULOS DE:- En cajas de cartón, madera, huacales, sueltos debidamente protegidos.
21.	5a.	BARRETAS.- Seltas en atados, huacales o barricas.
22.	2a.	BAULES CON EFECTOS PERSONALES.- Fletados y cinchados.
23.	3a.	BEBIDAS ALCOHOLICAS.- En cajas de cartón protegidas.
24.	3a.	BRONCE, ARTICULOS DE:- En cajas de cartón, madera, huacales, cuñetas, barricas o tambores.
25.	4a.	BULBAS DE PLANTAS, FLORES.- En sacos de papel, yute, tela, cuñetas, barricas o tambores.
26.	1a.	BULBOS DE RADIO.- En cajas de cartón, madera, huacales cuñetas o barricas.
27.	5a.	CADENAS DE HIERRO.- En atados o sueltos, cajas de cartón, madera, huacales o barricas.
28.	4a.	CAFE TOSTADO, PREPARADO O SUSTITUTOS.- En cajas de cartón, madera, huacales, cuñetas, barricas o barriles.
29.	2a.	CAJAS DE MADERA ARMADAS PARA FRUTAS O LEGUMBRES.-
30.	3a.	CAMARAS DE HULE PARA LLANTAS.- En cajas de cartón, madera, huacales, atados o sueltos.

FRACCION	CLASE	A R T I C U L O S
31.	5a.	CARNES PREPARADAS.- En cajas de cartón o madera.
32.	5a.	CEMENTO PARA CONSTRUCCION.- En sacos de papel, manta o yute.
33.	5a.	CERVEZA.- En cajas de cartón o madera.
34.	3a.	CRITALERIA CORRIENTE.- En cajas de cartón, madera, -- huacales, barricas.
35.	1a.	CRISTALERIA FINA.- En cajas de cartón, madera, huacales o barricas.
36.	2a.	COMBUSTIBLES INFLAMABLES.- En envases de vidrio, barro o metal, debidamente protegidos, tambores, barriles o latas.
37.	4a.	CONCHAS.- En cajas de cartón, madera, huacales, barricas, o cuñetes, sacos de papel, manta o yute.
38.	5a.	COPRA.- En sacos de papel, yute, barriles o calas.
39.	3a.	CORTINAS DE ACERO.- En cajas de cartón, madera, huacales o sueltas, en rollos debidamente flejados.
40.	5a.	CUEROS CURTIDOS.- Atados o en pacas, prensados, paquetes o rollos.
41.	5a.	CHICHARO SECO.- En sacos.
42.	3a.	DISCOS PARA FONOGRAFOS.- En cajas de cartón, madera, huacales o barricas.
43.	2a.	EQUIPAJES.- Flejados y cinchados.
44.	1a.	ESPEJOS.- En huacales, protegidos y aislados.
45.	2a.	ESTATUAS.- En cajas de cartón, madera o huacales.
46.	1a.	EXPLOSIVOS Y MATERIALES INFLAMABLES.- Todos los materiales que se embarquen bajo esta fracción, deberán llenar todos los requisitos de seguridad para el manejo de los mismos y se transportarán a entero riesgo -- del dueño.
47.	1a.	FOSFORO BLANCO.- En envases de metal, herméticamente cerrados, empacados en cajas de madera.

FRACCION	CLASE	A R T I C U L O S
48.	5a.	FRIJOL.- En sacos de papel, manta o yute.
49.	1a.	FUEGOS ARTIFICIALES O PIROTECNIA.-
50.	1a.	FULMINANTES.
51.	4a.	"G" GANADO EN PIE.- Pagará por la capacidad total del vehículo.
52.	1a.	GUITARRAS.- En cajas de cartón, madera o huacales.
53.	4a.	HUESOS.- A granel o en costales.
54.	1a.	"I" INSTRUMENTOS MUSICALES.- En cajas de cartón, madera o huacales.
55.	1a.	"J" JAULAS PARA PAJAROS.- En cajas de madera, cartón o huacales.
56.	1a.	LETREROS LUMINOSOS.- En cajas de madera o huacales.
57.	2a.	LINO, ROPA DE:- En cajas de cartón, madera o huacales.
58.	2a.	LUNAS Y ESPEJOS.- Empacados en huacales y protegidos.
59.	5a.	"M" MADERAS CORRIENTE.- Atados o sueltos.
60.	4a.	MADERAS FINAS.- Atados o sueltos.
61.	4a.	MARMOL, LABRADO.- En cajas de cartón, madera o huacales.
62.	5a.	MIELES.- En latas, cajas de madera o cartón.
63.	4a.	MUEBLES.- Atados o sueltos.
64.	5a.	PIEDRA COMUN.
65.	4a.	PINTURAS.- En cajas de cartón, madera, huacales, latas cuñetes, barriles, barricas, tambores.
66.	1a.	POLVORA.- En envases de vidrio, metal, empacados en cajas de cartón, madera o huacales,
67.	3a.	TELEFONOS, ARTICULOS DE:- En cajas de cartón, madera, atados, rollos cuñetes y barricas.

FRACCION	CLASE	ARTICULOS
68.	5a. "Y" YESO.-	En sacos de papel, manta y yute.
69.	5a. YUTE.-	En rollos, petates, fardos y paquetes.
70.	4a. "Z" ZALEAS SECAS Y DE BORREGO Y CHIVO.-	Atados y flejados.

8.- VIAS DE COMUNICACION

En otros tiempos no había el menor indicio de caminos y fueron las aguas con su paciente correr las que por muchos siglos se abrieron paso a través de las rocas, animando al hombre primitivo a seguir su curso, como hilo conductor lo guiaba de modo seguro por zonas inaccesibles, abriendo senderos a orillas de ríos y torrentes, donde el hombre transitaba. Los caminos angostos de suelo pedregoso y desigual llamados de herradura serpenteando los distintos lugares más apartados, fueron por mucho tiempo los únicos utilizables, entre los griegos cuyo suelo muy accidentado evitó hacer caminos en pendientes por continuos peligros de derrumbamientos producidos por erosiones y deslaves originados a causa de fuertes lluvias; se hicieron así caminos con escaleras o daban un rodeo para salvar obstáculos, cuando el terreno fue pantanoso acostumbraron levantar a la orilla grandes diques para detener inundaciones.

Los romanos fueron en cambio los más hábiles constructores de caminos, debiéndose a ellos las mejores y más importantes vías de comunicación de su tiempo; cuando las legiones extendieron sus dominios a otras ciudades circunvecinas, hubo necesidad de construir caminos anchos cómodos y bien trazados para trasladarse en carruaje, así se construyó la vía Latina entre Roma y Nápoles, la Vía Salaria que sirvió para hacer el comercio de la sal, la Vía Appia, una larga vía romana que pasaba por las tumbas de importantes perso

najes romanos, bordeada de pinos suntuosos, llegaba hasta Tarento, siendo la primera vía enlosada, construida por Appio-Claudio en el año 312 A.C. (30)

Posteriormente se construyeron numerosos caminos en toda Italia, en las provincias romanas; en general en toda Europa. Como los estruscos, los romanos prefirieron construir sus vías en las cumbres o en la mitad de las praderas, para evitar inundaciones y derrumbes. siguiendo preferentemente líneas rectas en sus trazos.

En la época medieval, las pequeñas comarcas adquirieron autonomía bajo el dominio de un señor feudal, restringiéndose los poderes sobre tierras sólo de su señorío, olvidándose el arte de construirlos

Sólo unos cuantos caminos importantes se conservaron en Europa en el medioevo como los de santuarios famosos, volviendo a multiplicarse hasta con Napoleón Bonaparte quien -- dió gran impulso a las vías de comunicación.

El advenimiento del automovilismo en el siglo pasado, hizo los estudios sobre trazado de caminos y la técnica de su construcción con la ingeniería, porque el automóvil necesitó un camino de condiciones óptimas para correr libremente, inició la etapa de esplendor la carretera moderna, ancha, es

(3) El Libro de Nuestros Hijos.- Tomo I.- Edit. Uthea.- Pág. 431.

table, con perfil y trazado de medidas estrictas para la seguridad.

El camino y la carretera en los medios terrestres hacen posible la comunicación de un lugar determinando el desarrollo de los pueblos, su construcción requiere el esfuerzo de muchos hombres, un alto presupuesto económico y la intervención de numerosos ingenieros proyectando conocimientos exactos de la topografía del terreno en el cual se debe hacer el trazado, si hay un pantano, rodearlo para asentar la carretera sobre un sólido firme, evitar trazados en terrenos de fácil derrumbe y al atravesar un río será preciso construir sobre él un puente unir el mayor número de zonas pobladas para asegurar un tráfico importante.

Las carreteras se clasifican tomando en cuenta, llanuras, colinas o montañas donde se construyan, fomentando en las orillas plantaciones de árboles que con sus raíces tiendan a fijar el terreno y pavimentación según el automovilismo y el intenso tráfico moderno: de cemento, asfalto, adquin de madera, guijarro, ladrillos o algodón comprimido para aumentar su duración.

Las necesidades mismas del progreso exigen vías de comunicación en las cuales desaparezcan las dificultades de tránsito y los límites de velocidad; por eso en la mayor parte de los países se construyen carreteras especiales llamadas "Autopistas o Autovías" uniendo grandes centros de pobla

ción en lugares turísticos y zonas industriales o comerciales de gran interés. Las Autopistas disponen calzadas para cada dirección separadas con faja o camellón o fila de arbores para dar plena seguridad a conductores de ambos carriles, las calzadas de cada dirección disponen de un mínimo de 7.30 metros de ancho, su trazado es lo menos sinuoso posible, las curvas de pequeños ángulos, los pasos por montañas se hacen por túneles independientes para cada calzada y los cruces -- con otras carreteras o vías ferreas se hacen a base de pasos a desnivel determinando una obra de ingeniería de gran magnitud.

La carretera Panamericana es una de las proyectadas -- en el mundo de mayor importancia, porque está destinada a -- unir los países Americanos desde Fairbanks en Alaska hasta -- Buenos Aires, atravesando casi todos los países de América; -- el proyecto de esta gran vía continental se aprobó en la -- quinta conferencia de las Repúblicas Americanas celebrada en Santiago de Chile en 1932 (31) en donde para su realización -- se constituyó un organismo titulado Confederación de la Carretera Panamericana, con sede en Washington.

En México, durante la colonia los únicos sistemas de transporte terrestre existentes en el país fueron los viajes caminos carreteros construídos en los más importantes centros de población como:

(31) Libro de Nuestros Hijos - Vol. I- Edit. Hispano Americana Méx. 1956 Pág. 438.

a).- El camino de México a Acapulco contribuyendo al fomento del comercio por vía marítima entre México-Filipinas y e lejano Oriente.

b).- El Camino de México a Veracruz, de importante papel al completar la comunicación marítima entre nuestro país y España.

c).- El Camino de México a Santa Fé, por paso del Norte y los ramales de Valladolid, Guadalajara, San Luis Potosí y Monterrey.

d).- El Camino México-Oaxaca-Guatemala y otros de menos importancia o complementarios.

Durante el movimiento de independencia y la época de Reforma poco se puede hablar sobre caminos, porque hubo otros acontecimientos históricos que mantuvieron entretenidos a -- los gobiernos y el crecimiento de los centros urbanos, desarrollo de la industria y el comercio fueron actividades de -- segundo orden no siendo sino hasta después de la Revolución de 1910 cuando los gobiernos Revolucionarios se preocuparon por impulsar el crecimiento de las vías de comunicación.

En 1925 se inició en México con Plutarco Elías Calles, la formación de una red de buenas carreteras para automóviles con trascendencia social y económica para la comunicación y el desarrollo del país, en aquel entonces se creó -- un impuesto especial sobre venta de primera mano de gasolina a razón de \$ 0.03 por litro, para allegarse fondos con miras

a intensificar la construcción de caminos, acogiéndose con beneplácito y creándose la comisión Nacional para el estudio, construcción y conservación de una red nacional con todas las actividades de la comisión en manos exclusivas de personal mexicano.

Se inició un camino prolongado de frontera a frontera, de México Distrito Federal a Nuevo Laredo con una longitud de 1228 kilómetros, otras de México a Suchiate con 1535-kilómetros atravesando la República para unir muchos centros de población conociéndosele con el nombre de Carretera Panamericana.

La construida entre el Puerto de Veracruz y el de Acapulco pasó por la Capital de la República y con una longitud de 888 kilómetros.

La trazada entre la Ciudad de México y Guadalajara con 657 kilómetros pasa por ricas zonas industriales del Estado de México, Michocán y Jalisco es el primer tramo del Estímulo a la Costa Occidental.

La cuarta carretera Interoceánica de Matamoros a Mazatlán con un desarrollo de 1277 kilómetros comunica ambas costas pasando por la mesa central.

Otras carreteras más cortas unieron a la Ciudad de México con Toluca, Cuernavaca etc. una parte adicional comunicó Chiapas a Quintana Roo, Sonora y Baja California con el resto del país; aumentó también la rapidez y potencia de mo-

tores habiendo necesidad de trazar mejores caminos, así se inauguró en 1952 la primera Autopista entre la Ciudad de México-Cuernavaca que forma parte de la carretera al Puerto de Acapulco, después se trazaron otras de magnífica construcción como la Autopista México-Puebla o la Autovía México Querétaro, todas rinden grandes servicios a la vida económica, social y cultural del país que cuenta hoy con 45,000 kilómetros de carreteras de primer orden, 75,000 kilómetros de caminos vecinales, se han construido muchos puentes de notable ingeniería y cómodas terminales en donde el pasajero o la mercancía inician su recorrido.

Las vías.- La historia del tren es la historia de los carriles en las cuales la locomotora corre arrastrando una fila de vagones, primero fueron los antiquísimos caminos de tierra apisonada que tenían en su centro dos filas de piedras duras sobre las cuales marchaban los carros, conocidos entre romanos, cuyos vestigios aún quedan en Pompeya, denominándose vías férreas, de ahí procede el nombre de vía férrea; después en el siglo XVII se acostumbró a construir fortificaciones colocando largas filas de tablas para facilitar la marcha de las carretillas dedicadas al transporte de material, así fueron sin duda los antecedentes inmediatos de los carriles. Más tarde en las minas de cargón de Newcastle, Inglaterra se construyeron toscas vías de rieles de madera, más altas a nivel del suelo sobre los cuales corrían las vagonetas, cubiertas con una placa de metal en 1738; en 1770 -

fueron sustituidos por los de hierro y años más adelante de acero, montados sobre trozos de madera llamados durmientes - para conservar el nivel y el peso de la locomotora con sus numerosos vagones.

Trazar una vía férrea de interminables y paralelas - líneas que arrastrará decenas y decenas de vagones cargados de pasajeros o mercancías, requiere un estudio detallado sobre un suelo firme, plano y espacioso; en las terminales o - puntos intermedios se han construido estaciones o puestos de guardia donde se alojaban centinelas; hoy constituyen puntos donde convergen todas las líneas, los trenes que de ella salen están obligados a continuar al menos durante cierto recorrido, el mismo trayecto seguido por otros a su llegada, es a manera de terminal de autobús, una gran estación, pero más espaciosa, con venta de boletos, pesaje de bultos, sala de espera, mapas de rutas, pizarrones de horarios de salida, -- llegada de trenes, tarifas de primera y segunda clase, una - oficina de policía, puesto de primeros auxilios, etc. todos de gran importancia por constituir parte de la estación terminal.

Las estaciones intermedias son en general de construcción más sencilla, de la misma importancia política y comercial a la población en donde se ubican, como las estaciones de paso de Jalapa, Orizaba, o Córdoba de las líneas férreas que unen México con Veracruz; en cambio Acambaro e Irapuato son estaciones correspondientes a nudos ferroviarios y

por tanto de mayor importancia por necesidad de atender a -- distintas líneas. Una estación terminal es una construcción verdaderamente complicada con andenes y montacargas espaciosos donde llegan y salen infinidad de vías, cuyo costo es -- tan elevado donde sólo la intervención del Gobierno Federal -- o una empresa poderoso económicamente hacen posible su construcción más cuando se trata de modernos trenes subterráneos para pasajeros como nuestro metropolitano con tres líneas -- con 49 estaciones, de los cuales 46 son simples y tres de correspondencia o trasbordo distando una de la otra 850 metros aproximadamente.

La línea uno tiene 19 estaciones, la dos con 22 y la tres tiene 8.

Línea Uno.- Zaragoza, Gómez Farías, Aeropuerto, Balbuena, Moctezuma, San Lázaro, Candelaria, Merced, Pino Suárez, Isabel la Católica, Salto del Agua, Balderas, Cuauhtémoc, Insurgentes, Chapultepec, Juanacatlán, Tacubaya y Observatorio.

Línea Dos.- Taxqueña, General Anaya, Ermita, Portales, Nativitas, Villa de Cortes, Xola, Viaducto, Chavacano, San Antonio Abad, Pino Suárez, Zócalo, Allende, Bellas Artes, Hidalgo, Revolución, San Cosme, Colegio Militar, Popotla, -- Cuitlahuac y Tacuba.

Línea Tres.- Centro Médico, Hospital General, Niños-Héroes, Balderas, Juárez, Hidalgo, Guerrero y Tlatelolco.

Con un total de 42.2 kilómetros de longitud; las líneas uno y tres aproximadamente la mitad de la línea dos están construidos en túneles de 7 metros de ancho por 6 a 9 carros en sentidos opuestos; la otra parte de la línea dos -- construida sobre la calzada de Tlalpan está descubierta.

Con el ferrocarril subterráneo la Ciudad de México, entra a una nueva era del transporte, la era del Metro.

En cuanto a las vías marítimas y aéreas se trazan -- imaginariamente en el mar y en el aire por donde han de cruzar las naves al realizar su viaje y sus estaciones terminales son los lugares de la costa dispuestas por el hombre para dar abrigo a los barcos o el aeródromo donde salen y llegan los aviones de las líneas de comunicación aérea que por su velocidad y sin trasbordos ni detenciones intermedios justifican sus elevadas tarifas en relación con vías terrestres más lentas.

Los Aeropuertos, son las estaciones de los aviones donde se concentran todos los servicios necesarios para el arribo y la partida de los pasajeros; existen en ellas largas pistas de hormigón o de césped donde aterrizan y se elevan los aviones, pistas de carreteo de mercancías, una plataforma de estacionamiento, edificio de la dirección de aeropuerto, torre de control provisto de radar, radio señales luminosas, estación de pasajeros, hangares, instalaciones para fiscalización y eventual reparación de máquinas, almacenes -

de combustible para el abastecimiento de aviones, instalaciones científicas para la previsión del tiempo, transmisión y recepción de noticias entre el campo de aviación y los aviones en vuelo etc.

En resúmen es una pequeña ciudad, cercana a las grandes urbes con extensiones de terrenos de 8 a 12 kilómetros cuadrados o más y sus dimensiones son constantemente ampliadas a fin de adaptarlas a la potencia cada vez mayor de los aviones para su partida y arribo, pistas largas, los aeropuertos o aeródromos civiles de servicio público sujetos al control, vigilancia e inspección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sus servicios se cobran con tarifas autorizadas previamente por la misma Dependencia, pudiendo tener carácter de aeropuertos internacionales cuando sean declarados como tales por el Poder Ejecutivo Federal, se habilitan para servicios internacionales y satisfagan requisitos reglamentarios correspondientes.

No podrán explotarse vías generales de comunicación, objetos de concesión o permiso, ni sus servicios conexos sin que previamente autorice su funcionamiento la Secretaría de Comunicaciones de acuerdo con las prevenciones reglamentarias (art. 48 Ley de Vías Generales de Comunicación).

Presentarán ante la Secretaría de Comunicaciones --
anualmente un informe que contenga, con referencia a los doce meses anteriores los datos técnicos administrativos o es-

tadísticos de las empresas que permitan conocer las formas de explotar dichas vías en relación con los intereses públicos y del gobierno sin perjuicio de proporcionar también en cualquier tiempo aquellos datos o documentos que requiere la Secretaría.

Las maniobras de carga, descarga, estiba, desentiba, alijo, acarreo, almacenaje y trasbordo que se ejecuten en -- las zonas federales se considerarán como actividades conexas con las vías generales de comunicación y requieren permiso de la Secretaría de Comunicaciones y de Obras Públicas.

Para construir, establecer y explotar vías Generales de Comunicación será necesario tener concesión o permiso del Poder Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones además de un plan general que responda a las necesidades de la economía nacional.

Los permisos o concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías de comunicación se otorgan solo a ciudadanos mexicanos o a sociedades constituídas conforme a las leyes del país, en este último caso se incluye en la escritura constitutiva la clausula calvo.

En los casos en que se susciten controversias sobre la interpretación y cumplimiento de las concesiones y contratos relacionados con las vías de comunicación y medios de -- transporte se decidirán:

- a).- En los términos de las concesiones y contratos.
- b).- De acuerdo con la ley de Vías Generales de Comu
nicación sus reglamentos y leyes especiales.
- c).- Por los preceptos del Código de Comercio.
- d).- Por los preceptos de los Códigos: Civil para el
Distrito y Territorios Federales y Federal de -
Procedimientos Civiles.
- e).- Con las necesidades mismas del servicio público
de cuya satisfacción se trata.

Así mismo corresponde a los Tribunales Federales co-
nocer de todas las controversias de orden civil en que fuere
parte actora, demandada o tercera perjudicada una empresa de
Vías Generales de comunicación.

Son Vías de Comunicación según nuestra Ley vigente:

- 1.- Los mares territoriales en la extensión y términos que -
establezcan nuestras leyes y el derecho internacional.
- 2.- Las corrientes flotantes y navegables y sus afluentes --
cuando desemboquen en el mar o lagos, su cauce sirva de-
límite a una Entidad Federativa o al territorio nacional,
pases de una entidad a otra o crucen la línea divisoria-
con otro país.
- 3.- Los lagos, lagunas y esteros flotantes o navegables siem
pre que se comuniquen permanentemente con el mar, esten-
ligados a corrientes constantes, su vaso sirva de límite.

- 4.- Los canales destinados a la navegación.
- 5.- Los ferrocarriles cuando comuniquen dos o más entidades federativas esten dentro de la zona fronteriza de cien - kilómetros o a faja cincuenta kilómetros a lo largo de - las costas, entronquen o conecten con otra vía, los construídos por la Federación y los particulares cuando ha-- gan servicio público o auxiliares de explotación indus-- trial.
- 6.- Los caminos cuando entronquen con alguna vía de país ex-- tranjero, comuniquen a dos o más Entidades Federativas o cuando en su totalidad o mayor parte sean construídas -- por la Federación.
- 7.- Los puentes construídos sobre líneas divisorias, sobre - vías generales de comunicación o sobre corrientes de ju-- risdicción federal.
- 8.- El espacio aéreo nacional en que transiten las aereona-- ves.
- 9.- Las líneas telefónicas instaladas.
- 10.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se-- propaguen ondas electromagnéticas.
- 11.- Las rutas del servicio postal.

PRINCIPALES CAMINOS NACIONALES, RUTA Y KILOMETRAJE A QUE DIS
TAN DE LA CIUDAD DE MEXICO. (32)

CAMINOS NACIONALES

- 1.- MEXICO - ENSENADA
- 2.- MEXICO - CIUDAD JUAREZ
- 3.- MEXICO - PIEDRAS NEGRAS
- 4.- MEXICO - NUEVO LAREDO
- 5.- MEXICO - MATAMOROS
- 6.- MEXICO - TAMPICO
- 7.- MEXICO - VERACRUZ
- 8.- MEXICO - MERIDA
- 9.- MEXICO - CIUDAD CUAUHEMOC
- 10.- MEXICO - ACAPULCO
- 11.- MATAMOROS-MAZATLAN
- 12.- TAMPICO-BARRA DE NAVIDAD
- 13.- COATZACOALCOS - SALINA CRUZ

RUTA NO. 1

MEXICO - ENSENADA

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Palmillas	159
San Juan del Rio	169
Desviación - Amealco	180
Pedro Escobedo	190
Querétaro	219
Celaya	264
Salamanca	304
Irapuato	325
Abasolo	357
Pénjamo	378
La Piedad	413
Degollado	434
Ayo el Chico	461
Atotonilco el Alto	485
Tototlán	515
Zapotlanejo	546
Guadalajara	583
Glorieta Minerva	587
Desviación Ameca	612
Acceso de Tequila (1 Km.)	644
Magdalena	664
Ixtlán del Rio	726
Tepic	814
Desviación San Blas	849
Desviación Santiago Ixcuintla	872

Desviación Tuxpan	886
Desviación Acaponeta	953
Escuinapa	1017
Desviación Rosario	1040
Villa Unión	1084
Mazatlán	1107
Culiacán	1331
Guamuchil	1437
Desviación Guasave	1479
Desviación los Mochis	1538
Navojoa	1695
Ciudad Obregón	1763
Guaymas	1890
Hermosillo	2027
Desviación Benjamín Hil	2156
Santa Ana	2198
Altar	2271
Caborca	2302
Sonoita	2452
San Luis Rio Colorado	2653
Desviación Mexicali	2718
Tacate	2857
Tijuana	2906
Ensenada	3014

RUTA NO. 2

MEXICO - CIUDAD JUAREZ
(vía corta)

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Querétaro	219
San Miguel Allende	249
San Luis de la Paz	307
Santa María del Río	377
San Luis Potosí	423
Salinas	518
Ojo Caliente	582
Troncoso	587
Zacatecas	611
La Escondida	617
Entronque Morelos	627
Fresnillo	671
Entronque la Chicharrona	688
Río Grande	748
Cuencamé	885
Nazas	912
Lerdo	988
Gómez Palacio	994
Bermejillo	1032
Mapimi	1033
Yermo	1100
Ceballos	1119
Zavalza	1137

Jiménez	1224
Parral	1227
Ciudad Camargo	1297
Ciudad Delicias	1366
Meoqui	1375
Chihuahua	1451
Casas Grandes	1607
Moctuzuma	1642
Villa Ahumada	1692
Samalayuca	1775
Ciudad Juárez	1825

MEXICO - PIEDRAS NEGRAS

RUTA NO. 3

KILOMETROS

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

Palmillas	159
Pedro Escobedo	190
Querétaro	219
Desviación a Buena Vista	249
Desviación a San Luis de la Paz	307
Desviación a Santa María del Rio	377
San Luis Potosí	423
Entronque Huisache	531
Matehuala	615
Entronque San Roberto	741
Saltillo	873
Acceso a Frausto	936

Desviación a Mina	1036
Castaños	1049
Monclova	1064
Desviación a Sabinas	1179
Nueva Rosita	1189
Allende	1251
Morelos	1258
Nava	1270
Piedras Negras	1312

RUTA NO. 4

MEXICO - NUEVO LAREDO

VIA TAMAZUNCHALE

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:	KILOMETROS
Colonia	84
Pachuca	92
Actopan	117
Ixmiquilpan	158
Huichapan	166
Tasquillo	177
Zimapan	199
Jacala	265
Tamazunchale	359
Tamuín	463
Ciudad Valles	465
Antiguo Morelos	531
Tampico	558
Ciudad Mante	561

Limón	572
Lleras	635
Ciudad Victoria	696
Villagrán	802
Linares	850
Montemorelos	902
Allende	925
Villa de Santiago	948
Monterrey	984
Hidalgo	998
Cienega de Flores	1018
Sabinas Hidalgo	1084
Vallecillo	1111
Nueva Ciudad Guerrero	1193
Nuevo Laredo Tamaulipas	1216

RUTA No. 5

MEXICO - MATAMOROS

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Colonia	84
Pachuca	92
Actopan	117
Ixmiquilpan	158
Huichapan	166
Tasquillo	177
Zimapan	199
Jacala	265
Tamazunchale	359

Tamuín	463
Ciudad Valles	465
Antiguo Morelos	531
Tampico	558
Ciudad Mante	561
Limón	572
Lleras	635
Ciudad Victoria	696
Jiménez	786
San Fernando	865
Buenos Aires	892
Santa Teresa	922
Valle Hermoso	943
Brecha 82	976
Matamoros	1002

RUTA NO. 6

MEXICO - TAMPICO TAMPS.

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Colonia	84
Pachuca	92
Tulancingo	139
Acaxochitlán	163
Zacatlán	175
Huauchinango	192
Xicotepéc	213
Poza Rica	293

Thuatlán	313
Tuxpan	348
Temapache	379
Potrero del Llano	391
Alazán	393
Tepetzintla	408
Chicontepéc	441
Tantoyuca	459
Tenpoal	489
El Higo	516
Pánuco	554
Canoas	569
Tampico Tamaulipas	604

RUTA NO. 7

MEXICO - VERACRUZ

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Santa Martha	15
Los Reyes	19
Texcoco	41
Calpulalpan	79
Hueyotlilpan	107
Acotoxco	131
Apizaco	137
Huamantla	163
Cuapiaxtla	190
El Carmen	193
Zacatepéc	207

Alchichica	232
Perote	254
Jalapa	307
Conejos	370
Desviación a carcel	379
Veracruz	425

RUTA NO. 8

MEXICO - MERIDA

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Puebla	126
Amozoc	143
Desviación a Jacala	167
Tecamachalco	182
Desviación a Tehuacán	243
Acultzingo	280
Orizaba	308
Fortín	323
Córdoba	330
Desviación a Tierra Blanca	389
Alvarado	487
Lerdo de Tejada	518
San Andrés Tuxtla	571
Acayucan	662
Cosoleacaque	693
Desviación a Minatitlán	701
Desviación a Coatzacoalcos	722
Nuevo Teapa	736

Blasillo	781
Pico de Oro	805
Cárdenas	842
Villahermosa	891
San Román	964
Frontera	966
Campechito	989
Nuevo Progreso	1009
San Antonio	1016
Atasta	1028
Zacatal	1055
Ciudad del Carmen	1059
Puerto Real	1096
Acceso de Isla Aguada	1101
Champotón	1205
Seybaplaya	1238
Lerma	1262
Campeche	1272
Desviación a Becal	1300
Cayal	1314
Holcatzín	1335
Hopelchen	1356
Bolonchen	1389
Santa Elena	1429
Desviación a Ruinas Uxmal	1443
Muna	1458
Yaxcopoil	1487

Uman	1503
Mérida	1520

RUTA NO. 9

MEXICO - CIUDAD CUAUHEMOC

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Los Reyes	19
Santa Bárbara	29
Chalco	37
Amecameca	59
Cuatla	102
Desviación Amayuca	120
Desviación a Izucar de Matamoros	164
Entronque con Carretera 190	167
Tehuizingo	210
Acatlán	250
Petlalcingo	274
Huajuapán	314
Tamazulapán	354
Desviación a Tlaxiaco	376
Yanhuitlán	390
Nochistlán	405
Huitzo	475
Oaxaca	508
Desviación a Guelatao	514
Totolapán	585
El Camarón	638
Reforma	687

Desviación a Salina Cruz	755
Tehuantepec	756
Juchitán	782
Desviación a Acayucan	796
Tapanatepec	887
Las Cruces	945
Cintalapa	964
Ocozocuautila	1011
Berriozabal	1027
Tuxtla Gutiérrez	1046
Chiapa de Corso	1061
Desviación Villa Hermosa	1080
San Cristobal de las Casas	1130
Amatenango del Valle	1168
Comitán	1217
La Trinitaria	1234
Ciudad Cuauhtémoc	1302

RUTA NO. 10

MEXICO - ACAPULCO

DE LA CIUDAD DE MEXICO A:

KILOMETROS

Tres Cumbres	52
Cuernavaca	76
Entronque Palmira	80
Entronque Alpuyeca	99
Desviación a Puente de Ixtla	109
Desviación a Amacuzac	119

Desviación a Buena Vista de Cuellar	145
Desviación a Iguala	172
Entronque a Sabana	192
Mexcala	220
Zumpango	258
Entronque a Chilpancingo	273
Petaquillas	282
Tierra Colorada	333
Desviación a Ometepec	397
Glorieta Diana	404
Acapulco	408

MATAMOROS - MAZATLAN
KILOMETROS

ruta NO. 11

DE MATAMOROS A:

Empalme	41
Río Bravo	73
Reynosa	98
General Bravo	197
China	209
Cadereyta	292
Monterrey	328
Santa Catarina	342
Ramos Arizpe	399
Saltillo	414
General Zepeda	457
Parras	542
La Cuchilla	618

Emiliano Zapata	636
Matamoros	666
Torreón	687
Gómez Palacio	693
Lerdo	698
Nazas	774
Cuencamé	801
Guadalupe Victoria	869
Francisco I. Madero	890
Durango	946
El Salto	1047
Las Adjuntas	1065
Concordia	1220
Villa Unión	1242
Mazatlán	1265

RUTA NO. 12

TAMPICO - BARRA DE NAVIDAD

DE TAMPICO A:

KILOMETROS

Canoas	35
Ebano	59
Tamuín	109
Entronque Carretera 85	138
Ciudad Valles	140
Rio Verde	274
San Luis Potosí	402
Villa de Arriaga	463
Ojuelos	486

Entronque a Carretera 45	554
Lago de Moreno	557
San Juan de los Lagos	603
Jalostotitlán	622
Valle de Guadalupe	647
Pegueros	656
Arandas	665
Tepatitlán	675
Yahualica	680
Zapotlanejo	716
Guadalajara	753
San Agustín	774
Buena Vista	786
Acatlán	797
Villa Corona	806
Cocula	826
Crucero Santa María	830
Tecolotlán	865
Unión de Tula	909
Autlán de Navarro	945
Casimiro Castillo	981
La Huerta	1008
Melaque	1049
Jaluco	1051
Barra de Navidad	1054

RUTA NO. 13

COATZACOALCOS - SALINA CRUZ

DE COATZACOALCOS A:	KILOMETROS
Puente Coatzacoalcos	4
Nanchital	7
Minatitlán	25
Cosoleacaque	33
Acayucan	64
Sayula	73
El Naranjo	114
Desviación a Jesús Carranza	130
Desviación a Juchilapa	139
Donaji	155
Palomares	164
Sarabia	174
Desviación a Matías Romero	199
Cruz Azul	206
Entronque La Ventosa	243
Juchitán	259
Tehuantepec	284
Salina Cruz	303

RUTA NO. 13

COATZACOALCOS - SALINA CRUZ

DE COATZACOALCOS A:	KILOMETROS
Puente Coatzacoalcos	4
Nanchital	7
Minatitlán	25
Cosoleacaque	33
Acayucan	64
Sayula	73
El Naranjo	114
Desviación a Jesús Carranza	130
Desviación a Juchilapa	139
Donaji	155
Palomares	164
Sarabia	174
Desviación a Matías Romero	199
Cruz Azul	206
Entronque La Ventosa	243
Juchitán	259
Tehuantepec	284
Salina Cruz	303

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES.

PRIMERO.- Las sociedades mercantiles originados en la edad media y trasmitidas íntegramente a nuestro país a través de leyes españolas, alcanzan una estructura compleja en nuestros días por la intención de personas que en él intervienen o por la ley, delimitadas plenamente de las personas físicas con personalidad jurídica independiente de la de sus socios cuya finalidad es combinar materias primas, capital y trabajo para generar mercancías o prestar servicios al público.

SEGUNDO.- Las empresas como personas morales dotadas de vida propia, capacidad y ejercicio, patrimonio social, nombre, domicilio, duración, objeto y nacionalidad se constituyen por su forma en: Sociedad en nombre colectivo, en Comandita simple, de Responsabilidad limitada, Anónima, en Comandita por acciones y Cooperativa; cada una con características peculiares, procuran la división y mecanización del trabajo, eliminación del pequeño comerciante, intervención del Estado en el renglón fiscal, programas de mejoramiento social etc., resultando siempre un centro de trabajo generador de actos civiles mercantiles o laborales.

TERCERO.- El transporte, cambio y movimiento fué siempre un obstáculo para el hombre desde la antigüedad y las necesidades mismas de la evolución lo orillaron a descubrir la rueda con lo cual se dió el primer paso firme para la conquista y explotación del transporte terrestre iniciándose con simples carretas de dos ruedas tiradas por bueyes -

con ventaja de transportar la cantidad de mercancías que un hombre por sí solo no conduce.

En la época colonial, nuestro transporte con piraguas y tamemes de los tiempos prehispánicos no desaparecieron incrementándose con el lomo de caballos que rápidamente enriquecieron las bolsas del colonizador español, se perfeccionaron las carrozas de cuatro ruedas cómodas y seguras - con apogeo en los siglos XVII y XVIII, se ampliaron caminos de herradura en plenitud de la colonia activando el rudimentario comercio de aquellos días.

CUARTO.- El movimiento revolucionario de la independencia no modificó de inmediato nuestra legislación mercantil y las viejas leyes españolas siguieron rigiendo las actividades del comerciante en su constante tráfico, cambiando, vendiendo o comprando en iguales condiciones al largo período anterior.

A fines del siglo pasado y principios del presente, el país adquirió un auge inusitado en el transporte ferroviario debido al impulso dado por nuestros gobernantes, tendiéndose distintas vías que cruzan el territorio nacional - de norte a sur y de oriente a occidente, se adquirieron unidades móviles de Europa, construyeron amplias terminales de pasajeros, plataformas para carga y descarga; se rehabilitaron después de la Revolución con cambios de vías ligeras -- por pesadas en rutas más transitadas, adquisición de locomotoras modernas, transformación de vía angosta en escantillón normal, obtención de carros de carga y pasajeros de -

más capacidad y tonelaje, construcción de ágiles talleres y estaciones etc.

QUINTO.- En los caminos carreteros, ya transcurrido el primer cuarto de siglo, se inició la red que cubre hoy al país con brechas de terracería primero y amplias y bien trazadas vías después, uniendo a las grandes ciudades nuestros apartados y pobres centros de población rural de deficiente economía agrícola, diversas áreas industriales que alimentan las grandes urbes o lugares de atracción turística legado de nuestras antiguas culturas autótonas aún diseminadas en diferentes rincones del país o bellos paisajes naturales propiciando la integración de nuestra nacionalidad e impulsando el desarrollo comercial cada vez más amplio de nuestros días.

SEXTO.- En las últimas décadas el desenfrenado desarrollo de la ciencia mercantil y el espectacular avance de los diversos medios de transporte constituyen una novedad en el campo jurídico porque los elementos de su contrato lo mismo lo son del derecho civil como del derecho mercantil o de vías generales de comunicación que bien pudieran independizarse para crear una unidad privativa de orden público, de características infraestructural e importancia toral.

Sus formas indican que su convención se clasifica como: principal, oneroso, de tracto sucesivo, consensual y de adhesión.

SEPTIMO.- El contrato de transporte a la luz de nuestra legislación civil es aquel donde el porteador se obliga a transportar bajo su dirección o la de sus dependientes mer

cancias o semo-vientes de un lugar a otro recibidos del cargador para entregarlos al consignatario mediante el pago de una tarifa remuneración convencional y a través de vías terrestres, marítimas fluviales o aéreas.

Dicha reglamentación se convierte en mercantil desde el punto de vista del objeto motivo del arrastre, cuando -- traslada mercancías o cualesquiera efectos de comercio, cuando el porteador es comerciante o conduce habitualmente pasajeros fundiéndose aquí los elementos carga y cargador o cuando el porteador es empresa de transporte.

OCTAVO.- El servicio de transporte permanente para el público comprende vías generales de comunicación y medios de transporte tan estrechamente ligados que difícil sería hablar de uno sin el otro porque la vía es ruta, conducto, sendero, condición del medio mediante el cual se consuma el acto de acarreo objeto de la carta de porte.

Su reglamentación por el Estado no es una intervención caprichosa del poder público sino una necesidad imperante como causa de utilidad pública; vigilar su funcionamiento y aún su expropiación para no dejarlo al arbitrio de las clases poderosas.

BIBLIOGRAFIA.

- AGUILAR CARVAJAL LEOPOLDO "Contratos Civiles" Doctrina General del Contrato - Editorial-Hagtam - México 1964.
- ALSINA Y ALSINA FRANCISCO "Tranvías y Ferrocarriles Eléctricos, S.A. 2da. Edición - Madrid Editorial Calpe, S.A.
- ASTUDILLO U. PEDRO "Apuntes del Segundo Curso de Derecho Mercantil" tomados en su cátedra - 1968 - UNAM.
- BARRERA GRAF JORGE "Tratado de Derecho Mercantil - Generalidades y D. Industrial". Editorial Porrúa, S. A. México-1957.
- BRAVO GONZALEZ Y SARA BIALOSTOSKY "Compendio de Derecho Romano" - editorial Pax-México, Librería-Carlos Cesarman, S.A. México. - 1961.
- CERVANTES AHUMADA RAUL "Derecho Mercantil" Títulos y - Operaciones de Crédito. Editorial Herrero, S. A. México 1957.
- DE J. TENA FELIPE "Derecho Mercantil Mexicano" - Dos volúmenes Editorial Porrúa, S. A. México 1967.
- DE PINA VARA RAFAEL "Elementos de Derecho Mercantil Mexicano" Editorial Porrúa, S.A. México 1958.
- DE TORO Y GISBERT MIGUEL "Pequeño Larousse Ilustrado" -- Editorial Larousse, 1969.
- EDICIONES DE LA SRIA. DE OBRAS PUBLICAS "Los Caminos de México" S.O.P.- México 1964.

- EDICIONES S.C.T. -M- Guía- Sistemas de -
Transporte Colectivo - Año 1 -
No.1 - Editorial Game, S.A. Mé-
xico 1971.
- EDICIONES S.C.T. - M - Guía - Sistemas de
Transporte Colectivo - Año 1 -
No.2 - Editorial Game, S.A. Mé-
xico 1972.
- EDICIONES S.C.T. Circular Número 225 - Ta
rifas de Concesión Federal y -
Anexos. México 1971.
- F. SENIOR ALBERTO "Compendio de un Curso de Socio
logía" - Editorial Méndez Oteo.
México 1963.
- FUENTES DELGADO RUBEN "Economía del Transporte Ferro-
viario" Importancia Económica y
Social - Editorial Logos S. de-
R. L. - México 1960.
- GARCIA MAYNES EDUARDO "Introducción al Estudio del De
recho", Quinta Edición reforma-
da - Prólogo de Virgilio Domín-
guez - Editorial Porrúa, S.A. -
México 1953.
- GARCIA RUIZ RAMON "Transportes" - Editorial Herre
ro Hnos. Suc. - México 1908.
- GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO "Derecho de las Obligaciones" --
Editorial Cajica - Puebla, Pue.
México 1965
- MALAGARRIGA CARLOS C. "Tratado Elemental de Derecho -
Comercial" - Editorial Buenos -
Aires - Argentina 1951.

- MANERO ANTONIO "Promoción, Organización y Financiamiento de Empresas" - Editorial Porrúa, S. A. México - 1958.
- MANTILLA MOLINA ROBERTO "Derecho Mercantil" - Introducción y Conceptos Fundamentales de Sociedades - Editorial Porrúa, S.A. - México 1961.
- MATEOS AGAPITO R. P. "Apuntes Históricos de Xoxutla a Tlaquiltenango" - Editorial Minos - México 1923.
- MONDRAGON MORENO PABLO JESUS "Transportes de las Mercancías en México" Tesis - Economía - UNAM - México 1956.
- MORENO CORA S. "Tratado de Derecho Mercantil Mexicano" Editorial Herrero - Hnos. Sucs. - México 1905.
- MOSSA LORENZO "Historia del Derecho Mercantil en los Siglos XIX y XX" - Traducción de Francisco Hernández-Borondo - 1940.
- OSORIO ALVARO "Transportes" Los Viajes a Través de los Tiempos - Buenos Aires - Editorial Atlántida, S.A. 1944.- Colección Oro de Cultura General.
- OWEN WILFRED "La Planificación de los Transportes" - Soluciones para los países en desarrollo. Traducción de Cristina Souverbielle - Editorial Troquel - Buenos Aires 1966.

- PETIT EUGENE "Derecho Romano" - Editorial Nacional - Traducida del Francés-México 1903.
- PODER EJECUTIVO FEDERAL "Ley General sobre el Ferrocarril" - 29 de Abril 1899 - México.
- PODER EJECUTIVO FEDERAL Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. Novena - Edición Editorial Porrúa, S.A.- México 1963.
- PODER EJECUTIVO FEDERAL Código de Comercio y Leyes Complementarias - Editorial Porrúa, S. A. México 1968.
- PODER EJECUTIVO FEDERAL Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y Territorios.- Editorial Porrúa, S. A.- México 1966.
- PROYECTO Para el Nuevo Código de Comercio - México 1964.
- REVISTA DE INVESTIGACION ECONOMICA Primer Trimestre.- Las Tarifas Ferroviarias - UNAM - México - 1945.
- RIVA PALACIO VICENTE "México a través de los Siglos-Tomo II El Virreynato - Cía. General de Ediciones, S.A. México 1953.
- ROBINSON E. A. G. "La Dimensión Optima de la Empresa" -Traducción del Inglés por la Profra. Dorotea Macedo de Stefens.- Buenos Aires - Libro-"El Genio" Edición 1957.

- RODRIGUEZ RODRIGUEZ JOAQUIN "Tratado de Sociedades Mercantiles" - Tomo II - Editorial Porrúa, S. A. México 1959.
- SUPINO DAVID "Derecho Mercantil" - Traducido de la Cuarta Edición y anotado con las diferencias del Derecho Español. por Lorenzo Benito.
- TOMO I "El Libro de Nuestros Hijos" - Editorial Hispano Americana - Reimpresión - México 1956.
- TOMO 63 "Enciclopedia Universal Ilustrada" Europeo Americana - Barcelona Espasa Calpe, S. A. 1930.
- W. CLUTE JOHN "Atlas Internacional" - Editorial Clute. S. A. Publicación - 1966.
- ZAPICO MEDINA RAMON "Administración de Empresas Corregida y Actualizada - New York N. Y.- Winetva Books Ltd. 1964.

I N D I C E

	Pág.
A Manera de Prólogo -----	3
Capítulo I. -----	8
La Empresa. -----	9
Generalidades. -----	9
Concepto de Empresa. -----	17
La Empresa Mercantil. -----	25
Naturaleza Jurídica de actos realizados por empresa.---	35
Clasificación de Empresas. -----	42
Legislación. -----	48
Capítulo II. -----	56
El Transporte. -----	57
Concepto y antecedentes. -----	57 y 60
Medios de locomoción. -----	69
El Transporte aislado. -----	86
El Transporte Mercantil. -----	92
Las Empresas de Transporte. -----	98
Capítulo III. -----	101
Empresas de transporte. -----	102
Los Contratos. -----	102
El Conductor de Vehículos. -----	116
Transporte de personas. -----	126
El billete de pasaje. -----	131
Transporte de mercancías. -----	137
La carta de porte. -----	148
Tarifas de transporte. -----	161
Vías de Comunicación. -----	179
Conclusiones. -----	211
Bibliografía. -----	215