



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"CAMPUS ARAGÓN"

"REGULACIÓN DEL SERVICIO DE MENSAJERÍA Y
PAQUETERÍA EN MÉXICO A CARGO DE PARTICULARES"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN DERECHO
P R E S E N T A :
J. GABRIEL AGREDA CORREA

ASESOR: MTRO. FRANCISCO J. FERRER VEGA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

SAN JUAN DE ARAGÓN EDO. DE MÉXICO, 28 DE ENERO DEL 2002



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MI ESPOSA NORMA Y MI HIJA FERNANDA:

EN ESPECIAL A ELLAS DEDICO CON MUCHO CARIÑO ESTE TRABAJO, POR QUE SIEMPRE RECIBI SU APOYO, COMPRENSION E IMPULSO Y FUERON MI MOTIVACION EN TODO MOMENTO.

POR OTRA PARTE, QUIERO QUE MIS ESTUDIOS SIRVAN DE EJEMPLO PARA FERNANDA, PARA QUE AUN EN SU ETAPA ADULTA, SE SIGA PREPARANDO Y ACTUALIZANDO PARA ENFRENTAREN LA VIDA QUE CADA DIA SE COMPLICA MAS.

A MIS PADRES, AUSENCIO Y TERESITA:

POR QUE DIOS ME HA DADO LA DICHA QUE SIGAN CON VIDA Y SIEMPRE ME HAN ALENTADO CON SUS SABIOS Y VALIOSOS CONSEJOS.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A MIS HERMANOS Y AMIGOS:

ELLOS SIEMPRE SE DIERON CUENTA QUE ERA UNA LABOR MUY DIFÍCIL, PERO NO IMPOSIBLE, POR QUE HABIA QUE CUMPLIR CON EL TRABAJO, ATENDER A LA FAMILIA Y LOS DIVERSOS COMPROMISOS QUE SE PRESENTAN; SIN EMBARGO CREYERON EN MI Y LO HE LOGRADO.

A LOS LICENCIADOS. CARLOS VARGAS MORGADO Y
ALEJANDRO ARREDONDO Y LEON:

SIEMPRE CONTE CON SU INCONDICIONAL APOYO, ORIENTACION Y
DESDE LUEGO SU COMPRENSIÓN Y TOLERANCIA PARA LLEVAR A CABO
MIS ESTUDIOS; NO OBSTANTE QUE EN OCASIONES SE SACRIFICO
TIEMPO LABORAL PARA ATENDER MIS ACTIVIDADES ESCOLASTICAS EN
MI BENEFICIO.

A TODOS MIS PROFESORES:

POR QUE CON SU DEDICACION, ENSEÑANZA Y ETICA PROFESIONAL NO ESCATIMARON ESFUERZO ALGUNO, ESTANDO SIEMPRE DISPUESTOS A COLABORAR EN NUESTRA FORMACION Y TERMINACION DEL POSGRADO.

A MI AMIGO, PROFESOR Y TUTOR, MTRO. FRANCISCO J.
FERRER VEGA:

QUIEN CON SU LARGA Y FECUNDA TRAYECTORIA COMO ACADEMICO Y
DOCENTE, NO SOLO A NIVEL LICENCIATURA, SINO EN POSGRADO
TAMBIEN, ME HA BRINDADO SUS CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA
ESCOLASTICA, ORIENTÁNDOME EN TODO TIEMPO PARA MEJORAR EL
TRABAJO QUE AHORA PRESENTAMOS, SACRIFICANDO EN OCASIONES
SU TIEMPO PERSONAL EL DE SU FAMILIA.

GRACIAS.

PRÓLOGO.

El desarrollo de este trabajo esta basado en la observancia diaria en el desempeño de mi trabajo.

Es por ello que se tuvo dificultad para conseguir libros de autores que hablarán del tema; la mayoría de la información fue recabada de la práctica profesional y comentarios de compañeros que laboran con el suscrito.

Es importante resaltar que por mandato constitucional el Estado debe llevar la rectoría de la economía mexicana, buscando el beneficio de todos. Es por ello que las actividades que desarrollan tanto los particulares, como el propio gobierno, deben estar reguladas.

Así lo estiman varios autores sobre todo economistas. Es importante que el Estado intervenga como mediador en las relaciones que se dan en todos los ámbitos.

Por ello proponemos que el servicio de mensajería y paquetería esté regulado, pues las empresas que se dedican a esta actividad, carecen en primer lugar de un permiso que debe otórgales la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, a través de Dirección General de Autotransporte, según su reglamento interior.

En segundo lugar nadie las supervisa y menos las controlan; por ello el Servicio Postal Mexicano, de acuerdo a la normatividad que más adelante señalaremos, prevé esta situación, pero no nos dice como.

En este trabajo hacemos una propuesta de reglamentación, misma que esta basada en los proyectos que en la Dirección de Asuntos jurídicos de dicha entidad se ha propuesto desde 1994.

Creemos que no existe la voluntad política para que dicha reglamentación se expida, la cual creemos necesaria, por que muchas empresas nacionales y algunos particulares se han visto desplazados por las grandes empresas transnacionales, argumentando el gobierno federal, ser congruentes con la política neoliberal. Lo triste es que solo los países altamente económicos logran prestar este servicio en otras naciones (Estados de Norteamérica, por ejemplo) y los Mexicanos no hacemos lo mismo; por que además de que no se les permite, no existe una que tenga la infraestructura, tecnología y recursos suficientes para hacerlo.

Amen de lo anterior, las empresas entregan cartas (correspondencia), lo cual está prohibido, por que es un área estratégica reservada en forma exclusiva al Estado, según lo dispone el artículo 28 constitucional, párrafo cuarto.

Deseo que este trabajo pueda ayudar en algo para que las autoridades correspondientes lleven a cabo la labor que nos hemos trazado, contribuyendo a mejorar nuestro sistema legal y administrativo en pro de la justicia e igualdad para todos.

"REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA EN MEXICO A CARGO DE PARTICULARES"

INTRODUCCION.

El correo es uno de los medios de comunicación más importantes en el mundo, no obstante los avances en las telecomunicaciones.

Mejorar la comunicación es un deseo y una necesidad de todo hombre. Toda cultura requiere del intercambio de ideas, tanto entre los individuos que la conforman, como los que integran otras culturas, vecinas o lejanas. Nación y comunidad internacional son conceptos incompletos sin el concurso del gran evento civilizatorio que representa el permanente flujo de creaciones intelectuales y tecnológicas. El parentesco lingüístico de las palabras comunidad y comunicación, expresa por sí sola la importancia del trueque incesante de conocimiento en toda sociedad.

La comunicación es un hecho cotidiano, que encuentra en la palabra escrita su proporción de trascendencia y, en más de un sentido, por que todo mensaje debe trascender la distancia y también el tiempo para cumplir su objetivo: enlazar con el destinatario. Entre Éste y el emisor esta el correo, intermediario de noticias, portador de novedades y vínculo de correspondencias.

No hay nación sin comunicación ágil y confiable. La solidez de un país, su integridad, depende en gran medida de los hombres que hacen posible el intercambio.

Hace más de 500 años nuestro continente, América, sufrió un cambio rotundo al entrar en contacto con otra cultura. La noticia de su arribo corrió en piernas de nativos hasta el emperador Moctezuma, a través de los antiguos correos del

imperio, "*los paynani*". Desde estas latitudes partieron hacia la península, en manos de correos hispánicos, los primeros relatos de las cosas descubiertas, el paisaje, los hombres, sus costumbres. Hoy el correo lleva de casa en casa, de región en región, la crónica diaria y puntual de una historia de grandes transformaciones que se genera a diario.

El crecimiento de la población, lleva consigo la necesidad de que las comunicaciones sean más rápidas, eficientes y económicas, por lo cual consideramos que surgen los prestadores de servicio de paquetería y mensajería acelerado, no sólo en México, sino en todo el mundo. Lo que da a los hombres otras opciones de hacer llegar sus envíos y mensajes, es decir, no solo a través del Servicio Postal Mexicano, sino a través de particulares.

No estamos en contra de la aparición de estas empresas, lo que pretendemos es regular su actividad, pues en una sociedad como la nuestra, se requiere de mercados abiertos, sin más trámites que los estrictamente necesarios para que a la sociedad se le garantice una prestación con calidad al pagar por ello. Asimismo, que el Estado no pierda el control y su misión para lo cual fue creado.

"A partir del 1o. de enero de 1900, la Administración General empezó a expedir giros postales con destino a Estados Unidos de Norteamérica. Entonces la oficina central se localizaba en la calle de Moneda, junto al Museo Nacional. La modificación más importante de la Administración se llevo a cabo el 1º. de julio de 1901, con la creación de la Dirección General de Correos. En ese año y a instancias de su Director, Manuel de Zamorca, se formó la Junta Consultora con el objeto de hacer los estudios técnicos y presentar diversas iniciativas de mejoramiento del sistema postal."¹

¹ GOJMAN De BACKAL, Alicia, "Historia del Correo en México", Ed. Porrúa, con la colaboración especial del Servicio Postal Mexicano, México, 2000 p. 122.

De los estudios hasta ahora realizados, no se tiene una fecha exacta de la aparición de estos prestadores de servicios, lo que es un hecho, es que su proliferación comenzó a partir de 1987, aproximadamente.

En este breve ensayo hablaremos de la historia del correo mexicano, desde la época prehispánica hasta nuestros días, que son un antecedente exacto de la evolución de la entrega de mensajes y envíos.

Hace varios años que en México surgieron las empresas que se dedican al transporte y entrega de mensajería y paquetería, por lo que también hablaremos de un marco normativo, buscando encontrar quien las rige y debe regularlas, así como su naturaleza jurídica.

El suscrito trabaja en la Dirección de Asuntos Jurídicos, Departamento de Consulta Legal del Servicio Postal Mexicano, organismo público descentralizado del Ejecutivo Federal, creado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de agosto de 1986, con personalidad jurídica y patrimonio propio; y dadas las funciones que desempeño, es que hemos analizado que no existe una normatividad exacta, que regule, controle, vigile y reglamente a dichos prestadores de servicio de mensajería y paquetería, para lo cual creemos que es este organismo quien debe hacerlo pues así lo establece su ley como más adelante lo analizaremos.

Proponemos modificar la actual Ley del Servicio Postal Mexicano, así como reformar su Reglamento. El que ahora existe (Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano), no prevé ningún aspecto relacionado con el tema que nos ocupa, y es omiso en muchos otros, por lo que no reúne las condiciones de un reglamento, pues la característica principal de éste es señalar específicamente diversas disposiciones que una ley prevé de manera general; ampliar, aclarar y complementar otras, en un determinado rubro que maneja dicha ley.

Existen otras disposiciones jurídicas que también analizaremos, que prevén algunos aspectos relacionados con el tema, pero no regulan el servicio de mensajería y paquetería.

Para llevar a cabo esta labor de investigación, ha sido necesario utilizar el Internet, algunas lecturas de derecho comparado y primordialmente, el método sintético, que implica la formación de un producto nuevo (ley y reglamento), que es el resultado de la composición de una serie de partes que conducen a la integración de un nuevo objeto de estudio (los prestadores de servicio de mensajería y paquetería en México); el sociológico, según el cual a través del análisis de los fenómenos sociales se llega a delimitar o a caracterizar un objeto de estudio; el jurídico, que lleva implícito el análisis combinado de la teoría del Derecho formulado por estudiosos en el área (doctrina), la ley, las ejecutorias o resoluciones formuladas por las autoridades jurisdiccionales que en ocasiones llegan a constituir jurisprudencia y el estudio de los fenómenos sociales o desempeño de la conducta humana frente al objeto de estudio; y el exegético, que nos permite llevar a cabo una operación racional de interpretación de las leyes, a través del análisis de su contenido, el tiempo y las características en que se produjeron éstas, así como los motivos de su creación.

Al ser un tema nuevo, no existe material bibliográfico, no existen autores que hayan escrito sobre este tema, que nos ayuden a orientar mejor nuestra investigación; la mayoría del material se obtuvo en mi centro de trabajo; sin embargo hablaremos del marco jurídico con relación al tema, previsto en ordenamientos jurídicos, tales como: Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley del Servicio Postal Mexicano, (quien es el que debe controlarlas), Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, entre otros.

Trataremos la problemática para definir lo que significa "carga", con lo que significa "paquetería", lo cual va encaminado al peso y el embalaje, que para las empresas que nos ocupan al parecer es lo mismo, pues no hay quien las supervise, vigile, controle y establezca tales diferencias.

Hablaremos de algunos ordenamientos en materia internacional como son los El Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, el de La Unión Postal Universal (UPU), La Unión Postal de las Américas, España y Portugal (UPAEP), y cómo la política social del gobierno federal, consideramos no es la más adecuada para lograr entre la población, una armonía de crecimiento en igualdad de condiciones, y que el Estado busque el bienestar social.

Asimismo, analizaremos el contrato de adhesión que se registra ante la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), para garantizar al público la garantía en la calidad de la prestación de dicho servicio; pero no todos los prestadores se registran por no ser una norma oficial, lo que no implica una regulación en su funcionamiento y menos una vigilancia y supervisión en su aspecto operativo y funcional frente al Estado.

También comentaremos brevemente del contrato de porte o carta de porte (contrato de transporte), que no es otra cosa que el documento que obliga a las partes para realizar el transporte de mercancías o cosas de un lugar a otro por un precio. Los juristas y el Código de Comercio, tratan este tema bajo el nombre de contrato mercantil de transporte terrestre.

Por último, señalaremos cuales son, algunos factores que han influido para que estas empresas proliferen en el mercado y haremos desde luego nuestra propuesta de reglamentación para dar una posible solución al problema.

ÍNDICE

	Pág.
PROLOGO.	7
INTRODUCCION.	9

CAPITULO I

EVOLUCION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA Y SUS ANTECEDENTES HISTORICOS.

1.1. En México.	17
1.1.1. Epoca Precolombina.	17
1.1.2. Epoca Colonial.	20
1.1.3. Epoca Independiente.	24
1.2. En el Mundo (breve reseña histórica).	30
1.3. Figuras Jurídicas Relacionadas con el Servicio de Mensajería y Paquetería.	39
1.3.1. El Contrato de Adhesión	39
1.3.1.1. Definición.	40
1.3.1.2. Naturaleza Jurídica.	41
1.3.2. El Contrato de Porte o Carta de Porte.	46
1.3.2.1. Definición.	46
1.3.2.2. Naturaleza Jurídica.	50

CAPITULO II

MARCO JURIDICO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA.

2.4. Ordenamientos Legales.	57
2.4.1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	57
2.4.2. La Ley de Vías Generales de Comunicación.	65
2.4.3. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	70
2.4.4. La Ley del Servicio Postal Mexicano.	74

2.4.5. El Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano.	77
2.4.6. El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.	80
2.4.7. El Decreto de Creación del Organismo Servicio Postal Mexicano.	80

CAPITULO III

PRINCIPALES FACTORES QUE HAN INFLUIDO PARA EL CRECIMIENTO Y PROLIFERACION DE PRESTADORES DE SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA EN MEXICO.

3.1. Factores de Cambio.	82
3.1.1. Factores Sociales.	84
3.1.2. Factores Naturales.	86
3.1.3. Factores Culturales.	88
3.1.4. Factores Económicos.	91
3.1.5. Rapidez, Eficiencia, Seguridad y Bajo Costo. (Tecnología).	95
3.2. Factores Legales.	97
3.2.1. Tratados y Convenios Internacionales.	98
3.2.1.1. El Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos de Norteamérica y Canadá (T.L.C.A.N.).	104
3.2.1.2. La Unión Postal Universal (U.P.U.).	109
3.2.1.3. La Unión Postal de las Américas, España y Portugal (U.P.A.E.P.).	114
3.3. Políticas del Gobierno Mexicano.	115
3.3.1. El Neoliberalismo.	118

CAPITULO IV

REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA A CARGO DE PARTICULARES.

4.1. El Servicio Postal Mexicano, encargado de llevar a cabo la Planeación, Establecimiento, Conservación, Operación, Organización, y Administración del Servicio de Mensajería y Paquetería (servicios diversos).	127
4.2. Necesidad de reformar la Ley del Servicio Postal Mexicano.	130
4.3. Necesidad de reformar el Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano.	132
4.4. Propuesta de Reglamentación del Servicio de Mensajería y Paquetería a cargo de Particulares.	133

CONCLUSIONES.	163
BIBLIOGRAFIA.	167
LEGISLACION.	169
DOCUMENTOS CONSULTADOS.	171
DICCIONARIOS DE LA LENGUA Y JURIDICOS.	172
FUENTES ELECTRONICAS(Internet).	173

CAPÍTULO I

EVOLUCION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA Y SUS ANTECEDENTES HISTORICOS.

1.1.- EN MEXICO.

1.1.1.- EPOCA PRECOLOMBINA.

Para abordar nuestro tema es necesario remontarnos a lo antecedentes sobre la aparición del correo, abrir las páginas de la historia a cerca de los correos que existían en México, así como en algunas partes del mundo.

Desde las formas más rudimentarias de comunicación, la entrega de mensajes escritos y memorizados, así como las mercancías constituyen los antecedentes de lo que ahora se denomina "*mensajería y paquetería acelerada*", como a continuación de describe.

"El vocablo derivado del latín ***currere, cursum***, expresa la idea de un hombre que corre, para llevar a otro una noticia de inmediato, con carácter de urgente; de otro modo quien conduce la noticia a paso lento recibe el nombre de ***trotero***.

El nombre griego "*hemerodromos*", el latino "*cursus*" y los actuales de correo y mensajero, con sus equivalentes en otros idiomas; así "*poste*" en francés e italiano, "*post-office*" en inglés, "*postamt*" en alemán y "*correiro*" en portugués, indican la acción de correr o enviar para llevar a cabo el intercambio de pensamientos, palabras o escritos.

El impulso a la actividad en la comunicación, desde el mismo instante en que el hombre constituye grupos, determina la aparición del correo.

América, como en casi todo el mundo, las comunicaciones entre puntos distantes fueron en su forma primitiva: el humo de fogatas, el sonido de los caracoles marinos, la percusión originada por tambores, en México conocidos como teponaxtles, y otros elementos que producían sonidos.

Dentro del universo mexica, en una sociedad estratificada que giraba en rededor del emperador, entremezclándose como guerreros, sacerdotes, administradores; la comunicación entre diferentes puntos se hacía por medio de mensajeros o mejor conocidos como **"Paynani"**, estos estaban consagrados al dios paynal, que quiere decir *"el que corre ligeramente"* mensajero divino, capitán de Hutzillopochtli, quien porta el escudo chimalli y la macana macuahutli.

Durante el imperio azteca, dichos paynani, solo trabajaban para el emperador, llevando consigo diversos mensajes memorizados y en algunas ocasiones documentos pictográficos. Su labor aparece en el código bautizado como *"lienzo de Tlaxcala"*, ostentando diversas insignias o peinados, según la índole de las noticias que habían de llevar y dar a conocer al emperador.

Los paynani gozaban de inmunidad. Se castigaba y humillaba a quienes les hicieran daño, pues era un gran sacrilegio y cosa descomunada. El pueblo por su cuenta los apreciaba como si fueran embajadores.

Como es sabido los mexicas tenían gran cuidado en la educación de los niños, ya sea en el calmecac, como en el tepuchstli, de donde seleccionaban a algunos alumnos, para prepararlos como paynani. Se elegía a los que demostraban tener muy buena memoria, alto desarrollo visual y retentiva para transmitir mensajes, gran velocidad y agilidad, resistencia a la carrera y una probada fidelidad.

A estos niños se les daba una educación física y moral esmerada desde pequeños, haciéndolos caminar, saltar, correr, atravesar a nado ríos y

corrientes caudalosos, escalar cerros y montañas escabrosas, pasando a través de diversos climas, temperaturas y latitudes. Aprendían también los caminos, veredas y atajos del territorio convirtiéndose en verdaderos atletas, además del estudio de los versos y cantos, la religión, las costumbres y demás enseñanzas que todo niño recibía.

En el imperio mexica había, en los caminos principales albergues para los paynani llamados techialoyan, para que el mensaje llegase más prontamente había a trechos, por los caminos del reino, unas torrecillas en que habitaban los correos prontos a ponerse en camino a cualquier hora. Luego que se despachaba el primero, corría con suma celeridad hasta la primera posta que abarcaba dos leguas, en donde comunicaba a otro paynani el mensaje y le entregaba la pintura que servía de carta, si acaso llevaba. Este segundo corría sin dilación alguna hasta la segunda posta y de esta suerte en continua e ininterrumpida carrera, que comunicaba el mensaje muchas leguas, que en ocasiones señalan algunos autores eran hasta cien en un día.

Fueron Moctezuma y sus sucesores Cuitlahuac y Cuauhtémoc, quienes sin duda utilizaron en mayor grado a los Paynani, ya que desde el primer acercamiento de Juan de Grijalva al nuevo mundo en 1518, los paynani aztecas tuvieron primordial importancia.

Inclusive, cuando Moctezuma deseaba comer pescado fresco, le era traído de Veracruz el mismo día, de tal suerte que esta actividad la realizaban los paynani, **como entrega inmediata.**²

Como podemos observar el correo los establecieron los emperadores, es decir, fue creado para su servicio particular y fue con el tiempo que el Estado lo adopta para que toda la sociedad tenga acceso a dicho servicio, como lo veremos más adelante.

²GOJMAN De BACKAL, Alicia, Op. Cit., p. p. 5-53.

1.1.2.- EPOCA COLONIAL.

"Poco después y una vez invadido el territorio mexicano por los españoles, Hernán Cortes redacta en Yucatán la que sería la primera carta escrita en castellano, dirigida a los españoles náufragos de la expedición de Grijalva.

Durante la conquista, con las cartas de relación de Hernán Cortes (1519-1526) a Carlos V, son los mensajes más famosos que se conocen, pero hay que mencionar también las comunicaciones de Moctezuma, quien conocía estando en Tenochtitlán todo lo que acontecía con los españoles a lo largo de su camino desde Veracruz.

Mientras tanto en Europa el desarrollo del comercio y la aparición de los grandes estados monárquicos dieron a su vez nuevo impulso a la iniciativa privada, que organizó gremios de servicios postales.

Más importante fue el organizado por la familia Tassis (viene de taxis en Alemania) a quien en 1500 el emperador Maximiliano I de Alemania, los nombra oficialmente maestros mayores de correos del estado en todos los territorios bajo el dominio de los Austria. En compensación de sus servicios para el transporte de correo del estado, los Tassis tuvieron el monopolio del servicio postal de los particulares.

La extensión de los dominios de los Habsburgo permitió la enorme expansión de la red postal de los Tassis en todo casi el mundo. Felipe I el Hermoso llevó consigo a España a Simón de Tassis, en desempeño del oficio de correo mayor, el cual ejerció la familia hasta 1660.

A la par que la dinastía de los Tassis, otra familia ejerce el oficio de: *"correo mayor de las indias islas y tierra firme del mar océano, descubiertas y por*

descubrir"; la de los Carbajal. Vinculados a la casa de contratación de Sevilla, como autoridad que conoce de todos los asuntos de América y Filipinas.

Gracias a la intervención del Virrey Martín Enríquez de Almanza, Rey Felipe II otorga el 31 de mayo de 1579 a don Juan Martín de Olivares el título de "*maestros y correo mayor de hostes y postas de correos en toda nueva España*", con los mismos privilegios otorgados a los tassis, sentándose las bases para el correo novohispano.

El cargo de correo mayor era un oficio codiciado y ofrecía cuantiosas ganancias a sus poseedores, lo que ocasionaba una serie de pugnas sobre su posesión y usufructo.

Con el tiempo el cargo cambia de merced real en beneficio de un particular a oficio vendible y renunciable y es vendido a la muerte de Martín de Olivares a Alfonso Díez de la Barrera en 1607; a Pedro Jiménez de los Cobos en 1693 y a Antonio Méndez Prieto y Fernández en 1752.

En México no existían "*postas*" propiamente dichas; durante el siglo XVI al XIX, se erigieron numerosas posadas, ventas y mesones conforme se fueron levantando poblaciones en donde podían comer y descansar; las cuales eran aprovechadas por los correos. Tampoco existían correos fijos, sino que se despachaba cada vez las circunstancias lo requerían.

En 1742 Fernando VI expidió un real decreto, comisionando al administrador de postas de Madrid para que estableciera en nueva España correos y postas semejantes a los españoles. Con estas iniciativas se vinculan los primeros correos semanales entre la ciudad de México y Veracruz con motivo del arribo de flotas y la celebración de la "*Feria de Xalapa*".

El primer correo que se llevo a cabo fue el de México a Veracruz. A finales de siglo, en 1791 se aumentaron a dos las corridas semanales a ese puerto. Siguió el de Oaxaca en 1745. Tres años mas tarde la carrera de Oaxaca se extendió hasta Guatemala. El 17 de agosto de 1755 se estableció el correo semanal de Querétaro, salió de la ciudad de México los sábados por la noche y debía llegar a Querétaro los lunes. Al día siguiente, martes, continuaba hacia Guanajuato, de donde regresaba de inmediato para estar en la ciudad de México los jueves. Y en 1758 *"la estafeta"* para la provincia del nuevo reino de León.

Este correo existió hasta 1810 cuando se interrumpió por la guerra de independencia.

Del año de 1621 a 1771 las oficinas del correo mayor de la nueva España ocuparon la casa de la esquina de 1ª. Calle de la soledad 2ª calle de correo mayor, lugar donde vivía el tercer correo mayor regidor perpetuo del ayuntamiento, don Pedro Diez de la Barrera.

En 1764 al crear Carlos III los correos marítimos secundados por el ministro José de Galvez, se resuelve reorganizar totalmente el servicio postal español, por lo que se suprimen los correos mayores indemnizando a los propietarios y se incorpora el oficio al estado, bajo la superintendencia general de correos y postas con cede en Madrid.

Hacia 1766 los correos recorrían 4040 km. En la nueva España. En su mayoría eran españoles *"de a caballo"*, los cuales fueron criticados. El marques de Sonora recomendó al virrey Bucareli aumentar el numero de estafetas economizando los gastos mediante los indios u otros correos que hacen tanto o más diligencia que un extraordinario a caballo y ganaba mucho menos. En 1771 insiste; *"soy de sentir que se establezcan oficios (oficinas) en los pueblos de provincia que sean cabezas de partido y que se destinen correos de a pie a conducir estas correspondencias"*.

Con la incorporación del oficio al estado se le da un sentido e impulso de empresa estatal de transporte, de tipo capitalista, con fines de lucro en beneficio del erario.

La oficina de México quedó como administración principal con una nueva organización administrativa con siete personas: el administrador general, una oficial mayor interventor, dos oficiales, un escribiente, un mozo y un cartero.

Había además otros dependientes de correos: los maestros de postas, los postillones y los conductores quienes tenían el honor de usar uniforme.

Asimismo, por las ordenanzas de correos de 1762 se establecieron los buzones, puestos en todas las veredas de las rutas o carreras, quedando prohibido recibir las cartas en la mano.

En 1788 la oficina de correos se cambia a las casas de borda en la calle de san francisco No. 10 (hoy Madero 33).

Con el aumento de la correspondencia hubo necesidad de aumentar el número de empleados, así como las postas y las carreras hacia todo el territorio.

Desde el 6 de abril de 1802 se dispuso que los correos marítimos se incorporaran a la real armada española, y el año siguiente se dictó un reglamento: "*El Cuerpo Militar de Correos*". Se sentía ya en España la influencia napoleónica de militarizar los servicios y las comunicaciones."³

Con el transcurso del tiempo el correo de México se fue integrando como hasta ahora se conoce, no sin antes pasar por un proceso en el que se combinaron la cultura de los mexicanos y la modernidad o "*civilización*" de los españoles

³ GOJMAN De BACKAL, Alicia, Op. Cit., p. p. 64-89.

1.1.3. EPOCA INDEPENDIENTE.

"Al consumarse la independencia de México en 1821, el ramo de correo paso a la secretaria de estado de relaciones interiores y exteriores y gobernación, con la organización que tenia durante la colonia. Para 1824 se arregla el ministerio de hacienda y queda el ramo de correo bajo su jurisdicción, con las facultades que tenia la dirección general de Madrid.

Alrededor de 1830 se establece un primer servicio de diligencias que comunica a México con Veracruz y de ahí se sigue a lo largo del siglo XIX el transporte de correo hacia diferentes lugares del país, de lo cual conocemos las pintorescas narraciones de diferentes autores de la época.

Hasta el año de 1840 la correspondencia se enviaba por cobrar al destinatario con la idea de pagar el servicio una vez efectuado, pero muchas veces no se podía cobrar por que el destinatario no tenía con que pagar, o no le interesaba hacerlo, transportándose así gran cantidad de correspondencia sin franqueo, con enormes perdidas para el correo. También al pagarse el porte se le imprimía un sello negro de constancia de pago.

El 6 de mayo de 1840 se pone en circulación el primer sello postal adhesivo y se hace la reforma postal propuesta por Rowland Hill, inmediatamente después las demás naciones siguen su ejemplo.

A partir de febrero de 1852 la oficina de la administración general de correos, se traslada a un anexo de la antigua casa de moneda.

Para febrero de 1856 el presidente Ignacio Comonfort decreta la ley que modifica el sistema de correos; establece el previo franqueo postal, se implanta el uso de timbres postales, modifica las tarifas y establece el uso de contramarcas para cada administración de correos. Para el mes de agosto

siguiente se pone a la venta las primeras estampillas mexicanas, con la efigie de Miguel Hidalgo y Costilla, en valores de 1/2 real, 1 real, 2 reales, 4 reales y 8 reales.

Durante el siglo XIX el ramo de correos estaba en gran estado de desorganización, además de que el estado se encontraba en plena estructuración política y económica y las revueltas políticas eran continuas, teniendo por remate que soportar guerras contra invasores extranjeros en 1836 a 1848.

El 5 de mayo de 1864 se pone en circulación los timbres con el diseño del águila imperial, dos años después se emite una serie nueva con la efigie del emperador Maximiliano. Conforme se extiende el dominio de las fuerzas imperiales, así se extiende también el uso de esos timbres en casi todo el país con excepción de sonora y baja California.

A la par el gobierno republicano de Benito Juárez, había emitido una serie de timbres grabados, elaborados en Nueva York y se autorizó que a falta de timbres para el franqueo se pusiera a las piezas postales el sello negro como constancia de pago.

El 28 de noviembre de 1867 el gobierno federal de Benito Juárez decreta una ley en donde se señala el nuevo valor de la moneda mexicana desconociendo el decreto de Maximiliano de 1864, y cambia el antiguo sistema español por el sistema decimal de pesos y centavos, cambio que se refleja en los valores postales.

En 1878 se invita al correo mexicano a participar en *la Unión Postal Universal*, máximo organismo internacional en materia postal que aglutina a la fecha a varios países del mundo, con sede en Ginebra suiza; representado por Gabino Barreda. Para el siguiente año Porfirio Díaz eleva a rango de ley la convención de París y su reglamento, que considera: la unidad de pesos y cuotas,

simplificación en las tarifas de transporte de correo, clasificación de correspondencia en tres clases y ante todo considerar como un solo territorio postal a todos los países firmantes para el cambio recíproco de la correspondencia entre sus oficinas postales.

Una nueva era se inicia el 1 de enero de 1884 en que comienza a regir el primer código postal y su reglamento. El antiguo sistema postal se suprime radicalmente y se constituye en un servicio público, administrado y sostenido por el estado; con amplia libertad para el público, con oficinas responsables y en mayor número, con un porte de 85% más bajo que la tarifa mínima del período anterior.

En 1891 ante el imperativo del progreso alcanzado en materia de comunicaciones fundamentalmente ferrocarrilera, se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y el ramo de correos pasa a depender de ella.

Los servicios del correo se van ampliando y regularizando, así en 1900 el territorio nacional se divide en 18 zonas postales; la correspondencia de primera clase se transporta por ferrocarril, 15 líneas marítimas realizan el transporte postal con el extranjero, la correspondencia se clasifica, se expiden giros postales, se firman convenios con distintos países en materia postal; la administración general de correos pasa a ser **Dirección General de Correos**.

De acuerdo con las necesidades de espacio y funcionalidad que requería la activa dirección general de correos, en 1902 se inicia la construcción de su nuevo edificio en el lugar del antiguo hospital de terceros, hoy Tacuba no. 1, bajo el mando del Ing. Gonzalo Garita y el Arq. Adamo Boari. Para el 17 de febrero de 1907 el general Porfirio Díaz inaugura el edificio de estilo híbrido, medio renacimiento italiano y medio gótico isabelino en sus detalles, hoy conocido como "*Palacio Postal*" y que ocupa la administración postal no. 1 de la

ciudad de México, la biblioteca y museo postal, así como diversos salones para reuniones y convenciones postales.

Después de la revolución comenzó a desaparecer del vocabulario de la dirección general de correos el término "*correo*" utilizado en su primera acepción la de: "*el que tiene por oficio llevar y traer la correspondencia oficial y privada*". Se le sustituyó por el de agente postal o agente "*a bordo*". Esto marca la declinación y poco después el final de un oficio que, dentro de la tradición hispánica duró 700 años.

En efecto las dos referencias más antiguas al oficio de correos, en España, son del siglo XIII. Por un lado, Alfonso el Sabio escribió, en lo que bien podría considerarse como el primer código de correos, que los mandaderos "*son semejantes a los pies del home que se mueven por las vagadas a recabar su pro sin fabla*". Define 3 virtudes necesarias para ejercer el oficio "*leales e entendidos e sin cobdicia*". También les ofrece protección "*el tuerto a la deshonra que les fuese fecha non atañe a ellos tan solamente, mas al rey en cuyo servicio e guardas están*".

Por último aconseja: "*debelos el rey, amar e fazer bien*".⁴

Por otro lado en su constitución de 1283 el ayuntamiento de Cataluña ordenaba nombrar sayones o bastoneros, troteros y correos donde no hubiera y fijo tarifas para su pago.

Con el tiempo, el hombre de correo que al igual que Paynani, significa corredor sobre vivió al de "*Trotero*", "*Trotador*". "*El Sayon*" o "*Bastonero*", por su cuenta era un mensajero de los jueces y alguaciles.

⁴ La traducción de las 4 enunciaciones que se hacen en esta página, según la Alicia Gojman de Bacakal, es la siguiente: 1.- "Son iguales a los Hombres que corren por las veredas para recibir el mensaje a tiempo.", 2.- "Leales, Letrados y sin Codicia.", 3.- "El fuero que se les Otorga sólo es para ellos.", 4.- "Deberse al Rey, Amarlo y hacerle el Bien".

Se dice que la primera entrega postal aérea nacional tuvo lugar el 6 de julio de 1917 cuando una valija de correspondencia fue triada de Pachuca a la ciudad de México por el piloto aviador Horacio Ruiz Gabiño.

Desde 1911 hasta 1920 el país se convulsiona y las instituciones establecidas, entre ellas el correo que seguía perteneciendo a la secretaria de comunicaciones y obras publicas; sin embargo prácticamente la dirección permaneció bajo la misma organización, quiebranse de golpe la regularidad de la entrega de las cartas y la uniformidad de las rutas postales.

Durante la revolución mexicana las emisiones de timbres provisionales, unas de carácter local, otras de carácter general comienzan a salir de las oficinas postales controladas por los diversos bandos revolucionarios, hasta salir los últimos timbres a fines de 1916.

En el vuelo que realizó el piloto aviador capitán Horacio Ruiz Gabiño, desde estación Hoyos en Hidalgo, hasta la Balbuena Distrito Federal, el avión llevaba 10 paquetes de cartas ordinarias, pasan varios años hasta que en 1921 se establece un servicio regular de correspondencia y carga aérea.

En 1926 un nuevo código postal derogó al de 1894, que conservo casi la misma estructura que el anterior, pero se hicieron las adaptaciones necesarias a las modernas expresiones del adelanto técnico mundial.

En 1953 se emite la guía postal mexicana que da lugar a un engranaje más exacto en las atribuciones y actividades conferidas a cada oficina de la dirección general de correos.

En ese año se inicia la construcción del edificio de comunicaciones y obras publicas (Centro S.C.O.P.) en donde se alojara buena parte de la dirección general de correos.

El 20 de abril de 1981 se establece el código postal numérico para cada una de las colonias delegacionales del Distrito Federal y las ciudades más importantes del país.

Desde 1984 se inicia la automatización postal por medio de equipos para la clasificación automática, que busca mejorar la eficiencia de los procesos de clasificación, organización, distribución y entrega de correspondencia.

El 20 de agosto de 1986, la Dirección General de Correos, se descentraliza por Decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, convirtiéndose en un organismo descentralizado, denominado Servicio Postal Mexicano, con personalidad jurídica y patrimonio propio; se establecen las bases para llevar a cabo un programa de desconcentración administrativa y territorial, lo que propicia una mayor vinculación con el público en comunidades distantes y fortalece las relaciones con los gobiernos estatales y municipales, en beneficio de un desarrollo postal más intenso y diversificado.⁵

Con la creación de este organismo se crea la Ley del Servicio Postal Mexicano, publicada en el diario oficial de la federación el 24 de diciembre del mismo año, y en la cual se establece de manera clara y concreta, la facultad de que particulares presten el servicio de mensajería y paquetería, facultando a dicho organismo para controlar tal servicio, lo cual ya estaba autorizado en la ley de Vías Generales de Comunicación de 1940; disposiciones legales estas, que más adelante analizaremos en otro tema.

En nuestro país se tienen antecedentes que las empresas surgieron aproximadamente a fines de los setenta y principios de los ochenta, que es cuando se comienza a implementar una estrategia de desarrollo neoliberal, es decir, una política económica orientada a la apertura de mercados en el ámbito internacional.

⁵ Cfr. Dr. CARRERA STAMPA, Manuel "Historia del Correo", SCT. México, 1970, p. p. 302-390.

La sociedad demanda más y mejores servicios los cuales el Estado por diversos aspectos, entre ellos el presupuestal no puede prestarlos, dando paso al surgimiento de nuevos servicios prestados por particulares, y con el desarrollo de la tecnología mejorar los ya existentes.

1.2. EN EL MUNDO. (breve reseña histórica)

"Antigüedad.

Como ya se menciona, en su forma más primitiva las comunicaciones entre puntos distantes fueron el humo producido por las fogatas, la percusión originada por tambores, caracoles y otros elementos.

Desde los tiempos más antiguos, se utilizó la paloma mensajera especialmente adiestrada entre los habitantes griegos, egipcios y romanos.

Babilonia.

Hay quien dice que el primer mensaje transportado del cual se tiene noticia exacta, data de 4000 años a.C., Este hecho en tabletas de arcilla y pertenece a Babilonia.

China.

En China se instituyó un servicio semejante a fines del siglo IV a.C., mismo que a través de los siglos alcanzó tal eficiencia que dos siglos después de su inicio asombro a Marco Polo y a toda Europa y parte de los países que desarrollaban dicha actividad. De tal suerte que sirvió de modelo para otras naciones, como la de Egipto, principalmente, el cual adopta las medidas tendientes a imitar el servicio, pero con algunas innovaciones que solo funcionarían temporalmente. Pero la idea ya sé tenía, basada desde luego en otras culturas que con el tiempo fueron evolucionando.

Egipto.

Entre los pueblos más antiguos, Egipto y el Rey Tesostros empleaban ya el traslado de papiros acarreados por correos a pie.

Con la aparición del caballo hacia el año 1600 a.C. El correo sufre una gran transformación: aparece el correo montado.

Persa.

De gran fama gozo el correo en el imperio persa, que Xenofonte celebre historiador griego, escribe sobre el correo persa: -"conocemos aun otra invención de Ciro para asegurar el gobierno de su vasto imperio, era el medio de saber sin demora lo que pasaba en los lugares más lejanos, el soberano ordena colocar a lo largo de los caminos a hombres entrenados para correr grandes distancias y resistir las inclemencias de la naturaleza"- . Asoma así un intento de organización del correo destinado exclusivamente al servicio del dignatario.

El más conocido mensajero de la antigüedad es el que anuncia los atenienses, el desenlace de la batalla de maratón, quien cae muerto tras gritar una sola palabra "*victoria*".

Herodoto marca claramente que: "*ni la lluvia, ni el viento, ni la nube, serian capaces de detener a un correo*".

Alejandro magno conserva, desarrolla y extiende con gran cuidado el servicio de correos de los persas.

Fue muy cuidado el correo que existió en el imperio romano que, a causa de su extensión tenia necesidad de rápidos enlaces entre las nuevas ciudades conquistadas (provincias) y Roma.

Rusia.

En las vías militares el gobierno republicano de roma instala estaciones llamadas "estaciones y posiciones" (de donde deriva la palabra posta).

Como vemos de la más remota antigüedad el correo se utilizo primero como beneficio especial de los soberanos o de los hombres más prominentes, con el propósito casi siempre de índole de guerra; después como órganos oficiales exclusivamente para ser aprovechados en los asuntos del gobierno, los particulares se valían de sus esclavos para el transporte de su correspondencia. Raras veces se encuentran referencias de que el correo haya sido utilizado con fines comerciales como sucedió con los fenicios.

Europa Medieval.

En la Europa medieval los correos fueron organizados por los monarcas, por el papado y por los monasterios, mientras que los particulares continuaban confiando su correspondencia a viajeros peregrinos y mercaderes.

Por el año 807 Carlo Magno establece una serie de relevos o postas en los caminos para atender el servicio de sus ordenes en Italia, Alemania y Francia.

Mas tarde hacia el siglo XIII tuvieron también correos propios las universidades y los municipios, los más famosos fueron de la universidad de Salamanca en España y la de la sonbona en Francia.

A partir del siglo XIV los particulares generalmente mercaderes como los fugger tuvieron mayor interés en un rápido y regular intercambio de correspondencia por el cada vez mayor comercio y fundaron servicios de correos independientes.

En España, los antecedentes propios se remontan al código del rey Alfonso el Sabio quien dominaba a los correos "*mandaderos*", a quienes les concede seguridad y garantías.

En el siglo XII los reyes de Francia de esa época (Felipe Augusto, Luis IX el Santo) favorecen a los mensajeros y les otorgan como protección la representación del rey y les conceden algunas exenciones.

A finales del siglo XIII, exactamente en el año 1283 las constituciones de Cataluña mandan que en los lugares donde no los haya se coloquen sayones o bastoneros y que se les denomine correos o troteros.

El desarrollo del comercio y la aparición de los grandes estados monárquicos dieron a su vez nuevo impulso a la iniciativa privada, que organizó entonces gremios de servicios postales.

De manera inconclusa se atestigua la existencia de reglas u ordenanzas de correos además del uniforme, fundan mesones y hosterías donde se hospedaban los correos y desde los cuales eran despachados. Estos dueños de hosterías con el tiempo serían los maestros de hostes o correos mayores.

No el primero pero sí el más importante fue el organizado por la familia Tassis (viene de taxis en alemán), como ya se señaló con anterioridad, a quienes en 1500, el emperador Maximiliano I de Alemania, los nombra oficialmente mayores de correos del estado en todos los territorios bajo el dominio de los austrias.

En compensación de sus servicios para el transporte del correo del estado, los Tassis tuvieron el monopolio del servicio postal de los particulares.

La extensión de los dominios de los Habsburgo permitió la enorme expansión de la red postal de los Tassis en casi todo el mundo.

Pero si en la Europa central y en la península ibérica el servicio se realizaba mediante mensajeros o correos a caballo, con postas establecidas de trecho en trecho, en cambio aquí en América como ya se menciono lo realizaban ligeros corredores cuyas huellas a través de las altas cordilleras y largas jornadas habrán de seguir después los españoles (paynani).

Igualmente en el imperio inca existía un servicio de correo que aprovechaba los caminos que cruzaban el imperio por la costa y el interior parando en los tambos posadas o postas construidas junto al camino. Privativo del emperador y la nobleza se realizaba por medio de los chasquis, rápidos mensajes a pie que llevaban mensajes verbales y transportaban alimentos, estos chasquis se turnaban regularmente.

Durante la conquista del nuevo mundo, son las cartas de relación de Hernán Cortes (1519-1526) a Carlos V los mensajes más famosos que se conocen, pero hay que mencionar también las comunicaciones de moctezuma, cuyos paynani lo mantenían informado sobre lo que acontecía con los españoles, e intercambiaban mensajes con Hernán Cortes a lo largo de una antigua ruta azteca.

Para 1565 con Carlos IX de Francia empieza a bosquejarse la idea del monopolio postal en manos del Estado. Enrique III confirma esta idea al conceder a los mensajeros reales el goce de los privilegios que tenían los universitarios, y abrir este servicio al público, señalando días para la salida y llegada de los mensajeros reales, los cuales se anunciaban por medio de cornetas.

Hacia 1580 se implanta la forma única de entrega de la correspondencia en México, acudiendo los solicitantes a las oficinas de correos en palacio.

Para el siguiente año, Felipe II firma una real cédula para que todos los oficios sean vendibles y renunciables, ya no solo como privilegios concedidos por el monarca.

A finalizar el siglo XV con la apertura de nuevas rutas oceánicas, la navegación española y portuguesa adquirieron extraordinario impulso.

Por lo que se refiere al sistema de transporte marítimo de correspondencias se usaron navíos ligeros desde tiempo antiguo. El despacho de sobrescritos y pliegos en los galeones y navíos era arbitrario y desorganizado, hasta que se creó el oficio de correo mayor de las indias.

De 1500 a 1660, por cinco generaciones la casa de los Tassis ejerce el cargo de correo mayor general de los territorios bajo el dominio austriaco, como ya se señaló.

España.

A la par, el doctor Lorenzo Galindez de Carvajal relacionado estrechamente con la casa de contratación de Sevilla recibe el cargo de "*correo mayor de las indias, islas y tierra firme del mar océano, descubiertas y por descubrir*". De 1514 a 1768, la familia Carvajal ejerció y defendió el cargo por más de 200 años, bajo el encargo de la corona española, el cual tomó un auge esplendoroso en la península ibérica.

Francia.

En Francia el rey establece el monopolio en 1672, al ponerse en subasta el correo siendo declarado primer adjudicatario Lázaro Patini, quien abre las primeras oficinas en las ciudades importantes de Francia.

El correo marítimo se efectuaba con "*navíos de aviso*" pequeños barcos de poco calado. No pasaban de 25 pipas. Más tarde se aumentó su tamaño de 50

a 60 toneladas, no pasando de 100 para mayor seguridad en los viajes a través del Atlántico y del pacífico en su viaje hacia Filipinas. Burlaban a los piratas, corsarios y bucaneros del mar caribe y el golfo de México y a los chinos de mer ingleses o franceses en su tráfico de esclavos desde África, por que eran fácilmente maniobrables.

Desde el año de 1627 se establecieron las primeras oficinas de correos en las principales poblaciones y comenzaron a reglamentarse los servicios que desempeñaban, así como los objetos que podían transportarse.

Para 1760 m. Chamousette obtuvo la concesión de la *petite post*, en París, o sea el servicio urbano que así se llamaba en oposición a la *grande poste* que era la que transportaba las cartas de ciudad en ciudad. Se distribuyeron buzones por ciudades y poblados de Europa y América.

Desde el 6 de abril de 1802 se dispuso que los correos marítimos se incorporaran a la real armada española, y el año siguiente se dictó un amplio reglamento: "*el cuerpo militar de correos*". Se sentía ya en España la influencia napoleónica de militarizar los servicios y las comunicaciones.

Con el tiempo se modifican y surgen nuevos servicios postales que los reyes europeos, a fines del siglo XVIII, adoptan para sus colonias de ultramar; el servicio de correos pasó de un negocio particular a ser una empresa estatal como ramo. La transformación fue radical mejorando notablemente los correos. Para el año 1836 las altas tarifas postales que aplicaba el correo, obligaban a la población a usar conductores privados y propietarios de diligencias para el transporte de correspondencia, pese a que los servicios prestados por particulares estaban prohibidos por la ley; los correos oficiales portaban uniforme y distintivos como escudos, ya que rea un honor y distinción el ser correo.

Inglaterra.

Para 1837 Rowland Hill empleado del gobierno inglés termino su plan de reformas postales consistente en reducir considerablemente el cobro del franqueo, hacer el pago previo del servicio, colocándoles un papelito engomado que daría constancia del pago; y proponía establecer convenios para que se adoptara en todo el mundo.

Hasta el año de 1840 la correspondencia se enviaba por cobrar al destinatario, con la idea de pagar el servicio una vez efectuado, pero muchas veces no se podía cobrar porque el destinatario no tenía con que pagar, o no le interesaba hacerlo, transportándose así en gran cantidad de correspondencia sin franqueo, con enormes pérdidas para el correo.

En 1839 el gobierno inglés sanciono una ley sobre las reformas postales de Hill, que entro en vigor el 1° de enero de 1840 reduciéndose a un penique la tasa de franqueo.

El 6 de mayo de 1840 se pone en circulación en Inglaterra el primer sello postal adhesivo y enseguida las demás naciones siguieron su ejemplo. El éxito de las reformas postales de Hill fue abrumador.

Una transformación radical de los correos se produjo en el siglo XIX tanto por la adopción del sello, como por la posibilidad de utilizar medios de transportes más veloces, tanto barcos de vapor en cuanto a transporte marítimo, como el ferrocarril que a finales del siglo sustituyeron a las diligencias.

Europa Moderna.

Hasta mediados del siglo XIX, la correspondencia entre los diversos países se regulaba por tratados particulares. Como consecuencia del gran desarrollo de las comunicaciones, surgió la necesidad de acuerdos internacionales precisos que eliminaran las dificultades existentes en el transporte de las correspondencias.

Después de varios intentos y tesis planteadas, se convocó a un congreso internacional, en donde se discutieron puntos fundamentales: uniformidad de peso y cuotas, simplificación en las tarifas de transporte de correo, clasificación de correspondencia en tres clases y ante todo "*considerar como un solo territorio postal a todos los países firmantes*" para el cambio recíproco de la correspondencia entre sus oficinas postales.

El 8 de octubre de 1874 se establece la Unión Postal Universal a instancias del Dr. Heinrich Von Stephan director de correos del imperio alemán.

Igualmente se acuerda en la convención, la creación de una oficina postal internacional bajo la inspección de la administración de correos de Berna, Suiza.

Ya en el siglo XX surge el correo aéreo, entre las tentativas llevada a cabo en este campo, cabe mencionarse entre otros el servicio francés por medio de globo "*ballons montés*" en 1870 y los transportes postales realizados mediante dirigibles zeppelin en los años 1928 y 1939.

Pero tuvieron que pasar unos años después de la primera guerra mundial para que quedaran organizados de manera duradera.

Para 1948 la Unión Postal Universal pasa a formar parte, como un organismo especializado, de la organización de naciones unidas.

El notable grado de homogeneidad alcanzado en las organizaciones postales esta ligado no solo a la naturaleza del servicio y a los medios de que se vale para su cumplimiento, sino a las convenciones internacionales estipuladas en el ámbito de la Unión Postal Universal (UPU), como complementos de esos convenios iniciales."⁶

⁶ Cfr. GOJMAN De BACKAL, Alicia, Op. Cit. p. p. 110-136..

Los prestadores de servicio de mensajería y paquetería que en la actualidad existen, tuvieron sus orígenes en los correos que en la antigüedad crearon para su servicio los reyes, emperadores y monarcas, mismos que fueron progresando hasta que el Estado interviene, los organiza y tutela para que todos los ciudadanos puedan hacer uso de dicho servicio, que siempre ha sido un medio importante de comunicación.

En el mundo de los Mexicas los emperadores tenían a sus mensajeros, hombres preparados especialmente para llevar mensajes memorizados y luego escritos, por ello se dice que desde esa época se dan en México los primeros antecedentes sobre las empresas de mensajería y paquetería.

1.3.- FIGURAS JURIDICAS RELACIONADAS CON LA PRESTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA.

1.3.1.- EL CONTRATO DE ADHESION.

Como su nombre lo indica es aquel documento de carácter unilateral al cual una o varias personas se adhieren a los términos y condiciones preestablecidas en él. En otras palabras, en dichos contratos sólo existe una voluntad y la otra acepta sujetarse a dichos términos y condiciones.

Algunos autores como Saleilles señala que no es un contrato en sí, sino que solo tiene el nombre, por no existir el acuerdo de voluntades.

Manuel Borja Soriano, al citar en su libro "*Teoría General de las Obligaciones*" a Sallé en relación con el contrato que nos ocupa, señala: "...la oferta se hace a una colectividad; el convenio es obra exclusiva de una de las partes; la reglamentación del contrato es compleja; la situación del que ofrece es preponderante, la oferta no puede ser discutida; el contrato oculta un servicio privado de utilidad pública.

Se citan como contratos de adhesión el de seguros, el de transporte, los reglamentos de una agencia de servicios de vehículos, todos los casos en los que un particular usa de un servicio público: correos, telégrafos, suscripción con las compañías concesionarias de gas y electricidad."⁷

Ahora conoceremos algunas definiciones de juristas, sobre dicho instrumento legal.

1.3.1.1.- DEFINICION.

"CONTRATO DE ADHESION: es aquel en el que una de las partes es la que fija las cláusulas o condiciones del mismo, iguales para todos, sin otra alternativa para quienes desean participar en el, aceptándolo o rechazándolo en forma total. (por ejemplo los contratos de seguros, de transporte, de suministro de agua, luz, etc.)."⁸

"Llámesse contrato de adhesión o por adhesión aquel cuyas cláusulas, redactadas unilateralmente por una de las partes, no dejan a la otra más posibilidad que la de suscribirlas íntegramente, sin modificación alguna."⁹

Por otra parte la Procuraduría Federal del Consumidor en su pagina de Internet lo define tomando como base lo previsto por el artículo 85 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, de la manera siguiente:

"ART. 85 Para los efectos de esta ley, se entiende por contrato de adhesión el documento elaborado unilateralmente por el proveedor, para establecer en forma uniforme los términos y condiciones aplicables a la

⁷ BORJA SORIANO, Manuel, "Teoría de Las Obligaciones", Ed. Porrúa, México, 1995, p. 131.

⁸ PALOMAR DE MIGUEL, Juan. "Diccionario para Juristas". Ed. MAYO, México, 1981 p. 318.

⁹ DE PINA, Rafael, "Derecho Civil Mexicano", Ed. Porrúa, Tomo III, México 1993, p.341.

adquisición de un producto o a la prestación de un servicio, aún cuando dicho documento no contenga todas las cláusulas ordinarias de un contrato. Todo contrato de adhesión celebrado en territorio nacional, para su validez, deberá estar inscrito en idioma español y sus caracteres tendrán que ser legibles a simple vista."

Este concepto es más sencillo y fácil de comprender, lo cual es lógico si pensamos que cualquier persona que no tenga una preparación escolástica puede leer y comprender el significado de dicha Ley, así como su contenido.

El contrato de adhesión es una negación radical de la libre voluntad de una de las partes como requisito del mismo.

"Por esto por tratarse de servicios que no se pueden tomar o dejar (luz, agua, gas, transporte, etc.) exige, para impedir el sacrificio de los intereses del consumidor a los de las empresas, siempre poderosas, que suelen disfrutar de un monopolio que todos nos vemos precisados a utilizar, el contrato de adhesión de hecho, la intervención del Estado, para mantener el equilibrio económico necesario en esta clase de relaciones, cosa que difícilmente suele conseguirse."¹⁰

I.3.2.2.- NATURALEZA JURIDICA.

Los antecedentes del contrato de adhesión son relativamente recientes, pues su aparición se registra en el siglo pasado, cuando comienzan a surgir las grandes empresas industriales y comerciales destinadas a proporcionar servicios a la sociedad.

¹⁰ DE PINA, Rafael "Derecho Civil Mexicano", Op. Cit. p. 342.

Existe división de opiniones entre los tratadistas en considerar o no al presente instrumento legal como un verdadero contrato. "Ha dado lugar a un debate que continua y continuará por mucho tiempo en torno a su verdadera naturaleza, es decir, sobre si se trata o no de un contrato."¹¹

Los que sí lo consideran señalan que es un contrato por que "el que se adhiere a las condiciones que se le proponen, en realidad es libre para no aceptarlas; puede rechazarlas en bloque, y por consiguiente cuando las acepta, da sin duda su consentimiento, por lo que sería entrar en dificultades invencibles negar a tales operaciones el carácter contractual.

La ley no exige en ninguna parte, que el acuerdo contractual vaya precedido de una libre discusión, de largos tratos; sobre todo ningún texto exige que las dos partes tengan una intervención igual en la génesis del contrato, todo lo que se pide es que ambos interesados consientan, que existe acuerdo entre ellos al objeto de nacer obligaciones...bastando para dicha validez la igualdad jurídica.

La prueba la tenemos en la donación, que es de hecho obra exclusiva del donador, y cuyas condiciones no podría discutir el donatario, y que es, no obstante, un contrato según opinión unánime."¹²

"De los contratos de adhesión, el de seguros y el transporte han sido reglamentados por el Código Civil de 1884 y por el Código de Comercio, considerándolos como contratos. El Código Civil de 1928 en su capítulo "*De la Declaración Unilateral de la Voluntad*", se refiere a los distintos actos que considera como unilaterales y entre ellos no comprende el contrato de adhesión. Por lo que debemos seguirlo considerando como verdadero contrato.

¹¹ DE PINA, Rafael, Op. Cit. p. 344.

¹² Idem, p. 345.

La ley de 26 de agosto de 1935, que derogó el Código de Comercio en materia de seguro, también considera a éstos como contratos."¹³

Por otro lado los que no aceptan que es un contrato, como Hauriou y Duguit, citados por Rafael De Pina en su libro de Derecho Civil Mexicano, expresan: "...es más exactamente un acto unilateral de naturaleza reglamentaria, no un contrato propiamente dicho".

"De los contratos de adhesión, el de seguros y el transporte han sido reglamentados por el Código Civil de 1884 y por el Código de Comercio, considerándolos como contratos. El Código Civil de 1928 en su capítulo "*De la Declaración Unilateral de la Voluntad*", se refiere a los distintos actos que considera como unilaterales y entre ellos no comprende el contrato de adhesión. Por lo que debemos seguirlo considerando como verdadero contrato. La ley de 26 de agosto de 1935, que derogó el Código de Comercio en materia de seguro, también considera a éstos como contratos."¹⁴

Para nosotros, no es un verdadero contrato, no obstante que nuestra legislación así lo considera, estamos de acuerdo con el criterio de Rafael De Pina: "A nuestro entender la figura jurídica denominada contrato de adhesión o por adhesión (esta última es para nosotros la denominación exacta) no debe ser considerada como contrato. lo impide la circunstancia de que por muchos equilibrios que se hagan sobre las viejas concepciones jurídicas, tradicionales, no es posible desconocer que la voluntad de una de las partes, cuenta menos que la necesidad de aceptar unas cláusulas en cuya formación no existe la más remota posibilidad de que intervenga, por lo que la figura de este llamado contrato resulta bastante irregular."¹⁵

¹³ BORJA SORIANO, Manuel, Op. Cit. p. 135.

¹⁴ Idem.

¹⁵ DE PINA, Rafael. Op. Cit. p. 348.

La mayoría de los prestadores de servicios de mensajería y paquetería registran un contrato de adhesión en la PROFECO, siendo una forma de regular un servicio que se presta al público, pero solo en cuanto aspectos de calidad, oportunidad, seriedad, etc., En una palabra para garantizar al consumidor la calidad del servicio o adquisición de un bien o producto y no en cuanto a su funcionamiento como una empresa regulada por el Estado.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), ahora Secretaría de Economía, mediante normas oficiales mexicanas, dispone que los contratos de adhesión se registren ante la Procuraduría Federal del Consumidor, la cual verifica que no contengan cláusulas abusivas o confusas.

"Los contratos de adhesión cuyo registro es obligatorio, son los siguientes:

- Tiempo compartido (nom- 029-scfi-1993)
- Servicios funerarios (nom-036-scfi-1994)
- Autofinanciamiento (nom-037-scfi-1994)
- Reparación y mantenimiento de automóviles (nom-068-scfi-1994)
- Lavanderías, tintorerías y planchadurías (nom-067-scfi-1994)
- Eventos sociales (nom-111-scfi-1995)
- Muebles de línea y sobre medida (nom-117-scfi-1995).

Sin embargo pueden registrarse cualquier otro tipo de contratos en forma voluntaria, pues las ventajas que se obtienen son las siguientes:

PARA EL PROVEEDOR:

1. Mayor prestigio comercial
2. Es considerado un proveedor confiable
3. Facilita la solución de controversias
4. Le da mayor certidumbre

PARA EL CONSUMIDOR:

1. Mayor seguridad al contratar un producto o servicio
2. Le permite presumir la buena fe del proveedor
3. Se sabe protegido por PROFECO

Como información daremos a conocer cuales son los requisitos para registrar un contrato de adhesión, mismos que la Procuraduría Federal del Consumidor, requiere, en base a la Ley Federal de Protección al Consumidor.

"PARA PERSONAS FISICAS:

- Registro Federal de Contribuyentes o alta en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Escrito de solicitud de registro dirigido al Director General Jurídico Consultivo.
- Dos ejemplares del contrato a registrar

PARA PERSONAS MORALES:

- Acta constitutiva de la sociedad.
- Poder notarial.
- Registro Federal de Contribuyentes O alta en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Escrito de solicitud de registro dirigido al Director General Jurídico Consultivo.
- Dos ejemplares del contrato a registrar.

Todos los documentos deben presentarse en original y copia para su debido cotejo.¹⁶

Se puede observar que los prestadores de servicios de mensajería y paquetería, no están obligados a registrar su contrato de adhesión ante dicha

¹⁶ Pagina en Internet de la Procuraduría Federal del Consumidor, basada en lo dispuesto por la Ley Federal de Protección al Consumidor, <http://www.profeco.gob.mx>

procuraduría, pero si así fuere, este registro no es una forma de regular la función de las empresas, por parte del Estado, pues solo constituye una forma de custodiar que el servicio que prestan sea de calidad, y se respeten las condiciones contractuales previamente establecidas.

1.3.2.- EL CONTRATO DE PORTE O CARTA DE PORTE.

1.3.2.1.- DEFINICION.

Bajo el nombre que se encuentra escrito, ningún autor lo maneja, ni el Código Civil para el Distrito Federal, ni el Código de Comercio, siendo este un contrato estrictamente mercantil, mismo que es regulado por este Código, bajo la denominación de. "*Del contrato mercantil de transporte terrestre.*"

"Contrato de Transporte: Es aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado.

Se trata esencialmente de un contrato de servicio en el que es preciso que el desplazamiento sea el objeto principal del mismo, puesto que en algunos contratos, el transporte es sólo una obligación accesoria, como una compraventa con entrega a domicilio en los que no se sujetan a las reglas del transporte."¹⁷

"Carta de Porte. es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá efectos que en él se determinen."¹⁸

¹⁷ VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar, "Contratos Mercantiles", Ed. Porrúa, México 1996. p. 227.

¹⁸ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Diario Oficial de la Federación. 22 de Diciembre de 1993, p. 45.

Por su parte el artículo 581 del Código de Comercio señala:

"Art. 581.-El porteador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresará:

I.- El nombre, apellido y domicilio del cargador,

II.- El nombre, apellido y domicilio del porteador,

III.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador de la misma carta:

IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;

V. El precio del transporte;

VI.- La fecha en que se hace la expedición;

VII. El lugar de la entrega al porteador;

VIII.- El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;

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

Algunos autores hablan del "*contrato de transporte civil*", definiéndolo como:

"Aquel contrato por el cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua, o por aire, a personas, animales o mercaderías o cualquiera otros objetos, a cambio de un precio llamado pasaje o flete, según los casos."¹⁹

El Código Civil para el Distrito Federal, señala en su Libro Cuarto, Segunda Parte, Título Décimo, Capítulo IV "De los Porteadores y Alquiladores", en su artículo 2646 lo siguiente:

"Art. 2646.- El contrato por el cual se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes."

¹⁹ SANCHEZ MEDAL, Ramón, "De los Contratos Civiles", Ed. Porrúa, México 1995, p. 364.

"Es el documento en el que se hacen constar las circunstancias para la realización del transporte contratado, siempre que contenga las siguientes menciones:

- a. Datos identificadores del cargador y del porteador.
- b. Datos identificadores del consignatario, o bien de la persona a cuya orden vaya dirigido el envío, o si éste ha de entregarse al portador del correspondiente ejemplar de carta de porte.
- c. Lugar y, en su caso, fecha y hora de entrega del envío al porteador.
- d. Lugar y plazo de entrega del envío al consignatario.
- e. Identificación del envío, con expresión de su calidad genérica y número de bultos, de su peso, y, en su caso, de las marcas o signos exteriores de los bultos que integran el mismo.
- f. Precio del transporte.²⁰

El Código de Comercio establece más requisitos que los que sugiere la página consultada en Internet.

Si el envío incluyera mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan, indicando, en su caso, sus incompatibilidades y condiciones de transporte y las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del cargador o consignatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías hay que tener en cuenta que en el transporte de mercancías peligrosas es obligatoria la expedición de una carta de porte específica, así como de otros documentos tales como las instrucciones de seguridad y una hoja de comprobaciones, en atención a su propia normativa.

²⁰ Página en Internet, Procuraduría Federal del Consumidor, basado en la Ley Federal de Protección al Consumidor, <http://www.profeco.gob.mx>

Además, el cargador y el porteador podrán hacer constar en la carta de porte cualquier otra circunstancia relativa al transporte o a la naturaleza y características del envío que estimen pertinentes para el buen fin del transporte. Especialmente podrá hacerse constar si el transporte se realiza a portes pagados o debidos y, en su caso, modalidad y momento en que resultará exigible su pago; cuantía de las indemnizaciones acordadas para los supuestos de paralización del vehículo en la carga o descarga y de incumplimiento del plazo de transporte; valor declarado de la mercancía; suma que representa el interés en la entrega; pactos concernientes al seguro de las mercancías; o pacto de sometimiento al arbitraje de una Junta Arbitral del Transporte.

Si ya hemos tenido ocasión de comentar que el contrato de transporte es consensual, perfeccionándose con el solo consentimiento de las partes, la carta de porte será únicamente un documento que acredita la existencia del contrato de transporte, y así, la ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, reconociéndose la plena validez de los contratos verbales, si bien tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente la expedición de una carta de porte, considerándose la negativa injustificada a extenderla motivo suficiente para negarse a realizar el transporte o para contratar a otro porteador, sin incurrir por ello en responsabilidad ninguna de las partes.

Su fuerza probatoria tan sólo alcanzará a sus firmantes, pero éstos no podrán oponerse a la veracidad de las menciones que en la misma consten, a no ser que prueben su falsedad o la existencia de error material en su redacción.

En la actualidad el contrato de transporte que regula el Código Civil no es muy practicado, y sí el que rige la legislación mercantil y la administrativa. La diferencia entre uno y otro es que el primero es consensual, bilateral y oneroso, y la persona que presta el servicio no se dedica habitualmente a ello. El segundo, es unilateral y oneroso, su principal característica es que ya existe un

contrato escrito en el que el usuario acepta los términos y condiciones, y se dedica habitualmente he dicho servicio.

"Para 1901 las rutas postales se podían clasificar en: terrestres, con conducción por medio de contrato, de mensajeros, de empleados y en vehículos propiedad del correo, sobre ferrocarril, fluviales por medio de contratos o marítimas, siendo éstas territoriales con conducción contratada, o internacionales subvencionadas."²¹

1.3.2.2.- NATURALEZA JURIDICA.

El Código de Comercio, prevé lo relativo al contrato mercantil de transporte terrestre, desde su artículo 576 al 604.

"En sus artículos 581 y 582, atribuye a la carta de porte únicamente dos funciones fundamentales, una primera de servir de medio de prueba de las condiciones pactadas para el contrato, y una segunda, derivada también del artículo 577, como título de tradición o representativo de las mercancías transportadas, que permite disponer de ellas durante el transporte transmitiendo todos los derechos sobre las mismas mediante la circulación del documento, lo que explica que se autorice extender la carta de porte en forma nominativa, a la orden o al portador, y así se señala expresamente que, cumplido el contrato, la devolución de la carta de porte al porteador supondrá, en virtud del canje de aquélla por el objeto porteado, la cancelación de las respectivas obligaciones y acciones, aunque la práctica diaria haya casi eliminado esta segunda función."²²

Sobre este aspecto "el contrato de transporte en el Código Civil español, constituye una modalidad del arrendamiento de servicios...nuestro Código Civil

²¹ GOJMAN De BACKAL, Alicia, Op. Cit. p. 145.

²² VAZQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Op. Cit. p. 242

para el Distrito Federal, al incluir este contrato entre los de prestación de servicios, acierta con la naturaleza que exactamente le corresponde."²³

"Otros documentos acreditativos del contrato.

También pueden existir otros documentos que, sin reunir los requisitos exigidos para poder ser considerados como carta de porte, se hubieran expedido una o ambas partes en relación con el contrato de transporte, los cuales tendrán la fuerza probatoria que se deduzca de su contenido conforme a las siguientes reglas:

- a. Se aplicará directamente el contenido de aquellos documentos suscritos por ambas partes en los que se regulen expresamente condiciones de cumplimiento del contrato, si de los mismos se deduce la voluntad de los firmantes de que tales condiciones se apliquen al transporté del envío objeto de controversia.
- b. A falta de aquéllos, se aplicará el contenido de los documentos que hubiera podido suscribir una sola de las partes, tales como albaranes, facturas, comunicaciones escritas u otros, los cuales podrán ser opuestos frente a quien los haya firmado.
- c. No existiendo ningún documento escrito suscrito por ninguna de las partes, se aplicarán las previsiones de las condiciones generales de contratación.
- d. A falta de previsión de éstas, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme a las disposiciones generales establecidas para los contratos en el Código de Comercio."²⁴

²³ DE PINA, Rafael, Op. Cit. p. 186.

²⁴ Carta de Porte, Página en Internet, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2000, <http://www.sereex.gob.mx>

Este se conoce como contrato de transporte de mercancías, en este tenor, México tiene celebrado un convenio internacional del cual veremos brevemente algunos aspectos:

"AMBITO DE APLICACION.

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera viene regulado en el Convenio suscrito en Ginebra el 19 de Mayo de 1956 y ratificado en España en 1974.

Este Convenio se aplica a todo los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.

Están excluidos de su aplicación los siguientes:

1. Transportes postales internacionales.
2. Transportes funerarios.
3. Transportes de mudanzas.

CARACTERISTICAS DEL CONTRATO Y FORMALIZACION.

El contrato regulado por este Convenio es consensual (es válido el celebrado de palabra) si bien necesariamente ha de documentarse en una carta de porte, la cual, sin embargo, no es requisito imprescindible para la existencia y validez del contrato.

La carta de porte, se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista.

1. El primer ejemplar queda en poder del remitente.
2. El segundo acompañará a las mercancías.



3. El tercero quedará en poder del destinatario.

Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o se trata de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos utilice o lotes de mercancía transporte.

Al hacerse cargo de la mercancía el transportista deberá revisar la exactitud de las menciones de la carta de porte sobre número de bultos, marcas y números, estado aparente de la mercancía y de su embalaje, ya que de resultar inexactos los datos él sería responsable. Si no puede comprobar estos datos, debería hacer constar sus reservas en la carta de porte de forma motivada, si bien estas reservas no comprometen al remitente si no las ha aceptado expresamente.

Así pues, la carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías. A falta de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

REALIZACION DEL TRANSPORTE.

El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, a detener el transporte, modificar el lugar previsto de entrega u ordenar su entrega a otro destinatario, si bien este derecho se mantiene sólo hasta que la carta de porte se entrega al destinatario.

El transportista podría vender la mercancía si así lo justifica su naturaleza perecedera, en el resto de los casos puede proceder a la venta si no recibe instrucciones del que tenga derecho sobre ella en un plazo razonable.

En caso de pérdida o retraso en la entrega, el destinatario podrá pedir responsabilidades al transportista, y si llegada la mercancía a destino, surgen impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente, que podrá disponer de la mercancía; en este caso el transportista puede pedir el abono de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o la

ejecución de las mismas, salvo que estos gastos sean ocasionados por su culpa.

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA.

El transportista responde de la pérdida total o parcial, de las averías en la mercancía y del retraso en la entrega, salvo que se hubieran originado por:

- Culpa del que tiene derecho sobre la mercancía.
- Vicio propio de la mercancía.
- Causas inevitables (sin que pueda aducir defectos en los vehículos, ni culpa de sus empleados o personas a las que haya alquilado el vehículo).
- Empleo de vehículos abiertos, no entoldados, cuando tal empleo se hubiera pactado en la carta de porte.
- Ausencia o deficiencia de embalaje.
- Manipulación del remitente o destinatario.
- Naturaleza de ciertas mercancías (moho, desecación, etc.).
- Insuficiencia o imperfección de la identificación de los bultos.
- Transporte de animales vivos.

En todo caso, la prueba de que la pérdida se debió a uno de estas causas corresponde al transportista.

También responde el transportista por retraso no entrega en el plazo convenido, o cuando se sobrepase un plazo razonable. En todo caso se considera la mercancía perdida cuando transcurran 30 días sin haber sido entregada sobre el plazo convenido, o 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía.

En el supuesto de que el transporte estuviera pactado en un único contrato, pero fuese ejecutado por varios transportistas sucesivamente, todos ellos

responden solidariamente (cada uno responde ante el cargador por la totalidad del transporte).

RECLAMACIONES Y PRESCRIPCION.

Las reclamaciones se realizarán por escrito y habrán de formularse:

1. Daños aparentes en la mercancía, en el momento de la entrega.
2. Daños ocultos, en los 7 días siguientes a la entrega.
3. Retraso en la entrega, habrá de dirigirse reserva por escrito en el plazo de 21 días desde la entrega de la mercancía al destinatario.

La prescripción de las acciones es al año, salvo para el caso de dolo que es de tres años.

Las cuantías de las indemnizaciones serán las siguientes:

1. Pérdida total o parcial, el valor de la mercancía en el lugar y fecha en que el transportista se hizo cargo de ella.
2. Retraso, no excederá del precio del transporte. Si las mercancías se dejan de cuenta del transportista la indemnización será la misma que para la pérdida total.
3. Avería, la disminución del valor, computado igual que para el caso de pérdida.

LIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

Como regla general la responsabilidad del transportista viene limitada, salvo casos de dolo, a 8,33 derechos especiales de giro por kilogramo de mercancía transportada (el derecho especial de giro equivale en la actualidad a unas 200 pesetas).

COMPETENCIA TERRITORIAL.

Las reclamaciones relativas a la ejecución de los transportes internacionales regulados en el Convenio se pueden presentar:

- Donde el demandado tenga su residencia habitual, domicilio, sucursal o la agencia por la que haya sido concluido el contrato.
- Donde el transportista se hizo cargo de la mercancía.
- En el lugar de entrega de la mercancía.²⁵

El contrato de transporte que prevé nuestra legislación, dependiendo de lo que se requiera transportar, podrá aplicarse el Código Civil para el Distrito Federal o el Código de Comercio, así como la Legislación administrativa, como sea, este contrato es uno de los más utilizados en nuestro país, por lo que se convierte en el más común.

Por último, en estas dos figuras jurídicas (contrato de adhesión y de transporte o carta de porte), buscamos alguna forma de regular el servicio de mensajería y paquetería; en el primer caso si el prestador de servicio registra su contrato ante la PROFECO, es solo para que el usuario tenga una certeza en cuanto a la calidad del servicio y la garantía de que podrá hacer cualquier reclamo con resultados favorables, pero ello no implica una regulación del citado servicio.

Por otra parte, el contrato de transporte que se refuta a la carta de porte, solo establece los términos y condiciones del servicio. En el caso concreto del servicio de mensajería y paquetería, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que para prestar este servicio se requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pero esto es solo para transitar por caminos o carreteras de jurisdicción federa, lo que tampoco implica una regulación del multicitado servicio.

²⁵Página en Internet, Secretaría de Relaciones Exteriores, Op. Cit.

CAPITULO II

MARCO JURIDICO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA.

2.4.- ORDENAMIENTOS LEGALES.

Para conocer el origen desde el punto de vista legal de los prestadores de servicios de mensajería y paquetería en México, es necesario que analicemos diversos ordenamientos legales, ya que después de consultar e investigar en un marco jurídico bastante amplio, encontramos que estos son las que de alguna manera prevén aspectos relacionados con el dicho servicio, siendo la ley de Vías Generales de Comunicación la base legal que sustenta el servicio, en relación con los artículos 25 y 28 constitucionales en la otrora Dirección General de Correos, ahora Servicio Postal Mexicano (20 de agosto de 1986, Diario Oficial de la Federación); no obstante que la vigente Ley en comento no contempla en sí una regulación jurídica y sí algunos aspectos como el permiso o concesión, el registro y autorización de sus tarifas (última modificación en julio de 1996).

2.4.1.- LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Fue promulgada el 5 de febrero de 1917 en la Ciudad de Querétaro. Qro. Se compone de 135 artículos y esta basada en la constitución de 1957.

El artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos otorga el derecho al Estado para propiciar y regular el desarrollo nacional. Mediante la planeación adecuada, propiciara la generación de empleos y la protección del medio ambiente, entre otras. Así se contemplan la existencia de áreas estratégicas y prioritarias, la primera es exclusiva del Gobierno Federal y en la segunda este puede concurrir complementariamente a la iniciativa privada.

Este artículo junto con el 28 que analizaremos brevemente, determinan el grado de intervención del Estado en la economía en el país, con el propósito de lograr la armonía y desarrollo en beneficio de la sociedad mexicana.

Para tener una mejor panorámica del presente tema, comenzaremos señalando el contenido del párrafo tercero del artículo 25 de la Carta Magna, que a letra dice:

"Artículo 25.

...

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la nación.

..."

Esta coparticipación es la materia sustantiva de los conceptos constitucionales conocidos como áreas estratégicas y áreas prioritarias.

Correos es una área estratégica reservada en forma exclusiva al Estado, y por lo tanto no constituye un monopolio. Bajo este principio realizaremos un breve estudio del correo denominado ahora Servicio Postal Mexicano.

El siguiente párrafo del numeral que nos ocupa, indica:

"El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y control sobre los organismos que en su caso se establezcan.

..."

El artículo 28 de nuestra constitución en su párrafo cuarto señala:

"Artículo 28.

...

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos...; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la

Nación; y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

..."

Por su parte el párrafo quinto establece:

"El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo, con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.

..."

Al interpretar este párrafo, en las áreas estratégicas el Estado participará a través de organismos públicos descentralizados, organismos desconcentrados o unidades administrativas de la Administración Pública Federal, para conservar así la propiedad y el control.

Observamos que dentro de las áreas estratégicas que prevé este artículo, se encuentra la de "correos". La Ley del Servicio Postal Mexicano preceptua en su artículo 2 lo que se entiende por correo o mejor dicho por servicio público de correos.

"Art. 2.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

...

Servicio Público de Correos. La recepción, transportación y entrega de la correspondencia.

..."

De lo anterior entendemos que esta actividad únicamente y por mandato constitucional lo debe prestar el gobierno federal lo cual realiza a través de un organismo descentralizado denominado Servicio Postal Mexicano.

Este servicio queda reservado exclusivamente para el Estado, el que no podrá concesionar o permisionar, y sí otros que de acuerdo a su ley le son encomendados, entre los que se encuentra el de mensajería y paquetería.

Dicho servicio se puede concesionar o permisionar; en primer termino porque nuestra Carta Magna en su artículo 28 no lo considera dentro de sus áreas estratégicas; y segundo, "porque la política económica del Gobierno se orientó hacia el libre mercado, como se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo 1984-1988."²⁶

"El capítulo de *"Política Económica General"* del plan, al establecer los objetivos fundamentales de la política de gasto público, entre otros, habla de fortalecer la capacidad del aparato productivo y distributivo en áreas prioritarias y estratégicas para el desarrollo nacional. Los lineamientos necesarios para fortalecer dicha capacidad mencionan que:

"La asignación directa de recursos por parte del Estado en áreas estratégicas y prioritarias es el instrumento fundamental para cumplir con el mandato constitucional..."

Parecería, en sentido contrario, que cuando no se asignan recursos están ausentes tales áreas del desarrollo económico integral. Ahora bien, una vez reconocida la empresa pública como la base material con que cuenta el Estado para la regulación e impulso de la actividad económica y social en todos los sectores, entre otros propósitos fundamentales de la empresa pública, el Plan Nacional de Desarrollo, precisa lo siguiente:

"...
Fortalecer el carácter mixto de la economía participando en sectores estratégicos que le son reservados por mandato constitucional al Estado y con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo."

²⁶ Cfr., Secretaría de Programación y Presupuesto, Plan Nacional de Desarrollo, 1984-1988. México, 1984. p. p. 169-176 y 326.

El plan establece que: "la política industrial y de comercio exterior, en sus lineamientos generales, se propone en el corto plazo defender la planta productiva, mantener el empleo y simultáneamente avanzar en el cambio estructural para su integración a nivel nacional y su vinculación eficiente con el exterior.

Asimismo, los lineamientos generales de política para impulsar el cambio estructural, consideran a la industria paraestatal dentro de la estrategia y política de desarrollo industrial y comercio exterior y del programa sectorial correspondiente. El inciso sobre la política de la empresa pública en el desarrollo industrial afirman que la estrategia del plan asigna a la industria paraestatal una gran importancia como instrumento de fomento más que de regulación. No se pretende que la industria paraestatal compita con la privada, sino que la complemente y ayude en su desarrollo mediante su inversión y sistema de compras."²⁷

"Las funciones que ejerza el Estado de manera exclusiva en las actividades económicas que el propio precepto califica como "*áreas estratégicas*"; y que por ahora son las siguientes: correos, telégrafos; radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos, petroquímica básica; minerales; radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad.

Asimismo, cabe mencionar que a partir de la reforma al artículo 28 constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de marzo de 1995, dos actividades dejaron de formar parte de las áreas estratégicas, las comunicaciones vía satélite y los ferrocarriles. De conformidad con el propio texto de la reforma, ambas actividades pasaron a formar parte de las "*áreas prioritarias*" señaladas en el artículo 25 constitucional.

²⁷ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, "La Constitución Mexicana: Rectoría del Estado y Economía Mixta", Ed. Porrúa, México, 1985 p. p. 183-186.

En estas áreas prioritarias, el Estado tan solo ejerce sus funciones de rectoría, pudiendo otorgar concesiones o permisos a particulares tanto para su inversión como para su manejo y administración. A través del ejercicio de las facultades de rectoría, el Estado garantiza conservar el dominio de la actividad así como su orientación, de acuerdo con la ley correspondiente, en este caso la relativa a las vías generales de comunicación.

Para asegurar el eficaz manejo de las áreas estratégicas, mencionadas expresamente por la constitución, así como la adecuada participación del Estado en las actividades de carácter prioritario en las que de acuerdo con las leyes participe, por sí o con los sectores social y privado, establecidos por el artículo 25 de la propia constitución, se prevé la existencia de los organismos y empresas que el Estado requiera; cuya creación se deja a cargo del Congreso de la Unión mediante la expedición de las leyes correspondientes.²⁸

Por otra parte El Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988, afirma que la participación del Estado no tiene por objeto sustituir al mercado, antes bien reorientarlo selectivamente, reforzando los mecanismos del mercado que muestren indicios de debilidad para compatibilizar costos y rentabilidad privados con costos y rentabilidad sociales. En la estrategia de participación de los agentes productivos en el marco de la economía mixta, en relación al sector industrial paraestatal, se reitera lo planteado en el artículo. 25 Constitucional respecto a la participación del Estado en las actividades estratégicas y en las actividades prioritarias.

Es importante saber lo que se entiende por "*área estratégica*" con la finalidad de ubicar mejor aquellas funciones que el Estado desempeñara bajo este esquema.

²⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada, Op. Cit. p. 355.

"Mediante la revisión y análisis de las leyes que regulan la acuñación de moneda, el correo, el telégrafo, la radiotelegrafía, la emisión de billetes, el petróleo y los hidrocarburos, la petroquímica básica, los minerales radioactivos, etc. estaríamos en aptitud de definir el alcance y contenido de la actividad a cargo del Estado.

El artículo 4 de la Ley Federal de Competencia Económica, establece en relación al tema lo siguiente:

"ART. 4.-Para los efectos de esta ley, no constituyen monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas a que se refiere el párrafo cuarto del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

..."

Es en razón de lo estipulado en el segundo párrafo del artículo 4 que hemos transcrito, que nos parece de la mayor importancia determinar el alcance y contenido de cada una de las áreas estratégicas, ya que, todo lo que no quede comprendido dentro de dicho concepto, quedará sujeto a las limitaciones y regulaciones que establece la Ley Federal de Competencia Económica, lo que podría resultar riesgoso si consideramos que la atención de las áreas estratégicas, más que sustentarse en principios de competencia económica, se explican en función del mandato que el Constituyente le ha dado al Estado de ser rector de la economía nacional y participar directamente en el desarrollo de aquellas actividades que se consideren fundamentales para el beneficio general, aun si ello representa sacrificar el beneficio particular."²⁹

Opinamos que la esencia del concepto "áreas estratégicas" expresado en los artículos 25 y 28 de la Constitución, debe interpretarse en el sentido de que el Constituyente mexicano quiso que fuera el Estado el que atendiera de manera directa y exclusiva dichas áreas de la economía, con el propósito de garantizar

²⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada, Op. Cit. p. 382.

que su manejo estuviera vinculado siempre a los objetivos fundamentales de la nación mexicana en materia de desarrollo económico y bienestar general.

"Ninguna de las áreas calificadas como estratégicas por la constitución debería manejarse con criterios únicamente comerciales o empresariales, propios de la especulación comercial. Si bien es cierto que el Estado debe buscar y asegurar la viabilidad económica de las empresas de México, este no debe ser el único criterio que rijan su conducta como empresario. Al Estado le corresponde manejar los bienes de la nación; por ejemplo, el petróleo y los demás hidrocarburos, con un criterio que busque apoyar y desarrollar la industria y la producción nacionales, aun cuando deba sacrificar para lograr dichos objetivos, algunos márgenes de ganancia.

El objetivo del Estado no está en lograr la máxima ganancia posible, sino en diseñar y manejar la estrategia nacional de desarrollo económico en beneficio de todos los mexicanos."³⁰

Cuando el gobierno desea privatizar, concesionar o permisionar un servicio considerado dentro de las áreas estratégicas por nuestra Carta Magna, lo primero es adecuar el marco jurídico, siendo la modificación al artículo 28 Constitucional para sacar del contexto estratégico dicho servicio.

De ello el antecedente más reciente es la privatización de los ferrocarriles que antes estaba considerado como área estratégica.

Algo similar ocurre con el correo; a la fecha este sigue siendo considerado por nuestra constitución como un área estratégica, reservada en forma exclusiva al Estado, no así el servicio de mensajería y paquetería que lo pueden prestar los particulares, lo cual es permitido por la Ley del Servicio Postal Mexicano. Sin

³⁰ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Op. Cit., p.384.

embargo dicho servicio no esta regulado por la ley, no obstante que dicho organismo es el encargado para ello, como lo analizaremos más adelante.

2.4.2.- LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

En nuestro país las empresas de mensajería y paquetería, surgieron aproximadamente a fines de los setenta y principios de los ochenta; tiempo en que se comienza a implementar una estrategia de desarrollo neoliberal, es decir una política económica orientada a la apertura de mercados en el ámbito internacional.

Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de febrero de 1940, reglamentaba dentro de sus rubros a la entonces Dirección General de Correos, hasta que esta se convirtió en un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio; ya que en su artículo 425 señalaba:

"Art. 425.- El Poder Ejecutivo Federal ejerce el monopolio constitucional para recibir, transportar y entregar la correspondencia de primera clase a que se refiere el artículo 428 en sus fracciones I y II de esta ley; en consecuencia, ninguna persona física o moral podrá prestar ese servicio al público."

A la fecha este principio sigue vigente, ya que el art. 28 constitucional considera al correo como una área estratégica reservada en forma exclusiva al Estado.

El artículo 428 de la Ley en cita, prevé la clasificación de la correspondencia de primera clase, y en los subsecuentes de la segunda a la quinta clase; en esta última incluye a los envíos que contengan mercancías.

Desde su promulgación la Ley de Vías Generales de Comunicación, establecía la facultad para que particulares entregaran materia postal, siempre y cuando

fuera de la que no estaba reservada en forma exclusiva al gobierno federal; dentro de la cual, se encontraba la de "*quinta clase*" que, en nuestros días, es clasificada por la Ley del Servicio Postal Mexicano, como servicios diversos (mensajería y paquetería), como lo analizaremos más adelante.

Por así establecerlo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus artículos 25 y 28, ha quedado a cargo del gobierno federal, la prestación del servicio público de correos, como ya se indicó.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Libro Sexto, denominado "*Comunicaciones Postales*", que abarcaba del artículo 421 al 522, se regulaba el correo en general

En su Título Segundo denominado "*Correspondencia*", en su Capítulo II, se establecía la definición y clasificación de correspondencia; abarcaba de los artículos 427 al 233, señalaba de manera clara, la clasificación de la correspondencia de primera a la quinta clase, prescribiendo en este último numeral:

"Art. 433.- Constituyen la correspondencia de quinta clase los envíos que contengan mercancías."

"En 1916 existía correspondencia de 5 diferentes tipos: en primera clase estaban las cartas y todo envío cerrado por cada 20 gramos o fracción, y tarjetas cartas con respuesta pagada. Estas pagaban en el servicio interior 20 centavos y en el servicio urbano 10.

En esa misma categoría existían las tarjetas postales sencillas y cada una de las dos partes de las tarjetas con respuesta pagada. Estas pagaban 10 centavos en el interior o 5 en el área urbana. Además la correspondencia oficial de los Gobiernos de los Estados y las cartas particulares de los Gobernadores

gozaban de reducción de porte por cada 20 gramos o fracción. Estas pagaban 10 centavos en el interior y 5 centavos en la parte urbana.

Las publicaciones periódicas registradas por cada 500 gramos o fracción por las que se pagaban 5 centavos en el servicio interior y lo mismo en el servicio urbano se consideraba de segunda clase.

Las publicaciones no registrada, libros a la rústica, toda clase de impresos y papeles de negocios que por cada 100 gramos o fracción pagaban 5 centavos en ambos servicios se encontraban en tercera clase.

Las muestras sin valor comercial eran consideradas en la cuarta clase. Estas pagaban también 5 centavos por cada 100 gramos o fracción y por último en la quinta clase estaban los bultos postales por cada 500 gramos o fracción y el valor del porte debía percibirse en papel moneda infalsificable, lo cual pagaba 60 centavos en ambos servicios. Por derecho de certificación se pagaban 40 centavos.³¹

Podemos observar que dicha ley, ya habla de **envíos**, los cuales contienen mercancías; que no es otra cosa que la "*paquetería y mensajería acelerada*" (1940).

Pero como se menciona en el párrafo que antecede desde 1916, ya existía una clasificación de la materia postal de acuerdo a las condiciones de aquellos tiempos, pero resulta difícil ubicar a lo que ahora se entiende por paquetería y mensajería.

Posteriormente se le distingue por manejarse como acelerada, es decir, que su entrega debe ser más rápida, segura y eficiente, en relación con la correspondencia.

³¹ GOJMAN De BACKAL, Alicia, Op. Cit. p. p. 147-148

En este tenor, comentamos que la correspondencia, entre otras la quinta clase, la podía entregar cualquier persona física o moral que reuniera ciertos requisitos, mismos que no se especificaban. Surge una interrogante ¿ Por qué desde 1940 no existían las empresas de mensajería y paquetería, fueran personas físicas o morales, que prestaran este servicio?, si la ley era clara al señalar como monopolio del Estado la correspondencia de primera clase a que se refería el artículo 428 de la ley que nos ocupa.

En la vigente Ley del Servicio Postal Mexicano, se contempla la obligación y facultad exclusiva del Gobierno Federal para prestar el servicio público de correos, entendiéndose por ello la recepción, transportación y entrega de correspondencia, de acuerdo a su artículo 4, que se analizará posteriormente.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 28, párrafo cuarto, de la carta magna, en relación con el 11 de la ley de Vías Generales de Comunicación, y 11 de la Ley del Servicio Postal Mexicano, queda reservado en forma exclusiva al gobierno federal, la prestación del servicio público de correos, constituyéndose como área estratégica para que el Estado lo ejerza, sin constituir un monopolio; creando para ello al organismo Servicio Postal Mexicano, con base al artículo 25, párrafo cuarto, de la propia Constitución.

Este criterio sigue imperando Sólo el gobierno federal podrá prestar el servicio de correos; entrega de correspondencia que se encuentre dentro de los límites legales de largo, ancho y peso, que prescribe el artículo 13 de la ley postal que se cita. De tal suerte por lo que otras personas físicas o morales podrán prestar el servicio de correspondencia de quinta clase (envíos), que en la actualidad y de acuerdo a la ley postal, se encuadra dentro de los servicios diversos, entendiéndose por esto a la paquetería y mensajería.

En este orden de ideas, el Servicio Postal Mexicano, es la entidad competente para regular dicho servicio, dado que así lo marca actualmente su Ley, y antes

también contemplaba dicha prerrogativa la Ley de Vías Generales de Comunicación por lo menos desde 1940 cuando fue promulgada, no obstante que ha sufrido diversas modificaciones, misma que analizaremos detenidamente en líneas posteriores; lo anterior no obstante que ya no es aplicable directamente al correo, pues este tiene su propia ley. Sin embargo si considera algunos aspectos; como considerar a las rutas del servicio postal como vía general de comunicación, y señalar en su capítulo de "*Sanciones*", los supuestos en los que se puede castigar a quien cometa delitos postales.

Las empresas de mensajería y paquetería que funcionan en México, son parte integrante de las vías generales de comunicación, según lo establece la presente Ley en su artículo 2 fracción I, al considerarlos como "*servicios auxiliares*". Asimismo, el Título Cuarto de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal habla de la clasificación de los servicios auxiliares y en su artículo 52 fracción V considera a la paquetería y mensajería.

Para prestar dicho servicio es necesario un permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según el artículo 58 de la ley en comento, lo cual es congruente con el contenido del artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que a la letra dice:

"Art. 8.- Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos."

De lo anterior se infiere que existe incumplimiento al artículo 48 y demás relativos de la ley que nos ocupa, por parte de los prestadores de servicios de mensajería y paquetería en México, pues carecen de dicho permiso según informes proporcionados por las autoridades de dicha Secretaría, así también por que muchas empresas acuden a la Dirección de Asuntos Jurídicos del Servicio Postal Mexicano solicitándolo.

Según investigaciones realizadas son muy pocos los prestadores de servicios de mensajería y paquetería en México que tienen registradas y autorizadas sus tarifas, requisito este que exige el artículo 55 y siguientes de la misma Ley.

Lo anterior implica falta de observancia al ordenamiento legal en cita, haciendo imperiosa la necesidad de regular dicho servicio, lo cual aparejaría que lo prestadores de tal servicio se vean obligados a observar la normatividad que existe y la que se llegue a expedir por parte del Ejecutivo Federal, dentro de la política liberal y respetando al máximo los convenios y tratados celebrados internacionalmente, tanto en América Latina, como con la Comunidad Económica Europea.

Dicha regulación aparejaría mejores condiciones de igual para los nacionales, aquellos que comienzan a incursionar en el mercado de os servicios, tarea harto difícil de llevar acabo.

2.4.3.- LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Este ordenamiento legal, fue promulgado el 22 de diciembre de 1993. Como su denominación lo indica, regula lo relativo a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes tal y como lo señala su artículo 1, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, y sus "*servicios auxiliares*".

Por su parte el artículo 2, en sus fracciones II, VII y XI, establecen:

"ARTICULO 2.-Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. ...

II. Carta de porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de **las cosas**; contendrá las menciones que

exige el código de la materia y surtirá los efectos que en el se determinen.

..."

Observamos, que este concepto resulta ambiguo y poco preciso; ya que habla en primer lugar de un título legal del contrato, cuando en la práctica dicho título es el propio contrato (de adhesión como ya se señaló), dando a entender que es algo distinto al propio contrato; también nos habla del transporte de las cosas lo que abarca todo un conglomerado de cuestiones que podrán transportarse, paquetes, carga, mensajería, bultos, cajas, envíos, etc.; un código en la materia, pudiendo ser el Código Civil o de Comercio.

Ahora bien su fracción VII, prevé:

"...

VII. Servicios auxiliares: los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación.

..."

Comentamos que este concepto pretende dar un lugar aparte a lo que entenderemos por paquetería y mensajería, es decir separarlo de los anteriores.

"...

XI. **Servicio de paquetería y mensajería:** el porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

..."

Este concepto, resulta incompleto, toda vez que solo habla de "paquetes" y deja a un lado lo concerniente a "mensajería"; dentro de los paquetes podríamos incluir "mercancías", lo cual corresponde al autotransporte de carga, como señalamos anteriormente; esta confusión se da al no establecer un peso y medidas, para las mercancías, cargas y paquetes.

El artículo 52 de la ley a estudio, establece en su fracción V, que la paquetería y mensajería, son servicios auxiliares al autotransporte federal.

Y el artículo 58, nos indica a la letra que:

"ARTICULO 58.- La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta ley y estará sujeto a las condiciones que establezca el reglamento respectivo. A este servicio se le aplicaran las disposiciones de la carta de porte."

Nos permite concluir que solo se prevé lo relativo al otorgamiento de un permiso, pero no señala los términos, requisitos y condiciones que deben reunir las personas que se dediquen a esta actividad; dejando tal aspecto a su Reglamento, mismo que no contempla nada. También lo es que al final señala que se aplicaran las disposiciones de la carta de porte, y esta apunta de manera imprecisa que se aplicara con motivo del transporte de **las cosas**, quedando tal disposición imprecisa.

Esta ley fue promulgada el 22 de diciembre de 1993; y la ley del Servicio Postal Mexicano, el 24 de diciembre de 1986, es decir, que entre una y otra ley existe una diferencia en su expedición de 7 años y no se elaboraron en coordinación como se puede apreciar, para normar un criterio en cuanto a la prestación del servicio de mensajería y paquetería.

De lo anterior se infiere, que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, no regula en si a las empresas de paquetería y mensajería, pues los permisos que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es solo por lo que se refiere al tránsito de vehículos por carreteras de jurisdicción federal, que transporten paquetería y mensajería, lo cual se corrobora con el contenido de la fracción XI del citado artículo 2, que en su parte final señala:

"...que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

"

Es preciso comentar que el suscrito acudió a las oficinas de la Dirección General de Autotransporte Federal, de la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes, a fin de obtener información de primera mano; al respecto se nos indicó; que la autoridad no otorga los permisos que la ley señala para los servicios de mensajería y paquetería, no obstante que lo prevé; que no existe un área que se encargue de tales permisos, entre otras cosas.

De lo anterior se infiere, que lo establecido en la ley en comento; es letra muerta por no aplicarse, al igual que dispuesto por el artículo 19, fracción IV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

"Art. 19.- Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Federal:

...

IV. Otorgar permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, mensajería y paquetería, terminales de pasajeros, paradores y otros servicios auxiliares, y los relativos al autotransporte privado, así como autorizar y regular la operación y explotación de las terminales interiores de carga en materia de autotransporte y que no realicen operaciones de carácter multimodal en coordinación con la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal."

Lo que obliga al Ejecutivo Federal a que dicho servicios sea regulado en coordinación con la Ley del Servicio Postal Mexicano y la de Autotransporte Federal, y por ende la necesidad sea más imperiosa; dado que el Estado mexicano no puede ni debe perder el control de los servicios que prestan particulares por el principio de rectoría que consagra nuestra constitución federal.

Recordemos que dentro de la Dirección General de Autotransporte Federal, no existe un área que otorgue concretamente los permisos para el servicio de mensajería y paquetería, según investigaciones realizadas. Asimismo, en un momento dado dicho permiso solo es por lo que se refiere al uso y circulación en carreteras de jurisdicción federal, como ya lo mencionamos.

2.4.4.- LA LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Es expedida el 24 de diciembre de 1986 en el Diario Oficial de la Federación y entró en vigor el 24 de marzo de 1987, para regular lo relativo a "*Comunicaciones Postales*", que el Libro Sexto, de la Ley de Vías Generales de Comunicación consagraba, hasta antes del Decreto por medio del cual se crea al Servicio Postal Mexicano, como organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, antes Dirección General de Correos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Así las cosas, haremos un análisis de los artículos 2, 4, 5, 6 y 7 de dicha ley, que consideramos contemplan lo relativo a que el Servicio Postal Mexicano es la Entidad que debe regular el servicio de mensajería y paquetería en México.

"Art. 2.- para los efectos de esta ley se entenderá por:

...

correspondencia. La contenida en sobre cerrado y tarjetas postales, que se ajusten a las normas previstas en la presente ley y en las disposiciones reglamentarias que al efecto se expidan.

Servicios diversos. La recepción, transportación y entrega de envíos, distintos a la correspondencia."

Cabe hacer mención que el artículo 13 hace una clara especificación de las medidas respecto a sobres y tarjetas postales, en cuanto largo, ancho y peso, con límites mínimos y máximos.

Hasta aquí no existe problema para diferenciar lo que se entiende por correspondencia y por servicios diversos, dentro de los cuales quedan incluidos los envíos, dado que la presente ley sólo hace estas dos clasificaciones, en consecuencia la materia postal que rebase los límites de largo, ancho y peso, son considerados envíos.

"Art. 4.- El gobierno federal, por conducto del organismo, tendrá a su cargo la recepción, transportación y entrega de la

correspondencia, así como la planeación, establecimiento, conservación, operación, organización y administración de los servicios diversos contenidos en esta ley."

Evidentemente este numeral faculta al Servicio Postal Mexicano, para regular el servicio de mensajería y paquetería a cargo de particulares..

"Art. 5.- La Secretaría tendrá a su cargo la regulación, inspección, y vigilancia del servicio público de correos y de los servicios diversos".

En especial este artículo es claro al señalar como responsable de la regulación, inspección y vigilancia del servicio público de correos y de los servicios diversos a la Secretaría de Comunicaciones Transportes, lo cual para el primer caso si existe una regulación jurídica y si se lleva acabo una inspección y vigilancia del servicio de correos; pero en el segundo caso no existe ninguna regulación, ni área o autoridad que lleve a cabo dicha encomienda.

De lo anterior se desprende que por una parte dicha Secretaría de Estado, es la encargada de regular, inspeccionar y vigilar el servicio de mensajería y paquetería, actividad esta que debe desarrollar el SERVICIO POSTAL MEXICANO, como lo establecen los artículos 4,6 y 7 de la Ley que nos ocupa, es decir, llevar a cabo la planeación, establecimiento, conservación, operación, organización y administración del citado servicio; y que el correo y los servicios diversos se regirán por esta ley, por los tratados y convenios internacionales y por las demás leyes y reglamentos aplicables. Aspecto este que no se lleva acabo, así como el registro y autorización de sus tarifas, contraviniendo además a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Dicha omisión, se lleva a cabo por dos principales factores:

1.- Por falta de voluntad política por parte del Ejecutivo Federal a través de las autoridades directamente responsables de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como del propio Servicio Postal Mexicano.

2.- No existe en la Ley del Servicio Postal Mexicano una regulación sobre aspectos generales que permitan el control del servicio que nos ocupa, así como tampoco en su reglamento, las disposiciones que especifiquen pormenorizadamente los términos y condiciones del mismo.

El artículo 6 prevé:

"Art. 6.-El correo y los servicios diversos se rigen por esta ley, por los tratados y convenios internacionales y por las demás leyes y reglamentos aplicables."

En este artículo que el espíritu del legislado fue que el Correo de México, lleve a cabo la función de reguladora del servicio de mensajería y paquetería que particulares prestan en nuestro país, lo cual creemos acertado, ya que, dicho servicio paralelamente fue naciendo con el de correos, como así lo demuestran los antecedentes que en el capítulo primero señalamos.

Lo anterior es corroborado por lo previsto en el numeral 7 que a la letra dice:

"Las personas físicas o morales que proporcionen servicios diversos, estarán sujetas a esta Ley y a la de Vías Generales de Comunicación."

Como podemos observar la presente ley establece claramente que el Servicio Postal Mexicano controlará y regulará el servicio de mensajería y paquetería, solo falta que se indique la forma, términos y condiciones en que se llevará a cabo, para lo cual se hará una propuesta en el capítulo tercero de este trabajo. También podemos observar que se incluye en dicho numeral a la Ley de Vías Generales de Comunicación dentro del ámbito de aplicación, por que finalmente el servicio de correos y los auxiliares son considerados vías generales de comunicación y para lo cual dicho ordenamiento legal exige ciertos requisitos para operar, dentro de los cuales podemos señalar; concesión o permiso, registro y autorización de sus tarifas, parque vehicular, pago de derechos, medidas de seguridad, garantía en la calidad, contratación de seguros para

daños contra terceros, otorgamiento de fianza para garantizar el cumplimiento de la operación (concesión o permiso), que las instalaciones que utilicen ofrezcan las características indispensables de seguridad, higiene y operatividad, entre otros.

2.4.5.- EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Este ordenamiento se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 31 de octubre de 1988; lo consideramos incompleto, toda vez que no reglamenta varios aspectos que menciona la ley del Servicio Postal Mexicano.

Para adentrarnos al tema recordemos que se entiende por Reglamento.

"Colección ordenada de reglas o preceptos, dada por a autoridad competente para ejecución de una ley o para el régimen de una corporación, una dependencia o un servicio. Toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad. Disposición metódica y de relativa amplitud que sobre una materia y a falta de ley o para completarla, dictada por autoridad administrativa."³²

En este tenor al denominarse "*Reglamento para la operación...*" su contenido es limitado ya de nacimiento, más a un que omite numerosos aspectos operativos del correo. Creemos que este debió denominarse "*Reglamento de la Ley del Servicio Postal Mexicano*" y reglamentar todos los aspectos que dicha ley prevé aunque de manera incompleta, pues como ya se indicó la propia ley es omisa al no prever la forma, términos y condiciones de controlar el servicio de mensajería y paquetería que prestan diversas personas.

³² De MIGUEL PALOMAR, Juan, Op. Cit. p. 740.

Por ello proponemos que se modifique dicho reglamento para que nos dé luz en aquellos rubros en que la ley postal nos remita, o que señale de manera general.

Ahora bien analizando dicho ordenamiento legal, observamos que en su artículo 2 incluye lo que debemos entender por envíos:

"ARTICULO 2º .- Para efectos de este reglamento, se entenderá por:

...

ENVÍOS: Las piezas distintas a la correspondencia, que se reciban, transporten y entreguen a través del organismo o de otras personas.

..."

Con esta definición claramente se marca la pauta para que los particulares puedan entregar los envíos, en otras palabras, prestar el servicio de mensajería y paquetería en México. Pero se queda corto dicho numeral al no señalar bajo que términos, condiciones y características, como se indico anteriormente.

La correspondencia (sobres y tarjetas postales), que rebasen los límites de peso y dimensiones que el artículo 13 de ley del Servicio Postal Mexicano señala, se consideran distintos en relación con la correspondencia y por ende se denominan envíos, mismos que como ya mencionamos pueden ser entregados por particulares.

Para mayor ilustración transcribiremos el artículo 13 de la ley en comento.

"Art. 13.-La correspondencia tendrá los siguientes límites de peso y dimensiones:

Sobres:

	Máximo	mínimo
Largo	458 milímetros	114 milímetros
Ancho	324 milímetros	81 milímetros
Peso	1,000 gramos	

Tarjetas postales:

Largo	148 milímetros	105 milímetros
Ancho	140 milímetros	90 milímetros"

Lo anterior, es corroborado por el artículo 4 del reglamento que nos ocupa y que a la letra dice:

"ARTICULO 4.- La correspondencia tendrá el peso y las dimensiones que le señala el art. 13 de la ley"

Por otra parte el presente reglamento en su artículo 5 nos proporciona una relación de lo que considera envíos, lo cual es un aspecto muy acertado:

"ARTICULO 5.- Son envíos, los siguientes:

- I.- Impresos.**
- II.- Diarios, libros y publicaciones periódicas.**
- III.- Bultos conteniendo mercancías.**
- IV.- Piezas agrupadas y con tasa única.**
- V.- Cartas y tarjetas distintas a la correspondencia"**

La base legal está dada para determinar qué entidad llevará a cabo la regulación del servicio de mensajería y paquetería en México, pero falta algo muy importante; bajo que términos. El reglamento que nos ocupa, tampoco nos ilustra en dicha omisión, es decir, que las personas físicas o morales, que así lo estimen estén en condiciones de proporcionar el servicio de entrega de

mensajes y paquetes, bajo el amparo de la ley del Servicio Postal Mexicano; omitiendo lo relativo a vigilancia e inspección, permiso, concesión o autorización, vigencia, requisitos, derechos de pago, suspensión, terminación, tarifas, etc., en una palabra, la regulación de sus actividades en nuestro país.

2.4.6.- EL REGLAMENTO DE AUTO TRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.

Este reglamento se publica en el Diario Oficial de la Federación, el 22 de noviembre de 1994. Como se había mencionado anteriormente, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 52, fracción V considera a la paquetería y mensajería como servicios auxiliares; el presente reglamento en su Capítulo Quinto denominado "*Servicios Auxiliares*", no señala aspecto alguno relacionado con el tema que nos ocupa, lo cual consideramos como una omisión grave de dicho ordenamiento legal.

2.4.7.- EL DECRETO DE CREACION DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Este Decreto es el que le da vida jurídica al Servicio Postal Mexicano a partir del 20 de agosto de 1986, cuando es publicado por el Ejecutivo Federal, en el Diario Oficial de la Federación; el cual prevé en su artículo 3, fracción II dentro de las funciones del organismo las siguientes.

"Art. 3.- Son funciones del organismo las siguientes:

...

II. Programar, ajustándose a los programas sectoriales respectivos, organizar, operar y controlar la prestación de los servicios de correo y diversos a su cargo, que se encuentran establecidos en las leyes y convenios internacionales vigentes, así como en el presente decreto;

...."

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Este numeral corrobora que el Servicio Postal Mexicano, está encargado de regular el servicio de mensajería y paquetería, (servicios diversos), como ya se ha explicado.

Así también el considerando séptimo del presente decreto, señala:

"SÉPTIMO.- Que para la prestación del servicio de correos, exclusivo del estado, y de otros servicios diversos, conviene crear un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, al que se le encomiende la prestación, organización, operación y control de los citados servicios y se den facultades suficientes para que, con autonomía de gestión, pueda aplicar sistemas que mejoren la productividad y eficiencia de dicha prestación, he tenido a bien expedir el siguiente."

Es a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la encargada de regular tal servicio, a través del Servicio Postal Mexicano. Asimismo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece la facultad del Ejecutivo Federal para otorgar permisos para transportar mensajería y paquetería, pero consideramos que única y exclusivamente como ya se indicó, para el tránsito de vehículos por carreteras federales en nuestro país.

Como propuesta para lograr el propósito que hemos planteado en este trabajo, es modificar la actual ley del Servicio Postal Mexicano como ya quedó señalado, que considere aspectos diversos de carácter; técnicos, administrativos, operativos, financieros y legales; y la modificación también, del Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano que reglamente y precise los principios generales contenidos en la ley.

CAPITULO III.

PRINCIPALES FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN EL CRECIMIENTO Y PROLIFERACION DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA EN MEXICO.

3.1.- FACTORES DE CAMBIO.

"Son el conjunto de circunstancias, fenómenos, innovaciones, fuerzas y tendencias sociales que determinan las transformaciones del orden jurídico existente."³³

El derecho tiene dentro de sus propósitos, el control y la regulación de la conducta humana, y uno de sus fines es garantizar la paz social y facilitar la convivencia. Si el estilo de vida del hombre, sus costumbres, sus propósitos, sus ideas, etc., van sufriendo variaciones con el transcurso del tiempo inevitables por virtud del progreso social; inevitable es también que el derecho vaya sufriendo cambios necesarios para conservar su utilidad como instrumento básico de la organización social, evitándose así que se convierta en una antigualla.

Los factores que examinaremos influyen en todos los aspectos; en cuya situación el derecho, siendo una ciencia de carácter social que se da en un conglomerado humano, quedará sujeto y sufrirá transformaciones, a medida que se susciten modificaciones en la sociedad.

El cambio se produce como efecto ineludible del modo de ser del hombre. El cambio cultural y social están conectados de manera recíproca, un cambio social implica un cambio cultural y viceversa.

³³ GUTIERREZ ARAGON, Raquel y RAMOS VERASTEGUI, Rosa Ma.. "Esquema Fundamental del Derecho Mexicano", Ed. Porrúa, México 1992, p.46.

Entre los cambios efectuados en la historia de la humanidad, la mayoría han sido en la época contemporánea, para lo cual ha influido la facilidad de las comunicaciones entre las distintas civilizaciones, que han aprovechado los resultados obtenidos en diferentes lugares para ampliar sus propias experiencias.

Los factores de cambio en el Derecho, constituyen las fuentes reales ya mencionadas como los múltiples aspectos que determinan el contenido de las normas, o sea los elementos de carácter social que influyen en su elaboración; por ende, deben obedecer a las necesidades sociales acordes con la realidad.

"La sociedad está sujeta a cambios constantes y se señala como factores responsables:

- I. Factores externos de la naturaleza, tales como terremotos o inundaciones que transforman la estructura social.
- II. Cambios en la composición de la población, referidos a su aumento o disminución, que ocasionan modificaciones en su sistema de vida.
- III. Trastornos sociales, pueden ser invasiones, guerras o conquistas que alteran el orden social.
- IV. Determinantes culturales:
 - a) Adopción de una fe religiosa, la influencia del cristianismo en los pueblos ha significado una transformación en sus costumbres, en sus actividades y en su conducta en general; lo mismo puede decirse respecto a otras religiones.
 - b) Desarrollo de la filosofía,. En todas las épocas de la humanidad han sido de gran trascendencia las ideologías expuestas por sus actores.
 - c) Descubrimientos científicos. Son relevantes los cambios socioculturales y determinados por las aportaciones científicas y su aplicación a la técnica.

- d) Inventos técnicos. Las instituciones y costumbres han sufrido grandes transformaciones con la utilización de objetos que en ocasiones propician el confort como el teléfono o el automóvil, o causan daños como el uso de las armas modernas.
- V. Factores económicos. Intimamente relacionados con todos los factores mencionados, determinantes en el desarrollo o subdesarrollo de los pueblos.
- VI. Comunicación y contactos entre los varios pueblos y culturas. Los idearios políticos y sociales, los conocimientos científicos, los inventos técnicos, los estilos artísticos, son imitados por pueblos distintos a aquellas en que surgieron, ocasionando cambios en sus estructuras sociales."³⁴

Los factores enunciados están estrechamente relacionados; por lo general, al suscitarse uno de ellos produce cambios en todos los ámbitos.

Para continuar con el desarrollo de nuestro capitulado podemos decir que los factores están estrechamente relacionados teniendo siempre una repercusión jurídica

Los factores de cambio son innumerables, pero es posible aglutinarlos en cinco grupos, como a continuación se presentan:

3.1.1.- FACTORES SOCIALES.

Dentro de éstos, mencionaremos el aumento y disminución de la población, guerras y conquistas.

³⁴ RECASENS SICHES, Luis, "Tratado General de Sociología", Ed. Porrúa, México, 1982, p. p. 43-44.

El desplazamiento de la población cuando su origen se debe a la falta de empleos suficientemente lucrativos, ocasiona el traslado generalmente del campo a las ciudades con la consiguiente desintegración familiar. El aumento constante de población en el Distrito Federal es una causa de continuos cambios; los servicios públicos deben adecuarse al problema de exceso de población, siendo necesario, por ende, las regulaciones legislativas correspondientes. Una de las principales causas de este desmedido crecimiento en la población es el hecho de que gran número de personas originarias o procedentes de distintos Estados de nuestro país han optado por radicarse en aquellas entidades en busca de nuevas y mejores fuentes de trabajo. Así también la falta de control de la natalidad, es decir, que muchos jóvenes tienen hijos a muy temprana edad, y no planifican los hijos que realmente desean tener.

"Las guerras y las conquistas suscitan cambios tanto para vencedores como para vencidos. La conquista de México por España significó el total rompimiento del orden socioeconómico y legal de una cultura que había alcanzado un alto grado de desarrollo.

Como ejemplo de las modificaciones sociales ocasionados por las guerras, podemos citar la intervención de los Estados Unidos de Norteamérica en Japón, a raíz de la segunda guerra mundial, lo que provocó un cambio radical en la manera de ser del pueblo Japonés, cambio que repercutió en el derecho de ese país, al adoptar situaciones netamente Americanas. Serán múltiples las consecuencias de la guerra del Golfo Pérsico y las modificaciones sociales de diferente índole en los países involucrados en el conflicto.

El aumento en el número de la población da lugar a innumerables cambios en el derecho y en las cosas, tales como redistribución de la propiedad de las tierras laborables, creación de nuevos fraccionamientos urbanos restricción de

inmigración de extranjeros, reacomodo de la población excedente, elevación de precios, imposición de multas, etc."³⁵

Para el tema que nos ocupa el crecimiento de la población demanda más y mejores servicios, eficientes, eficaces, seguros, rápidos y a menor costo; por lo que consideramos que si el gobierno no puede cubrir la demanda y menos con los requisitos que enunciamos, tienen que participar la iniciativa privada, lo cual consideramos correcto, es decir, que si el servicio de mensajería y paquetería que presta el gobierno, no satisface las exigencias del mercado y de los usuarios, es prudente que los particulares presten dicho servicio. Pero para ello el derecho debe establecer las bases, como acertadamente se prevé en la ley del Servicio Postal Mexicano.

Sin embargo solo establece que dicho organismo es competente para ello, sin establecer más requisitos, ni condiciones. El reglamento para su operación no prevé tampoco nada al respecto, y es por ello como ya se comentó en líneas anteriores, que proponemos una regulación jurídica para las empresas que prestan el citado servicio.

No estamos en contra de que existan, pero si que el gobierno regule dicha actividad.

3.1.2.- FACTORES NATURALES.

El grupo social que vive en determinado medio ambiente y que llega a trasladarse a otro diferente, puede llegar a sufrir diversas modificaciones, tanto en lo físico como en su forma de actuar; los cambios del clima pueden ocasionar trastornos que repercutan en todos los órdenes; en la actualidad los

³⁵ SOTO PEREZ, Ricardo, "Nociones de Derecho Positivo Mexicano", Ed. Esfinge, México, 1969.p.p 37 y 38.

seres humanos se encuentran en posibilidad de modificarlas condiciones naturales, la tala de bosques hace aumentar las inundaciones, se conoce la forma de producir lluvia artificial. El avance técnico ha permitido, evitar hasta donde es posible, los efectos nocivos de los fenómenos de la naturaleza y aprovecharlos en su beneficio

"Son indudables los cambios producidos por cataclismos naturales, tales como los terremotos, las erupciones volcánicas, las inundaciones, etc. Fueron múltiples las transformaciones sufridas por Guatemala a principios de este siglo en virtud de los terremotos que sepultaron a la capital, obligando a su reconstrucción en otro lugar. La erupción volcánica que hizo surgir al volcán Parícutín, en el Estado de Michoacán, en nuestra República, afectó a una comunidad entera, por lo que sus habitantes tuvieron que emigrar y buscar nuevos centros de trabajo. El sismo que debastó al Distrito Federal el 19 de septiembre de 1985 dejó un saldo trágico de muertos, muchas personas atrapadas en derrumbes de casas y edificios, daños materiales incalculables; algunas disposiciones legales adoptadas comprenden: el Decreto de expropiación de inmuebles, rectificado en dos ocasiones; algunos organismos gubernamentales han cambiado su sede a diferentes lugares en la República; modificaciones al Reglamento de Construcción, etc."³⁶

Los trastornos que una sociedad sufre como consecuencia de alguno de los factores naturales, implica la adopción de medidas legales adecuadas a la nueva situación o a la solución jurídica de los problemas que a consecuencia de aquéllos se hubiesen suscitado.

Aquí también el hombre se vale de los avances tecnológicos para prevenir en cierta medida, la aparición de algún fenómeno natural que puede ocasionar desastres; tanto en nuestro planeta, como fuera de él, es decir en el espacio.

³⁶ GUTIERREZ ARAGON, Raquel y RAMOS VERASTEGUI, Rosa Ma., Op. Cit. p. 47

3.1.3.- FACTORES CULTURALES.

Las corrientes ideológicas ocasionan perspectivas en las ciencias y se proyectan en los idearios sociales, políticos y jurídicos.

Cuando las ideas se convierten en guía de la conducta humana, surge una reciprocidad entre éstas y los problemas existentes en la sociedad. "Los derechos sociales reconocidos en la actualidad en la mayor parte de los sistemas jurídicos, tienen su origen entre otros, en los idearios expuestos por Radberthur, Lasalle, Marx, Engels, por lo que se refiere a la materia laboral, así como los utópicos o reformistas del siglo XX.

Los idearios políticos y sociales, los conocimientos científicos, los inventos técnicos, los estilos artísticos y los procedimientos económicos, son imitados por otros pueblos distintos a aquellos en que se producen, como consecuencia de las relaciones entre ellos.

La cultura de un país es el resultado de la adopción de diversos rasgos culturales, así, afirma Ogburn y Nimkoff, por citar un ejemplo, que un ciudadano Norteamericano al despertar, lo hace en un lecho fabricado según un modelo que tuvo su origen en el cercano Oriente, retira las mantas y sábanas hechas de algodón cultivado en la India, o de lino cultivado también en el cercano Oriente, o quizá de seda, cuyo uso fue descubierto en China. Se dirige al baño cuya instalación es una mezcla de inventos Europeos u Americanos ambos de fechas recientes. Se quita la pijama, prenda inventada en la India y se lava con jabón, inventado por los antiguos galos.. luego se afeita, rito masoquista que parece derivar de Sumeria o del antiguo Egipto. Vuelto al dormitorio toma sus vestidos de una silla de tipo Europeo meridional. Se pone sus vestidos cuya forma originalmente deriva de los vestidos de los nómadas de las estepas Asiáticas.

Hemos visto cómo una cultura es el producto de la adopción de diversos rasgos culturales y cómo puede ésta influir en la de otros pueblos. La mayor parte de la herencia de la América actual proviene de España, Inglaterra y otras regiones Europeas.

En materia jurídica la influencia de una cultura sobre otra es decisiva, en México tenemos instituciones como el federalismo, adoptado por primera vez en la Constitución de 1824 y que se inspira en sistema Norteamericano. En la época de López de Santa Anna, se importó un órgano encargado de vigilar la actuación de los tres poderes el "*Supremo Poder Conservador*", institución que ya el derecho Alemán admitía."³⁷

Por otra parte llamamos invento al nuevo elemento que se añade a la cultura cuando por primera vez, puede referirse a invenciones sociales, por ejemplo: una nueva organización como el Tribunal de Menores o una nueva costumbre popular como el baile llamado lambada, hay otras invenciones en la cultura material, tal como un ensayo literario.

Cuando se hace referencia a un invento mecánico éste se considera como invento técnico. Generalmente los nuevos inventos tienen un germen de imitación que se crean utilizando elementos anteriores, así el invento del ferrocarril tiene lugar gracias al descubrimiento de la máquina de vapor. Los inventos técnicos producen cambios sociales que trastornan viejas costumbres e instituciones, cambiando regímenes políticos y antiguas creencias. Los cuatro inventos que mayor influencia produjeron en la Edad Media fueron la pólvora, la imprenta, la brújula y el compás. Un invento técnico importante no se limita a un solo efecto social, sino que afecta todos los ámbitos cultural de un país. La aparición del automóvil significó una revolución social, determinando la creación de nuevas zonas suburbanas, el nacimiento de la industria automotriz, la expedición de reglamentos de tránsito, la construcción de carreteras.

³⁷ SOTO PEREZ, Ricardo, Op. Cit., p.40.

Otro ejemplo lo es el invento de la computadora que ha venido a revolucionar vertiginosamente las conductas sociales y en el cual el derecho ha tenido que modificarse para actualizarse, regulando diversos aspectos como los contratos a través de INTERNET.

La regulación jurídica puede ser adecuada a los nuevos aspectos y a los problemas surgidos por el uso de los inventos técnicos, naciendo nuevas disciplinas del derecho incluyéndose en las ya existentes.

"Los descubrimientos de la ciencia una vez que son aplicados a la resolución de problemas humanos, a proporcionar comodidades, diversión, recuperación de la salud, etc., y puestos al alcance de la sociedad mediante la tecnología, hace posible su difusión y comercialización, logrando con ello modificar costumbres y estilos de vida. Con ello aparecen problemas que no existían ante, cuya resolución es abordada por el derecho mediante una legislación adecuada.

Así ha ocurrido con invenciones como el telégrafo, el teléfono, la radiocomunicación, la televisión entre otros, que motivan la expedición de leyes para regular tal actividad.

Así también ha ocurrido con los descubrimientos en el campo de la medicina y de la cirugía. La aparición de medicamentos peligrosos por sus efectos o por inducir al hábito, ha motivado la creación de disposiciones legales que limitan las posibilidades de adquirirlos, tal como ha sucedido con las drogas cuya fabricación, manejo, almacenamiento, venta, etc., se encuentran restringidos por el código sanitario en México.

Nadie duda que ahora sé esta legislando para regular la actividad sobre la donación y transplantes de órganos, y en un futuro no muy lejano sea creada una legislación e materia de viajes y transportes al espacio e interplanetarios."³⁸

³⁸ SOTO PEREZ, Ricardo, Op. Cit. p 41.

Es indudable que al surgir un nuevo invento técnico, éste produzca innovaciones en todos los aspectos culturales; esto sucedió en 1910 a raíz de invento del avión por los hermanos Wright, que trajo consigo el nacimiento de una de las ramas del Derecho de reciente creación, el Derecho Aéreo; a nuevos hechos, nuevo derecho.

3.1.4.- FACTORES ECONOMICOS.

La doctrina economista de Carlos Marx señaló la importancia de los factores económicos en la explicación de los fenómenos sociales y de las obras culturales, reconociendo además la importancia y recurrencia de los otros factores en la sociedad. Es indudable la influencia de los factores económicos, y por ende, la necesidad de la creación de las normas jurídicas que regulen los aspectos relativos.

Los factores económicos tales como la Agricultura, las Industrias Minera y Petrolera, la pesca, la ganadería, la propiedad de la tierra, Comunicaciones y transportes, etc., influyen en los cambios sociales y por lo tanto en las medidas jurídicas que al respecto determinen su mejor desarrollo.

Dada la influencia de los factores económicos, el estado trata de regular la actividad correspondiente, garantizar el desarrollo económico, evitar desigualdades regionales, y comprende el conjunto de normas jurídicas que rigen la actividad económica.

En nuestro país es actividad primordial la Agricultura, a la que se dedica la mayor parte de la población, económicamente activa; a este renglón se ha dedicado preferencia a raíz de la revolución de 1910, fundamentalmente para proteger el ejido y la pequeña propiedad, dictándose leyes y disposiciones para lograr en forma efectiva esa protección. Siendo México un país eminentemente

agrícola, surge la necesidad de su industrialización; una de las más grandes aspiraciones de los mexicanos; es lograr la industrialización de sus recursos minerales, vegetales y animales. Se ha pensado en la industria como el medio de elevar el nivel de vida de la población, beneficiando a las grandes masas que conforman al pueblo. Los países altamente industrializados registran una situación económica más favorable que aquellos que se dedican simplemente a la exportación de materias primas.

"El Estado trata de sentar las bases del desarrollo industrial mediante diferentes disposiciones oficiales, que en su forma incipiente datan de los años 1926 y 1939, casi todas ellas de tipo experimental.

En los años de 1941 y 1945 se expiden las leyes de Industria de Transformación y de Fomento de la Industria de Transformación, respectivamente, las cuales trataban de guiar la actividad manufacturera y también eliminar defectos y subterfugios, utilizados por algunas empresas que se acogían a disposiciones anteriores y que se traducían en fraudes al fisco. Estas leyes trajeron como consecuencia una tendencia a dar énfasis en la fabricación de bienes de capital más que a los de consumo."³⁹

"El decreto de Expropiación Petrolera dictado por el Presidente Lázaro Cárdenas el 18 de marzo de 1938, fue consecuencia de la situación económica negativa para el país y para los trabajadores de la Industria Petrolera, quienes de la inmensa riqueza que en petróleo se había extraído de los años 1901 a 1938 no habían obtenido los beneficios que le correspondían, ya que las utilidades de las compañías eran enviadas a Holanda, Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica, Como consecuencia del mencionado decreto, la industria petrolera es controlada totalmente por el Estado, disfrutando sus

³⁹ LOPEZ ROSADO, Diego, "Problemas Económicos de México", Ed. UNAM, México, 1998, p. p. 118 y 119.

trabajadores de salarios y prestaciones superiores a los de otras ramas de la industria.⁴⁰

Quando los cambios sociales acarrear el envejecimiento de algunos aspectos del sistema jurídico, se impone el remozamiento del mismo, modificando los textos legales, adicionándolos o creando nuevas leyes especializadas que responsan a los problemas y situaciones no previstos con anterioridad. No debe olvidarse que el Derecho es tanto más obedecido, tanto más eficaz, cuanto más se aproxime o adecue a la idiosincrasia, aspiraciones, realidad histórica, etc., de la sociedad a la que pretende regir.

Así como la cultura se transforma como consecuencia de los cambios sociales, también el Derecho como parte de esta cultura sufre tales modificaciones.

Al producirse un cambio en las formas jurídicas que rigen al grupo social, están puede ser abrogadas o derogadas o crearse otras nuevas. Los efectos del cambio jurídico pueden ser no previstos, es decir, distintos a los que se pretendían o pueden dar lugar a normas sin eficacia, ya que no se aplican y caen en desuso; en otros casos las normas determinan un cambio en la realidad social.

En esta época de grandes cambios y conmociones sociales, presenciamos una transformación radical de las instituciones jurídicas, que se inicia desde la post-guerra de 1918. Han aparecido nuevas disciplinas jurídicas y se han modificado las ya existentes. Las dos guerras mundiales de este siglo han cambiado la configuración del Derecho.

⁴⁰ GUTIERREZ ARAGON, Raquel y RAMOS VERASTEGUI Rosa Ma., Op. Cit. p. p. 50-51.

Uno de los factores que han impulsado la reforma en el orden legal es la influencia de las ideas. Las tendencias dominantes en esta transformación se refieren a los conceptos de socialización del Derecho y al Derecho Social.

La socialización del Derecho consiste en una renovación de sus ramas, debida a la presión de los grupos sociales que intervienen cada vez con mayor fuerza en la vida social y política de nuestra época.

El Derecho Social se integra por un conjunto de normas jurídicas nacidas para proteger y organizar a los grupos más débiles de la sociedad. Este Derecho surgió del concepto de las desigualdades humanas, de la concepción del hombre como ser social en cuanto es miembro de una colectividad. Es un Derecho igualador y nivelador de desigualdades y desproporciones.

Debemos concluir, que los factores de cambio en el Derecho son múltiples y complejos, y repercuten hondamente en la evaluación de las instituciones jurídicas.

Es indudable que el derecho deba sufrir grandes transformaciones cuando se encuentre más vinculado al cambio que está viviendo el mundo contemporáneo, por lo que respecta a los insospechados descubrimientos científicos. Y, aunque el avance de las ciencias sociales es lento, en ninguna forma habrá que desvincularse del cambio social que día a día apunta no obstante la enajenación creciente del hombre a vislumbrar un mundo más justo, en el que la distribución de la riqueza y las oportunidades sean más efectivas y concretas. En esta delicada tarea, el jurista debe estar inmerso en el cambio cultural de los pueblos, por que en otra suerte las normas jurídicas podrán no estar ajustadas al avance apuntado.

Debemos reconocer que para ello se deben librar diversas batallas en el campo del pensamiento y la ideología; no sólo de autoridades, sino de la sociedad en

general; obstáculos, como el político y el presupuestal principalmente, para lograr con ello una sana convivencia, que es uno de los ideales del derecho.

3.1.5.- RAPIDEZ, EFICIENCIA, SEGURIDAD Y BAJO COSTO (TECNOLOGIA).

En la actualidad, la tecnología es un factor o elemento que no sólo se considera en todo aspecto de nuestra vida, sino que el derecho debe ir acompañado de la misma, no puede rezagarse. En este tenor el hombre ha puesto en práctica sus conocimientos para desarrollar tecnología que le ayude no solo a afrontar los problemas cotidianos, sino también a prevenirlos, lo cual el derecho debe reglamentar o regular.

La rapidez, eficiencia, seguridad bajo costo, son factores que demanda nuestra sociedad en la compra de bienes y contratación de servicios ya sea que estos los proporcione un particular o el gobierno.

Con el aumento de población y la modernización de la tecnología, las exigencias y necesidades que la sociedad demanda, son cada día en mayor grado y complejos; por ello los servicios en particular tienen que modernizarse y actualizarse.

Bajo estas primicias surgen entre otros el teléfono celular, el fax, el correo electrónico y por su puesto el servicio acelerado de mensajería y paquetería, siendo esta última una forma de asegurar que nuestros envíos llegarán a su destino, de manera rápida y eficiente, a comparación de los servicios tradicionales que en particular presta por ejemplo el correo de México.

Este servicio surge para satisfacer las demandas que la sociedad requiere para lo cual el Gobierno mexicano no ha implementado diversas políticas para propiciar un mercado abierto, competitivo e equitativo en este rubro.

Dentro de las medidas tendientes para lograr tal propósito se encuentra la firma de tratados y convenios internacionales para que las empresas de mensajería nacionales puedan incursionar en el mercado mundial y no sólo en México o algunas regiones.

Adecuar el marco jurídico interno para que el servicio de mensajería y paquetería este regulado y que las propias empresas mexicanas que deseen hacerlo puedan competir con las transnacionales.

Sin embargo, en México no existe un adecuado marco legal que regule el servicio de mensajería y paquetería, las empresas que actualmente lo hacen no son controladas ni reguladas por el gobierno, no obstante que en la ley del Servicio Postal Mexicano prevé esta situación, la cual se verá con más detalle en el capítulo siguiente, cuando se analice a la ley del Servicio Postal Mexicano. Inclusive la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra al margen es este rubro, no obstante que es la coordinadora de sector; tampoco existe alguna autoridad que lo lleve a cabo, argumentando inclusive que el Servicio Postal Mexicano es el encargado para ello.

Efectivamente dicho Organismo es el encargado de hacerlo según se dispone en su ley, pero nunca señala los términos y condiciones para ello, y lo más grave es que su Reglamento tampoco prevé nada al respecto.

Con lo anterior consideramos, que los prestadores de servicio de mensajería y paquetería que actualmente funcionan en México proliferan en forma desmedida, por dos factores:

- ◆ La falta de un marco jurídico adecuado.
- ◆ La falta de interés político de las autoridades.

Este es un problema grave por que el Estado no tiene un control para dichas empresas y las transnacionales están desplazando a las nacionales, ya que cuentan con una mejor y más grande infraestructura y tecnología de punta.

Por otra parte el Servicio Postal Mexicano, por ley presta un servicio de mensajería y paquetería (MEXPOST), mismo que no puede competir con los privados por razones de control presupuestal principalmente.

En este tenor el propio gobierno se encuentra imposibilitado para ofrecer al público, servicios de calidad y con valor agregado, en otras palabras las características de eficiencia, rapidez y seguridad no siempre se cumplen; excepto el de bajo costo. Por ello estamos de acuerdo que los particulares también puedan prestar servicios, pues la competencia abarata el costo de los servicios y aumenta su calidad, haciéndolos más eficientes y seguros. Pero creemos que el de mensajería y paquetería debe estar regulado para mayor seguridad de los usuarios y que el Estado pueda planear y ofrecer una competencia leal y equitativa en beneficio de los mexicanos.

3.2.- FACTORES LEGALES.

Son aquellos que acontecimientos de carácter jurídico que inciden de manera directa en la vida social del ser humano.

Dentro de los factores legales que hemos determinado en este trabajo se encuentran los Tratados y Convenios Internacionales que México ha firmado para ampliar sus relaciones comerciales, como los que veremos a continuación.

3.2.1.- TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.

Muchos son los tratados que el gobierno mexicano ha firmado para ampliar sus relaciones en diversos ámbitos. Para análisis de nuestro tema hablaremos de los tratados en materia comercial, los cuales tienen que ver con la estabilidad económica de un país.

Dentro de los tratados más importantes que México ha celebrado encontramos el de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (T.L.C.A.N.), considerando que uno de sus miembros es la primer potencia mundial en todos los campos, y con un país desarrollado como es Canadá.

Antes de entrar en materia consideramos hablar un poco del Derecho Internacional Público, "que es el conjunto de principios, normas y reglas de cumplimiento obligatorio que fijan los derechos y deberes de los Estados y rigen sus relaciones recíprocas."⁴¹

El nacimiento y desarrollo del Derecho Internacional ha desempeñado un papel de primerísima categoría en el intercambio comercial. Unos países sobreabundan en productos y servicios que en otros son escasos o inexistentes; esta circunstancia es la que principalmente ha llevado a las naciones a relacionarse entre sí en forma cada día más estrecha.

No es posible olvidar la parte que en el desenvolvimiento e intensificación del comercio internacional le a tocado desempeñar a las comunidades de todo genero, cuyo perfeccionamiento ha permitido no solo la comodidad, sino la rapidez extraordinaria, en el transporte de personas o mercancías a grandes distancias.

⁴¹ De MIGUEL PALOMAR, Juan, Op. Cit. p. 820

Pero hay otra fuerza que ha impulsado al derecho internacional hasta hacerlo alcanzar la vital importancia que hoy se le atribuye: la necesidad de eliminar la guerra como procedimiento para solucionar los conflictos entre las naciones, sustituyéndola por medios pacíficos tales como la negociación (tratados y convenios), la mediación, el arbitraje y la justicia internacional con carácter obligatorio.

"Aunque los factores que animan al derecho internacional son tan antiguos como la civilización, puede afirmarse que su historia se inicia a partir del renacimiento, cuando parece el estado moderno, en relaciones de igualdad con sus semejantes.

Adquiere ya un lugar destacado con la aparición de los grandes Estados de Europa del siglo XVI (España, Francia, Inglaterra, Austria, etc.).

A partir del Tratado de Westfalia (1648) se confirmó el establecimiento del principio de la soberanía territorial, se incrementaron las actividades diplomáticas y proliferaron los tratados de comercio.

Se desarrolló la institución de la neutralidad (el derecho que tienen los Estados de permanecer al margen de una guerra sostenida por otros países).

El desarrollo del Derecho Internacional se acelera notablemente a partir de la terminación de la primera Guerra Mundial (1914-1918), creándose la "*Sociedad de las Naciones*", que resultó insuficiente para evitar la Segunda Gran Guerra (1939-1945), pero que constituyó un considerable esfuerzo para organizar la convivencia pacífica internacional sobre la base del Derecho y la cooperación mutua.

Terminada la segunda Guerra Mundial, nació la Organización de las Naciones Unidas (ONU), creada por la Carta de San Francisco, que se firmó en dicha

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ciudad el 26 de junio de 1945, lo que motivó que se acordara la disolución de la Sociedad de las Naciones en la asamblea respectiva que tuvo lugar el 18 de abril de 1946.

La Organización de las Naciones Unidas, cuyas finalidades son esencialmente las mismas que perseguía la Sociedad de las Naciones (desarrollar la cooperación internacional, garantizar la paz y la seguridad, etc.), comprende como órganos principales:

- La Asamblea General
- El Consejo de Seguridad
- El Consejo Económico y Social
- El Consejo de Administración Fiduciaria
- La Corte Internacional de Justicia
- La Secretaría

Varios han sido los esfuerzos para promover la cooperación y la defensa de los intereses comunes de las naciones americanas.

Con tal objeto se organizaron los congresos: de Panamá, en 1826; de Lima, en 1847, 1864 y 1877; de Santiago de Chile, en 1856, y de Montevideo, en 1888.

En adelante tuvieron lugar las conferencias interamericanas, en número de diez; la primera, en Washington en 1889-1890; la segunda en México, Distrito Federal, en 1901-1902; la tercera, en Río de Janeiro, en 1905; la cuarta en Buenos Aires, en 1910; la quinta, en Santiago de Chile, en 1923; la sexta en la Habana, en 1928; la séptima, en Montevideo, en 1933; la octava, en Lima, en 1938; la novena, en Bogotá, en 1948, y la décima en Caracas, en 1954.

En la novena Conferencia Interamericana, realizada en la Capital de la República de Colombia, se adoptó mediante un tratado, el 30 de abril de 1948,

la Carta de la Organización de los Estados Americanos (OEA), constituida como un organismo regional, conforme a lo establecido por el artículo 53 de la Carta de las Naciones Unidas.

Los propósitos fundamentales de la Organización de Estados Unidos Americanos se encuentran expresados en el artículo 4 de la Carta respectiva, y son los siguientes:

- a) Afianzar la paz y la seguridad del Continente;
- b) Prevenir las posibles causas de dificultades y asegurar la solución pacífica de las controversias que surjan entre los Estados miembros;
- c) Organizar la acción solidaria de éstos en caso de agresión;
- d) Procurar la solución de los problemas políticos, jurídicos y económicos que se susciten entre ellos; y
- e) Promover, por medio de la acción cooperativa, su desarrollo económico, social y cultural.

Los órganos de la OEA son:

1.- La Conferencia interamericana, que es el órgano supremo. De acuerdo con las reformas que se aprobaron en la tercera Conferencia Interamericana Extraordinaria, que tuvo lugar, en Buenos Aires, del 20 al 27 de febrero de 1967, las que aparecen en el "*Protocolo de Buenos Aires*", el órgano supremo de la OEA será la Asamblea General, la que se reunirá anualmente.

En dicha Asamblea, los Estados miembros pueden hacerse representar por el número de delegados que deseen, contando cada Estado con un solo voto.

2.- La reunión de consulta de ministros de Relaciones Exteriores. Estas reuniones tendrán lugar para deliberar y plantear soluciones acerca de problemas de carácter urgente.

Cada Estado tendrá como representante a su respectivo ministro de Relaciones Exteriores.

La convocatoria para dichas reuniones se producirá a petición de cualquiera de los Estados miembros.

En caso de ataque al territorio de un Estado americano, la reunión se efectuará sin demora convocada por el presidente del Consejo de la Organización.

3.- El Consejo. El Consejo se compone de veintiún representantes, uno por cada Estado miembro, y celebra dos sesiones ordinarias al mes en la sede de la Unión Panamericana, en la ciudad de Washington.

Es el órgano directivo de la OEA y conoce de los asuntos que le encomienden la Conferencia Interamericana (hoy Asamblea General), o la reunión de consulta de ministros de Relaciones Exteriores.

4.-La Unión Panamericana. Es el órgano central y permanente y la secretaría general de la Organización; tiene a su cargo el promover, bajo la dirección del Consejo, las relaciones económicas, sociales, jurídicas y culturales entre los Estados miembros.

5.-Las conferencias especializadas. Estas se reúnen para tratar asuntos técnicos especiales o para desarrollar determinados aspectos de la cooperación interamericana.

6.- Los organismos especializados. Son organismos intergubernamentales que se establecen por acuerdos multilaterales que tengan determinadas funciones en materias técnicas de interés común para los Estados americanos.

Nuestro país, a partir de su vida independiente, ha sufrido numerosos ataques a su soberanía por parte de diferentes potencias europeas, amén de las intervenciones norteamericanas, lo cual retardó su unificación y su progreso en todos los órdenes.

Nuestras discordias fueron excelentemente aprovechadas por los extranjeros para imponernos prestaciones injustas y despojos de todo género, culminando con la pérdida de más de la mitad del territorio patrio.

Por esto, siempre hemos sostenido vigorosamente el principio de la no intervención en su absoluta pureza. México no aprueba clase alguna de intervención política, militar o diplomática, bajo ningún pretexto, sea el que fuere.

Ante los conflictos internacionales, México, se limita al ofrecimiento de sus buenos oficios o su mediación, los que sólo tienen lugar en caso de ser aceptados por las naciones en pugna.

El principio de la no intervención puede expresarse mediante la fórmula siguiente: *"Ningún Estado tiene derecho de intervenir en los asuntos internos ni en los externos de otro"*.

Corolario del anterior, es el principio de la autodeterminación, que también profesa México, tanto para sí como para las demás naciones, el cual pudiera quedar contenido en estos términos: México proclama que nuestro país está plenamente capacitado para manejarse por sí solo, sin injerencias de los países extranjeros, y afirma eso mismo de los demás Estados."⁴²

⁴² Cfr. SOTO PEREZ Ricardo. Op. Cit. p. p. 93-97.

3.2.1.1.- EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, CON ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA Y CANADA.

Primeramente se comentó de manera superficial lo que es el Derecho Internacional, el cual permite las relaciones entre los países del mundo y sobre lo cual se sientan las bases legales para la celebración de tratados y convenios. A continuación haremos un breve análisis del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que en adelante denominaremos, TLCAN.

En los últimos años México ha adoptado una serie de medidas de importancia fundamental en materia económica, alejándose del proteccionismo y afiliándose en forma significativa al liberalismo económico.

Entre esas medidas destaca por su importancia, el Tratado de Libre Comercio celebrado por México con Canadá y los Estados Unidos de América, publicado en el Diario Oficial de la Federación, por la Secretaría de Relaciones Exteriores, el 20 de Diciembre de 1993. Sin duda el tratado más importante en materia de comercio en la historia de los tres Estados, e incluso mundial, por ser un tratado comprensivo del mercado más grande del mundo.

Desde el punto de vista del Derecho Internacional Publico, no hay duda que el TLCAN es un tratado internacional, por tratarse de un acuerdo entre Estados regidos por dicho derecho. Por tanto su interpretación y aplicación se rigen por disposiciones de derecho en materia internacional, así como sus violaciones.

En cuanto a nuestra regulación en la materia, en el Diario Oficial de la Federación, del 2 de enero de 1992 se publicó la Ley sobre Celebración de Tratados, en la cual, por primera vez en nuestra historia, se regulan los acuerdos ejecutivos bajo la denominación de acuerdos internacionales, sin que se haya realizado ninguna reforma constitucional sobre el tema.

Desde el constituyente de 1856 se aclaró que el termino tratado, convención, convenciones diplomáticas, o cualquier otra denominación que se utilice para

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

referirse a los instrumentos internacionales en razón de los cuales se obliga México a nivel internacional, resultan términos equivalentes y que independientemente de la denominación que se utilice dichos instrumentos deberían ser aprobados por el Congreso.

"Acuerdo Internacional: convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal, o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales, cualquiera que sea su denominación, sea que derive o no de un tratado previamente celebrado."⁴³

De la lectura del TLCAN éste se estructura de la siguiente forma:

Consta de un preámbulo y 22 capítulos distribuidos en ocho partes, las cuales se ocupan, respectivamente, de los siguientes temas:

Primera parte: Aspectos Generales. Esta integrada por los capítulos I y II que se ocupan de los objetivos del tratado y de las definiciones generales.

Segunda Parte: Comercio de Bienes. Está integrada por los Capítulos III a VIII, que se ocupan del tratado nacional y acceso de bienes al mercado (Cap. III); reglas de origen (Cap. IV); procedimientos aduaneros (Cap. V); energía y petroquímica básica (Cap. VI); sector agropecuario y medidas sanitarias y fitosanitarias (Cap.VII); y medidas de emergencia (Cap. VIII).

Tercer Parte: Barreras Técnicas al Comercio. Está integrada por el Capítulo IX concerniente a las medidas relativas a la normalización.

⁴³ ORTIZ AHLF, Loreta, et. al., "Aspectos Jurídicos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y sus Acuerdos Paralelos", Ed. Themis, México, 1998, p. 6-8.

Cuarta Parte: Compras del Sector Público. Está integrada por el Capítulo X, que ocupa del tema enunciado.

Quinta Parte: Inversión, servicios y asuntos relacionados. Está integrado de los Capítulos XI a XVI que se ocupan de los temas de inversión (Cap. XI); comercio transfronterizo de servicios (Cap. XII); telecomunicaciones (Cap. XIII); servicios financieros (Cap. XIV); política en materia de competencia, monopolios y empresas del Estado (Cap. XV); y entrada temporal de personas de negocios (Cap. XVI).

Sexta Parte: Propiedad Intelectual. Está integrada por el capítulo XVII.

Séptima Parte: Disposiciones Administrativas e Institucionales. Está integrada por los Capítulos XVIII a XX, que se ocupan de la publicación, notificación y administración de leyes (Cap. XVIII); revisión y solución de controversias en materia de antidumping y cuotas compensatorias (Cap. XIX) y disposiciones institucionales y procedimientos para la solución de controversias (Cap. XX).

Octava Parte: Otras Disposiciones. Está integrada por los capítulos XXI y XXII que se ocupan de las excepciones y las disposiciones finales, respectivamente.

El tratado cuenta además, con diversos anexos integrados a lo largo de su capitulo, así como de notas, el anexo 401 y siete anexos numerados del I al VII que van al final del texto.

Los artículos están numerados en función de los capítulos del cual forman parte. Así por ejemplo, el artículo 101 es el primer artículo del capítulo primero; el 303 es el artículo tercero del capítulo tercero; el 1904 es el cuarto artículo del capítulo XIX. Diversos artículos están desarrollados en detalle en anexos, los cuales están numerados con el mismo número que el artículo correspondiente.

Para facilitar la comprensión de las disposiciones, los términos importantes están definidos. Las definiciones aplicables a todas las disposiciones están en el capítulo segundo. Las definiciones específicas de cada capítulo van al final del mismo.

Las normas sobre el comercio transfronterizo de servicios amplían considerablemente las normas propuestas en el TLCAN y en las iniciativas de la ronda de Uruguay. (Capítulo XII, Artículos 1201 al 1213).

El Capítulo XII regula las medidas aplicadas a los prestadores de servicios de los otros estados parte, en su comercio transfronterizo, incluyendo las relativas a:

1. La producción, distribución, comercialización, venta y prestación del servicio;
2. Compra, pago y utilización del servicio;
3. Acceso a los sistemas de distribución y transportación para la prestación del servicio;
4. **La presencia en su territorio de los prestadores de servicios de las otras partes; (Art. 1201, punto 1, inciso d.).**
5. El otorgamiento de fianza o de otras garantía financiera como condición para la prestación del servicio.

"El TLCAN extiende a los servicios los beneficios del trato nacional y trato de la nación más favorecida establecidos para mercancías en el GATT. Con lo cual, los prestadores de servicios transfronterizos deberán gozar de un trato nacional, no discriminatorio y más favorable.

Se define el trato nacional como el no menos favorable del otorgado a sus propios prestadores de servicios, en circunstancias similares. En cuanto a las provincias y entidades federativas deberá ser no menos favorable del más

favorable otorgado en igualdad de circunstancias por dicha entidad federativa o provincia a los prestadores de servicios del Estado del cual forma parte.

Por su parte, el trato de nación más favorable obliga a los Estados a otorgar a los proveedores de servicios de los Estados Parte un trato no menos favorable del otorgado en igualdad de circunstancias a los prestadores de servicios de cualquier otro país.

No es necesario para los prestadores de servicios de los Estados Parte el residir, establecer oficina de representación, sucursal o cualquier otro tipo de empresa."⁴⁴

Dentro de las reservas y restricciones cuantitativas México formuló una relación que de acuerdo a sus intereses abarca entre otras cosas, disminuir los requisitos para el otorgamiento de licencias. Asimismo, estableció en que casos se requiere de concesión, permiso o autorización para los servicios; "...se requiere de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar los servicios de caminos, puentes y servicios auxiliares (sólo personas físicas y morales mexicanas podrán obtener dicha concesión, Anexo VI)."⁴⁵

Como ya se mencionó en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 52 hace una clasificación de los "*Servicios Auxiliares*", dentro de los cuales en su fracción V señala a los servicios de mensajería y paquetería, mismos que el TLCAN considera en su anexo VI antes citado, como aquellos en los que las empresas de Estados Unidos y Canadá que quieran prestar el citado servicio dentro del territorio mexicano, deberán contar con una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Hecho éste que no se lleva a cabo, según las investigaciones realizadas.

⁴⁴ Cfr., ORTIZ AHLF, Loreta, et. al., Op. Cit. p. 117-123.

⁴⁵ Idem., p. 125

Cabe aclarar que la concesión de que habla el TLCAN, es para aquellas empresas que presten el servicio de mensajería y paquetería y transporten los paquetes en carreteras de jurisdicción federal.

Lo mismo se establece en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, pero en ella se requiere de un permiso.

Podemos concluir que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará un permiso o concesión para aquellas empresas nacionales o extranjeras que presten el servicio de mensajería y paquetería en México, y su carga la transporten en carreteras de jurisdicción federal.

Por otra parte será el Servicio Postal Mexicano quien regule la prestación en sí de dicho servicio, como se ha explicado anteriormente.

Como podemos observar la firma del TLCAN, ha permitido que México siga creciendo comercialmente, que abra su mercado y pueda penetrar a otros, por lo que las empresas de mensajería y paquetería cada día son más, pero su actividad no está regulada por el Estado. En otras palabras, si la Ley del Servicio Postal Mexicano tiene encomendada esa función, misma que no se lleva a cabo, ¿Por que no establece los términos y condiciones, al igual que su reglamento?.

2.2.1.2. LA UNION POSTAL UNIVERSAL.

La Unión Postal Universa, que en adelante se le denominara la UPU, es un organismo intergubernamental, integrada por 189 países cuyo objeto esta expresado en el preámbulo de su acta constitutiva:

"incrementar las comunicaciones entre los pueblos por medio de un eficaz funcionamiento de los servicios postales, así como contribuir al

éxito de los elevados fines de la colaboración internacional en el ámbito cultural, social y económico".

Para lograr su objetivo, los países miembros forman un solo territorio postal denominado **unión postal universal**, para el intercambio recíproco de envíos de correspondencia, asegurando la libertad de tránsito en todo el territorio de la unión.

De esta forma, la UPU tiene bajo su jurisdicción todos los territorios de los países miembros (artículo 3 de la constitución constitutiva de la UPU).

El marco normativo de la unión está contenido en sus actas:

- La constitución, que es el acta fundamental.
- El reglamento general, incluye las disposiciones que aseguran la aplicación de la constitución y el funcionamiento de la unión.
- El convenio postal universal y su reglamento de ejecución, en los que se incluyen las reglas comunes aplicables al servicio postal internacional y las disposiciones relativas a los servicios de correspondencia. Estas actas son obligatorias para todos los países miembros.

- Los acuerdos y sus reglamentos de ejecución, que regulan los servicios distintos de los de correspondencia, y que solo obliga a los países miembros.

En cuanto a las actas facultativas; México es parte del acuerdo relativo a encomiendas postales (bultos y paquetes postales) y del acuerdo relativo a giros postales.

Cuando la UPU se fundó en 1874, el correo en México era una actividad exclusiva del Estado, por lo que era común hablar del monopolio postal. Lo

anterior era normal si consideramos que el correo era el único medio de comunicación disponible.

Con el paso del tiempo surgieron métodos alternativos de comunicación, como el teléfono, el telégrafo, el radio, etc. que si bien competieron con el correo, eran prestados de la misma forma por el Estado (con excepción del teléfono, que en América tuvo su origen y desarrollo como empresa privada).

Para los años sesenta algunos sectores de la sociedad requerían de servicios que fueran más rápidos, seguros, eficientes y con mayor capacidad de respuesta y con bajo costo; estos servicios fueron cubiertos por particulares, en ocasiones al margen de la ley.

Esta situación fue poco a poco modificada en los países que manejaban mayor volumen de correo, haciendo excepciones al monopolio postal, basadas principalmente en la rapidez y seguridad de la entrega. De esta forma los particulares participan en el mercado postal abierta y legalmente.

A principios de los noventa, la situación fue analizada desde el punto de vista de competencia, determinándose por ejemplo, en la unión europea, que el Estado no debería ser juez y parte en el mercado postal. Como consecuencia una normativa obligo a los estados miembros de la unión europea a separar las funciones operadoras de las reguladoras. Esta situación se vivió entre otros países como Australia, Brasil, Nueva Zelanda, México, etc.

La separación de las funciones trajo como consecuencia la creación de empresas u organismos públicos dedicados a la prestación del servicio de correos, (llamado en algunos países, servicio postal universal), manteniendo el gobierno las funciones de vigilancia, establecimiento, supervisión, y control, en ministerios, secretaria o agencias.

Como consecuencia de lo anterior, en el mercado postal participan dos tipos de operadores:

- Operadores del servicio público o operadores públicos, encargados de prestar el servicio de correos, así como de cumplir con los compromisos adquiridos por el Estado en las actas de la UPU (en México Servicio Postal Mexicano).
- Operadores privados que solo prestan servicio de alto valor agregado y cuyo capital es privado (en México mensajería y paquetería, por ejemplo).

Actualmente esta tendencia se ha fortalecido pues en algunos países los operadores públicos cuentan con capital privado o capital mixto (Argentina, países bajos).

La legislación de la mayoría de los países ya considera la participación de los operadores privados en el mercado postal, ya sea manteniendo un área de servicios reservados para el operador público o bien liberalizando totalmente el mercado.

La existencia de los operadores en el mercado postal, obliga a actualizar la normatividad. La Unión Europea es la región que ha marcado la pauta en materia de regulación postal.

"La Unión Europea tienen como principio que a mayor liberalización es necesaria una mayor regulación, a fin de proteger a los usuarios, considera que un mercado liberalizado hará participar a un número mayor de operadores, los cuales deberán ser regulados a fin de evitar principalmente abusos en el público; considera asimismo, que la liberación de un mercado solo se justifica si el cliente puede optar por mejores servicios.

El órgano regulador actúa sobre todo el mercado postal no solamente sobre alguno de ellos. Un regulador que no tiene jurisdicción sobre los operadores privados no tiene razón de ser.

Solamente pueden ser miembros de la UPU los Estados soberanos, con la excepción de aquellos territorios que ya formaban parte de ella antes de 1947, cuando se incorporo al sistema de las naciones unidas.

De esta forma las delegaciones de los países ante los órganos de la UPU están integradas generalmente por miembros del órgano regulador y del operador publico, por ser este como ya se indicó el encargado de dar cumplimiento a las actas de la UPU.⁴⁶

En este orden de ideas podemos decir, que las los prestadores del servicio de mensajería y paquetería prestadas por particulares quedan fuera de la UPU, y son reguladas (operador privado) por la legislación local de cada país.

Por otra parte las paqueterías y mensajerías privadas que prestan un servicio a nivel internacional, son empresas multinacionales, que en algunos casos mantienen un acuerdo contractual con algunas de las empresas nacionales, por lo que la entrega se efectúa a través de otra empresa perteneciente al mismo holding, es decir, no hay un intercambio de envíos, ya que es la misma empresa la que realiza la recepción, transporte y entrega. Por esta razón la UPU no tiene ninguna participación en su normatividad.

"Sin embargo cada país puede designar a diferentes operadores para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las actas de la UPU. Por ejemplo un país que forma parte del acuerdo relativo a encomiendas postales, puede designar a un operador diferente del que preste el servicio de correos (operador

⁴⁶ Documento emitido por el titular del Departamento de Asuntos Internacionales, Servicio Postal Mexicano, 22 de Diciembre de 1999.

privado) para la entrega de paquetes en su país. En el caso del servicio express mail service (EMS) un operador privado puede ser designado para la prestación de este servicio. En este caso dicho operador tiene que cumplir con la normatividad de la acta de UPU correspondiente. En todo caso el estado miembro de la UPU permanece como responsable ante el resto de los países miembros, por lo que necesariamente deberá vigilar el cumplimiento de la normatividad vigente."⁴⁷

3.2.1.3. LA UNION POSTAL DE LAS AMERICAS, ESPAÑA Y PORTUGAL.

En entrevista informal, el titular del Departamento de Asuntos Internacionales del Servicio Postal Mexicano, ha manifestado al suscrito que actualmente no existe una normatividad que regule dicha actividad, es decir, no existe un ordenamiento que en el marco de la UPAEP establezca los términos y condiciones en que las empresas deban prestar dicho servicio.

Esto se debe a que Estados Unidos de Norte América, principal país en el que se encuentran las empresas más importantes dedicadas a este servicio a nivel mundial, (U.P.S., FEDERAL EXPRESS, D.H.L., entre otras), se opone a tal situación. Creemos que esto obedece principalmente a motivos económicos, pues al carecer de una regulación jurídica sus ganancias son mayores, a demás de que nadie supervisa, vigila y sanciona a dichos prestadores. Asimismo, se tiene información que Argentina ha sido el único país que intentó llevar a cabo las acciones tendientes para hacer una propuesta de regulación sin que tuviera éxito, pues dicho país del norte se opuso.

⁴⁷.Idem.

3.3.- POLITICAS DEL GOBIERNO MEXICANO.

El Servicio Postal Mexicano, dentro de los servicios que presta, se encuentra contemplado al que se denomina acelerado de correspondencia y envíos, que no es otra cosa que el servicio "*acelerado de mensajería y paquetería*", cuyo nombre es "*Mexpost*", pero que además puede bajo este servicio, recibir, transportar y entregar cartas, sobres y tarjetas postales, sin importar su peso, dimensiones de largo y ancho, previstos en el artículo 13 de la ley del servicio postal mexicano, no así las empresas particulares, como analizaremos mas adelante.

Este sentido el correo ha desarrollado toda una infraestructura para que este servicio crezca, creando una dirección dentro de su organigrama, a fin de que las políticas y decisiones se encuadren dentro de los requerimientos que el mercado demanda. El eslogan "*paquetería y mensajería acelerada nacional e internacional*".

La dirección de Mexpost, tiene una importancia tal, que el presupuesto para ella designada es mayor en relación con los otros servicios que se prestan, para la compra y mantenimiento de equipo, así como para otros elementos necesarios para su funcionamiento.

Sin embargo no puede competir en igualdad de circunstancias, con las otras empresas de mensajería, ya sean nacionales o transnacionales.

Por ello además de requerirse una adecuada legislación que las regule, también es necesario que esa normatividad propicie el terreno para que el servicio Mexpost que proporciona el gobierno federal a través del servicio postal mexicano, no se vea desplazado y rebasado por el crecimiento de las otras empresas y se logre una estabilidad tanto económica, como laboral en este rubro.

La política socioeconómica del gobierno debe ser congruente, no solo garantizando la inversión de capitales extranjeros, sino también la economía interna y del propio gobierno.

Debe encaminarse al desarrollo del país en todos sus sectores. Se busca encontrar la convergencia de esfuerzos que se susciten de diversas formas en una economía mixta y todo ello para afirmar la seguridad y confianza en el desarrollo de la nación.

En materia internacional la política gubernamental ha sido, una política abierta, de libre mercado, fundada en el neoliberalismo, en la apertura de mercados, lo cual puede ser benéfico para la nación, pero sin olvidarse de que primero esta el crecimiento y desarrollo del país y luego las relaciones internacionales.

Por ello la legislación interna debe expedirse de manera positiva y preponderantemente orientada al crecimiento de la pequeña y mediana empresa, pero sobre todo fomentar el desarrollo en el ámbito internacional.

En otras palabras, el criterio basado en "*el espejo*"⁴⁸, en lo tocante a la industria de la mensajería y paquetería, no se lleva a cabo, ya que la legislación de Estados Unidos, según nos informó el titular del Departamento de Asuntos Internacionales del correo mexicano, permite que otras empresas reciban, recojan, transporten, distribuyan y entreguen correspondencia y envíos remitida, por ejemplo de nuestro país. Pero ellos si lo hacen, por que no existe una normatividad ley que supervise que tipo de envíos están entregando, y dentro de los cuales se incluyen en ocasiones la correspondencia, (correo) que es función exclusiva del Estado mexicano, conforme lo señalan los artículos 25 y

⁴⁸ Palabra que se utiliza para señalar que un país, no lleva a cabo las mismas acciones que él desempeña en otro, según la interpretación hecha por el Departamento de Asuntos Internacionales, del Servicio Postal Mexicano.

28 constitucionales, 2, 4 y 7 de la ley del Servicio Postal Mexicano, que serán analizados mas adelante.

Por ultimo comentaremos, que la Ley de Vías Generales de Comunicación, antes de la derogación de su libro sexto "*comunicaciones postales*", hacia una clasificación de correspondencia (de la primera a la quinta clase), y en la quinta clase precisamente, definía a los envíos como aquellos que contengan mercancías, como ya se señaló. En este sentido todo la correspondencia era entendida como "*servicio de correos*", lo cual esta reservado en forma exclusiva al Estado.

Pero es con la reforma de del artículo 28 de nuestra carta magna, llevada a cabo el 3 de febrero de 1983, en el que se adiciona el actual párrafo quinto, sobre la existencia de organismos y empresas que el Estado requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario, que marca la pauta para crear el 20 de agosto de 1986, un organismo descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, denominado *Servicio Postal Mexicano*, al cual se le encomienda entre otras funciones, la prestación del servicio publico de correos y otros servicios diversos, términos estos que también serán analizamos en párrafos posteriores.

A raíz de la creación de dicho organismo, se expide su ley, el 24 de diciembre de 1986, intitulada "*Ley del Servicio Postal Mexicano*", la cual al definir en su artículo 2, lo que se entiende por **servicio publico de correos** (la recepción, transportación y entrega de correspondencia), da pauta para el surgimiento de empresas dedicadas a prestar el servicio de mensajería y paquetería en México, pues los envíos, no son considerados como parte del servicio publico de correos (correspondencia) y por lo tanto este lo pueden prestar particulares, por no quedar comprendido dentro de los servicios de área estratégica "*correos*".

Consideramos que las áreas calificadas como estratégicas por nuestra constitución (correos) no deberían manejarse únicamente con criterios comerciales o empresariales, propios de la especulación comercial, pues si bien es cierto que el estado busca asegurar la viabilidad económica de las empresas de la nación, esto no debe ser el único criterio que rija su conducta como empresario. Al estado le corresponde manejar los bienes de la nación con un criterio que busque apoyar y desarrollar la industria y la producción nacionales, aun cuando deba sacrificar para lograr dichos objetivos, algunos márgenes de ganancia.

"El objetivo del Estado no está en lograr la máxima ganancia, sino en diseñar y manejar la estrategia nacional de desarrollo económico en beneficio de todos los mexicanos.

Este es el sentido del término "*libera*" que se le ha dado a la economía mexicana, es decir, no comparte todos los principios de una economía mixta a ultranza, pero tampoco pretende ser una economía de corte socialista. En el correcto equilibrio de ambas posturas radica la sabiduría de aquellos a quienes les corresponde organizar y dirigir la económica nacional."⁴⁹

3.3.1.- EL NEOLIBERALISMO.

El neoliberalismo es un conjunto de políticas económicas que se ha difundido en los últimos 25 años. Aunque el término se utiliza relativamente muy poco en, sus efectos se pueden apreciar claramente en el enriquecimiento de los ricos y el empobrecimiento de los pobres.

"El Neoliberalismo es una doctrina filosófica que tiene ramificaciones en todos los campos de las ciencias sociales. Los neoliberales se dedican a ensalzar la

⁴⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, "Comentada". Op. Cit., p. 195.

competencia capitalista, afirmando que el mecanismo de esta última garantiza automáticamente las mejores condiciones para la evolución de las fuerzas productivas."⁵⁰

"*Liberalismo* puede referirse a ideas políticas, económicas o aun religiosas. Estados Unidos, lo presenta como estrategia a las clases pobres y trabajadoras como un medio progresista, en comparación con el pensamiento conservador o derechista."⁵¹

"Neo" significa un nuevo tipo de liberalismo. Entonces, ¿de qué se trataba el viejo tipo? La escuela del liberalismo económico se hizo famosa en Europa cuando Adam Smith publicó en 1776 "La Riqueza de las Naciones", en el que promovía la abolición de la intervención gubernamental en asuntos económicos: no a las restricciones a la manufactura, no a las barreras al comercio, no a los aranceles. El libre comercio era, según Smith, la mejor forma de desarrollo de la economía de una nación.

Tales ideas eran liberales en el sentido de que promovían la ausencia de controles. Esta aplicación del individualismo estimuló la libre empresa y la libre competencia, es decir, que los capitalistas pudieron acumular riquezas sin límites."⁵²

"El liberalismo económico prevaleció en Estados Unidos durante todo el siglo XIX y a principios del XX. Luego de la Gran Depresión de los años 30, John Maynard Keynes elaboró una teoría que desafió al liberalismo como la mejor política para los capitalistas. En esencia, Keynes señaló que el pleno empleo es

⁵⁰ MANSUETI, Alberto, "¿Qué es el Liberalismo?", Instituto de Estudios Liberales Tomás Landier. Editorial La Primera Página, Caracas, 1990, p. 3.

⁵¹ AGUIRRE, José Antonio, "La Constitución Económica", Cuadernos del Pensamiento Liberal. No. 4, Unión Editorial, Madrid, 1986, p. 86

⁵² BALL, Carlos, "Venezuela: el Triste Caso de un Gobierno Rico y un País Paupérrimo El Desafío Neoliberal, El Fin del Tercermundismo en América.", Grupo Editorial Norma, Santa Fe de Bogotá, 1992, p. 97.

necesario para el crecimiento del capitalismo, y que sólo puede lograrse con la intervención de los gobiernos y los bancos centrales. Estas ideas tuvieron gran influencia sobre el *New Deal* (Nuevo Trato) del presidente Roosevelt, que mejoró las condiciones de vida de muchas personas. Así, la creencia de que el gobierno debía promover el bien común fue ampliamente aceptada.

Sin embargo, la crisis o reducción de ganancias que vivió el capitalismo en los últimos 25 años inspiró a la elite empresarial a revivir el liberalismo económico. Esto es lo que lo hace "neo" o nuevo. Ahora, con la globalización de la economía capitalista, el neoliberalismo se practica a escala mundial."⁵³

"Una memorable definición de este proceso fue la ofrecida por el subcomandante Marcos, en el Encuentro Intercontinental por la Humanidad y contra el Neoliberalismo, realizado en Chiapas (México) en agosto de 1996 con los auspicios del movimiento zapatista; "...lo que la derecha nos ofrece es convertir el mundo en un gran centro de compras donde se pueden adquirir indígenas aquí, mujeres allá...niños, inmigrantes, obreros e incluso un país entero como México". El neoliberalismo incluye entre sus conceptos principales:

Gobierno del mercado. Liberación de las empresas privadas de cualquier control impuesto por el Estado, sin importar cuánto daño social ello produzca. Mayor apertura al comercio y a la inversión internacionales, como en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Reducción de salarios mediante la "*desindicalización*" de los trabajadores y la supresión de derechos laborales obtenidos tras largos años de lucha. Eliminación de los controles de precios. En definitiva, libertad total para el movimiento de capitales, bienes y servicios. Para convencernos de que esto es bueno para nosotros, nos dicen: "*Un mercado desregulado es la mejor forma de aumentar el crecimiento económico, que en definitiva nos beneficiará a todos*". Este concepto equivale a

⁵³ CHURION, José Rubén, "Economía al Alcance de Todos", Ediciones Alfadil, Caracas 1994, p.17.

la economía del "goteo" de Ronald Reagan, sólo que la riqueza no gotea demasiado.

Reducción del gasto público en servicios sociales como educación y atención de la salud. Reducción de la red de seguridad para los pobres, e incluso recorte del gasto en mantenimiento de caminos, puentes, suministro de agua; todo en nombre de la desregulación estatal. Por supuesto, los promotores de esta política no se oponen a los subsidios gubernamentales ni a las exoneraciones fiscales para las empresas.

Desregulación. Debilitamiento o eliminación de toda norma gubernamental que pueda disminuir las ganancias de las empresas, incluidas las leyes que protegen el ambiente y la seguridad laboral.

Privatización. Venta de empresas, bienes y servicios públicos a inversores privados. Esto incluye bancos, industrias, vías férreas, carreteras, electricidad, escuelas, hospitales y aún el suministro de agua potable. Aunque en general las privatizaciones se realizan en nombre de una mayor eficiencia, a menudo necesaria, tienen el efecto de concentrar la riqueza aún más en unas pocas manos y de hacer que el público deba pagar más para satisfacer sus necesidades.

Eliminación del concepto del "*bien público*" o "*comunidad*", y su sustitución por el de "*responsabilidad individual*". Presión a los más pobres de la sociedad para que atiendan por sí mismos su salud, educación y seguridad social.

Neocolonización. el neoliberalismo ha sido impuesto en todo el mundo por poderosas instituciones financieras como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, y es incontenible en América Latina, donde se aplicó por primera vez en Chile (con la ayuda del economista Milton Friedman, de la Universidad de Chicago) tras el golpe militar

respaldado por la CIA contra el gobierno del socialista Salvador Allende, en 1973. Le siguieron otros países, y algunos de los peores efectos se sintieron en México, donde los salarios disminuyeron entre 40 y 50 por ciento en el primer año de vigencia del TLCAN y el costo de vida aumentó 80 por ciento. Más de 20.000 pequeñas y medianas empresas quebraron, y más de mil compañías públicas fueron privatizadas. Como dijo un analista, "...el neoliberalismo significa la neocolonización de América Latina."⁵⁴

"El neoliberalismo está destruyendo programas de bienestar social, atacando los derechos de los trabajadores (incluidos los de los inmigrantes) y recortando programas sociales. El "*contrato republicano*" es neoliberalismo puro. Sus partidarios trabajan duro por negar protección a los niños, los jóvenes, las mujeres y el planeta mismo, y tratan de que aceptemos esto con el argumento de que nos liberará del peso del Estado.

Los beneficiarios del neoliberalismo son una minoría de la población mundial. Para la vasta mayoría sólo produce más sufrimiento que antes: un sufrimiento sin los pequeños y difíciles logros de los últimos 60 años, un sufrimiento sin fin."⁵⁵

El Neoliberalismo es un modo de practicar la economía política que está alcanzando vigencia global. Pero el que esta práctica haya logrado imponerse, no significa la aceptación de sus postulados; sólo atestigua la contundencia de los medios, tanto políticos como económicos.

El papel que desarrollen los Estados dentro de su sociedad, al establecer políticas económicas, es fundamental para que el neoliberalismo no alcance sus fines liberales, que serían de fatales consecuencias para el mundo.

⁵⁴ Cfr., GRONDONA, Mariano. "El Mito Liberal Visión de México". Grupo Editorial Diarios de América. México, Distrito Federal, 1997, p. p. 121-132.

⁵⁵ FERNÁNDEZ RUSSO, Omar "Economía para uso de no Economistas", Ediciones Alfadil, Caracas 1992, p.29.

"El Estado es público; su función sería crear condiciones para que funcione el mercado y velar porque no se alteren. Su finalidad es velar por el bien común, no realizarlo. Ese bien lo realizan los ciudadanos a través de las organizaciones económicas en la concurrencia del mercado."⁵⁶

"Una peculiaridad del Neoliberalismo es que combina la exaltación de la libre competencia y de la restauración automática del equilibrio con el reconocimiento de la necesidad de la intromisión del Estado en la economía. Lo peculiar de esta argumentación reside en que la defensa de la intervención del Estado en la economía se presenta como una lucha por la libre competencia".⁵⁷ La teoría de los neoliberales se basa, en forma enmascarada, en la idea del papel decisivo del Estado en la economía, es decir, el rol del Estado debe ser el de promover la libre competencia.

Después de dos décadas de haberse introducido el neoliberalismo en la práctica política mundial, sus resultados confirman hasta ahora inequívocamente su carácter de ideología de dominación a favor de los económicamente poderosos: los beneficios de esta política han sido acaparados exclusivamente por los sectores burgueses buscando siempre como fin la Globalización, que no es otra cosa que una consecuencia del Neoliberalismo que han impuesto los grupos económicamente más poderosos del planeta.

"El icono central de este sistema ideológico es el mercado, entre sus magnitudes: nacional, regional y global. Los neoliberales dicen que el mercado es un sistema autoregulado o cibernético, que oculta es que la dinámica no se rige por fuerzas incontrolables- como el sistema solar- sino por las decisiones económicas de las elites globales. De hecho lo que el neoliberalismo llama "*mercado global*", no es otra cosa que el conjunto de los intereses económicos

⁵⁶ GALLO, Ezequiel "Notas sobre Liberalismo Clásico". Reporte No 20, Centro de Estudios de Economía y Educación, A. C. Madrid. Verano 1992, p. 43.

⁵⁷ FERNÁNDEZ RUSSO, Omar, Op. Cit p. 35.

y políticos de alrededor de 3000 grandes empresarios, ejecutivos y políticos profesionales que determinan la dinámica de evolución de la sociedad global. Con el concepto "libre", el mercado se convierte en un concepto metafísico, es decir, sin referente empírico. El mercado libre sólo existe en los modelos y libros de texto de los economistas neoliberales. Todos los mercados importantes, desde los trascendentales del capital y del trabajo, hasta los de agricultura, energía, automovilística, aeronáutica, informática, del espacio, etc., Son mercados regulados por el Estado y los grandes poderes económicos. El mismo mercado capitalista por excelencia, la bolsa de valores, lo ilustra bien. No existe ninguna bolsa de valores de importancia en el mundo que no tenga interruptores automáticos, es decir, mecanismos diseñados precisamente para impedir que la bolsa funcione como un sistema cibernético o mercado libre."⁵⁸

"En un mundo cada vez más globalizado y más abierto es más fácil que se den situaciones de desintegración política y esta favorecerá los procesos de separatismo. Muchas pequeñas regiones homogéneas desde el punto de vista cultural, lingüístico o étnico pueden intentar negociar, democráticamente, el vivir independientes del país en el que están integradas."⁵⁹

"Esquemáticamente, puede decirse que el modelo neoliberal de reforma del Estado comprende tres líneas de acción centrales; la privatización del sector estatal de la economía y el saneamiento de las finanzas públicas; la desregulación sistemática de toda actividad económica; y la apertura global a la competencia al libre mercado. En un sentido doctrinario, el modelo consistirá en asumir que el libre mercado es el principio óptimo de regulación del sistema económico y, de algún modo, de todo orden social."⁶⁰

⁵⁸ DR. HEINZ DIETERICH, Stefan. "Ensayo Teórico sobre el Neoliberalismo". Pagina en Internet. Macroeconomía, 2000, p 36.

⁵⁹ De La DESHA, Guillermo. "Comprender la Globalización", Alianza Editorial, España, 2000, p. 35.

⁶⁰ BURQUE, Peter. "Neoliberalismo y Transformaciones del Estado Contemporáneo", UAM, 1989, p. 118.

Uno de los principales factores que ha permitido la proliferación de prestadores del servicio de mensajería y paquetería en México es que no existe por una parte una legislación que regule dicho servicio, como ya se ha comentado y por el otro las políticas de gobierno de pertenecer a un bloque neoliberal, permitiendo el libre mercado, eliminando al máximo posible cualquier obstáculo de índole fiscal, comercial, administrativo, laboral, legal, etc.

Empero dicha tendencia neoliberal en países subdesarrollados como el nuestro, no puede ponerse en práctica como lo pretenden los países altamente ricos, pues tecnológica e industrialmente no se cuenta con la infraestructura y los medios para que ello sea posible, sin dañar desde luego a los sectores más desprotegidos y por ende más débiles.

Dentro de los factores que determinan la Globalización es en primer término la tecnología. El desarrollo de nuevas tecnologías en el transporte y en las telecomunicaciones ha permitido que sus costos caigan de una manera espectacular. El segundo factor ha sido la liberación de los intercambios de bienes, servicios y capitales, tanto a través de negociaciones multilaterales, como por decisiones unilaterales y bilaterales de las autoridades responsables de la economía.

Esta política del gobierno mexicano, va íntimamente relacionada con el tema que estamos desarrollando, por que al adoptarla permite que las empresas de mensajería y paquetería que provengan de otros países, actúen sin sujetarse a ningún control, supervisión y vigilancia, quedando de lado la función del Estado, que por mandato constitucional debe ejercer la función de rector en nuestra economía, velando en todo tiempo por los intereses colectivos de los ciudadanos.

Además desplazan a los prestadores de dicho servicio de carácter nacionales, que no pueden competir con las grandes empresas transnacionales. Por ello se

pugna por una regulación del servicio para lograr una mayor y mejor convivencia en nuestra sociedad, ya que nada ni nadie puede estar por encima de la ley.

CAPITULO IV.

REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA A CARGO DE PARTICULARES.

4.1.- EL SERVICIO POSTAL MEXICANO, ENCARGADO DE LLEVAR A CABO LA PLANEACION, ESTABLECIMIENTO, CONSERVACION, OPERACION, ORGANIZACION Y ADMINISTRACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA. (SERVICIOS DIVERSOS).

Consideramos importante resaltar que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, es la encargada de regular el servicio publico de correos, y el de mensajería y paquetería, así como su inspección, y vigilancia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley del Servicio Postal Mexicano, que a la letra dice:

"Art. 5.-La Secretaría tendrá a su cargo la regulación, inspección y vigilancia del servicio público de correos y de los servicios diversos".

Ahora bien, por lo que respecta a la planeación, establecimiento, conservación, operación, organización y administración de los servicios diversos, dentro de los cuales queda comprendido el de mensajería y paquetería, le corresponderá al Servicio Postal Mexicano llevarlo a cabo, según se desprende del numeral 4 de la ley en cita.

En este orden de ideas, de las investigaciones de campo que se han efectuado, no existe una autoridad o área dentro de la SCT encargada de regular, vigilar y supervisar concretamente a las empresas que prestan el servicio de mensajera y paquetería, y menos existe una legislación que establezca los términos y condiciones para operar tal servicio por parte de particulares, solo se establece quien lo llevará a cabo.

El Servicio Postal Mexicano, tampoco lleva acabo ninguna de las atribuciones que se señalan el citado artículo 4 en relación con el 7 del citado ordenamiento legal. Lo que nos lleva a deducir que a la fecha los prestadores de servicios de mensajería y paquetería en México, no cuentan con una regulación legal; vigilancia e inspección, además de que sus tarifas no están registradas ni autorizadas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Lo anterior es comprensible, toda vez que el Servicio Postal Mexicano, es un organismo descentralizado del Gobierno federal, cuya Coordinadora de Sector es dicha secretaria de Estado. Y recordemos como ya quedo señalado, que tiempo atrás dicho organismo, pertenecía directamente a la Secretaria de Comunicaciones Transportes, como "*Dirección General de Correo*".

La responsabilidad encomendada al Servicio Postal Mexicano, es corroborada con lo señalado en artículo 7 de la ley en comento, es decir, que las personas físicas o morales que proporcionen servicios diversos, estarán sujetas a esta ley y a la de Vías Generales de Comunicación. Hecho este que no se lleva a cabo:

Consideramos importante que los prestadores de dicho servicio, estén regulados por el Estado, es decir, si bien se acepta la política neoliberal del gobierno mexicano, la apertura de mercados internacionales, también debe el Estado intervenir en la regulación de los servicios que se presten al publico.

"Exactamente aquí se encuentra el gran problema del sistema presidencial mexicano: la falta casi absoluta en la realidad de controles y el desequilibrio colosal que se da entre los poderes en nuestro país, situaciones a las cuales me he venido refiriendo desde 1978..."⁶¹

⁶¹ VALADÉS Diego y SERNA José María., "El Gobierno en América latina ¿Presidencialismo o Parlamentarismo?", UNAM, México, 2000

Hemos señalar cuatro principales causas por las que el Gobierno Federal debe regular la actividad que nos ocupa, a saber:

A.- Por que la ley del Servicio Postal Mexicano, así lo establece en los numerales antes descritos, en relación con el reglamento para la operación del organismo Servicio Postal Mexicano y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

B.- Por que dichos ordenamientos son violados por los prestadores del servicio, incluyendo el propio artículo 28 constitucional, es decir, reciben, transportan y entregan "*correspondencia*" que de acuerdo al artículo 13 de la ley postal, es considerada como **correo**, lo cual queda reservado en forma exclusiva al Estado como área estratégica. Asimismo, en ocasiones transportan envíos prohibidos, contraviniendo el contenido del artículo 15 de la ley postal en comento.

C.- La apertura de mercados en el ámbito internacional, ha sido un aspecto que a últimas fechas no ha sido del todo benéfico, por lo menos en nuestro país, pues las pequeñas empresas y particulares, no pueden competir con las empresas transnacionales que son los grandes monstruos de la economía mundial, golpeando fuertemente a un determinado sector de la sociedad. En este sentido la competencia no es leal o en igualdad de circunstancias.

D.- El Estado no debe dejar de lado la rectoría y el control de la economía en nuestro país, por que así lo señala el artículo 25 Constitucional.

Por ello en este trabajo proponemos una serie de reformas legales para lograr la regulación jurídica del servicio que nos ocupa, buscando desde luego que se aplique la normatividad existente y se expida la necesaria, en beneficio de todos.

4.2.- NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Por los motivos apuntados anteriormente, consideramos importante que la ley del Servicio Postal Mexicano vigente, sea modificada o en su defecto se expida una nueva.

Los motivos de dicha reforma, descansan principalmente en el hecho de que en los numerales ya citados (2, 4, 5, 6, 7,11 de la Ley del Servicio Postal Mexicano, 2, 4 y 5 del Reglamento para Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano y Considerando Séptimo del Decreto de su creación) señalan fundamentalmente la facultad del Organismo, para llevar a cabo la planeación, establecimiento, conservación, operación, organización y administración de servicios diversos (mensajería y paquetería), omitiendo señalar las bases, requisitos y términos para el otorgamiento de permisos, formas de control, supervisión, operación, registro y autorización de tarifas entre otros.

En dicha ley se deben de establecer de manera general aquellos requisitos que los prestadores de servicios deben cubrir para otorgarles el respectivo permiso.

En diversos países del mundo existe un órgano regulador de las empresas privadas que prestan servicios postales, así como el de mensajería y paquetería acelerada.

"En Alemania el ministerio Federal de Economía y Tecnología es el Organismo regulador y el que otorga licencias para la prestación de servicios no reservados al Estado.

En Gran Bretaña la Comisión de Servicios Postales regula y lleva un control de las empresas que prestan servicios postales que están abiertos a la libre competencia.

En Australia el Ministerio de Comunicaciones y Artes regula y controla a las empresas dedicadas a servicios de mensajería y paquetería acelerada.

En Brasil la Secretaria de Servicios Postales, Ministerio de Comunicaciones establece la reserva de cartas, tarjetas postales y envíos a favor del Estado hasta 500 gramos, posterior a este peso, se otorgan concesiones por 10 años a particulares.

En España el Ministerio de Fomento, unidad para la ordenación postal es el órgano regulador que vigila se respete el área reservada al Estado, de cartas y tarjeta postales cuyo peso no exceda de 350 gramos.

En Francia la Dirección General de la Industria, Tecnología de Información y Correos, del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria, también es el órgano regulador y vigila se respete el área reservada de hasta 350 gramos.

En Canadá no existe un órgano regulador postal específico, toda la correspondencia hasta 500 gramos dentro del territorio canadiense queda reservada al Estado. Los demás servicios postales están abiertos a la libre competencia. Lo mismo sucede con Estados Unidos con la diferencia de que el límite en peso es de 390 gramos."⁶²

Como podemos observar las empresas privadas están reguladas por el gobierno de cada país, no obstante que pertenezcan al bloque del neoliberalismo o tengan celebrados tratados y convenios internacionales con otros países.

México siempre ha querido quiere imitar a diversos regímenes jurídicos, principalmente a nuestros vecinos del norte; como es el caso de que Estados

⁶² Información proporcionada por el titular Departamento de Asuntos Internacionales del Servicio Postal Mexicano, México, 2001, p.13.

Unidos de Norteamérica, no regula ni controla en sí a las empresas que prestan servicios de mensajería y paquetería acelerada específicamente; aspecto este que no puede darse en nuestro país, ya que, ellos son potencia mundial económica, científica y tecnológicamente, es decir, tienen una economía sostenida y estable y son los principales promotores del neoliberalismo y otras políticas de gobierno. Además, cuentan con una tecnología e industria que desgraciadamente solo benefician a unos cuantos, y controlan a las organizaciones mundiales, como la Organización de las Naciones Unidas, LA Organización del Atlántico Norte (la OTAN), la Organización Mundial de Comercio, el Banco Mundial, el Fondo Monetario internacional, etc.

4.3.- NECESIDAD DE REFORMAR EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO.

Este ordenamiento fue publicado el 31 de octubre de 1888, en el Diario Oficial de la Federación.

Dentro de las propuestas para regular el servicio de mensajería y paquetería en México, es modificarlo en primera instancia en cuanto a su denominación que actualmente es "*Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano*", pues da la impresión que solo reglamentará cuestiones de índole operativa, y no es así. Prevé ciertas cuestiones de carácter operativas, omitiendo muchas otras, entre las cuales se encuentra lo relativo al servicio de mensajería y paquetería a cargo de particulares, además de que su nombre no corresponde a una denominación correcta., siendo la correcta; "*Reglamento de la Ley del Servicio Postal Mexicano*".

A la fecha se han presentado diversos problemas, tanto en cuestiones operativas, técnicas y legales, por que la ley postal nos remite al reglamento, ocasionando diversas situaciones que se resuelven bajo el criterio de

funcionarios y autoridades, basados en otras disposiciones y experiencias practicas operativas.

Por ello es imperiosa la necesidad de modificar dicho ordenamiento legal a fin de controlar el servicio que nos ocupa, desde luego en congruencia con la ley correspondiente.

En dicho reglamento se deben prever de manera clara y precisa los requisitos y condiciones que deben cumplir los interesados en prestar el servicio de mensajería y paquetería, dentro de lo cual en el capítulo tercero de este trabajo haremos una propuesta de reglamentación.

Asimismo, proponemos que se modifique el nombre del presente reglamento, denominándose: **"Reglamento de la Ley del Servicio Postal Mexicano"**, pues este no solo debe prever cuestiones operativas como el que actualmente existe, si no de todos aquellos aspectos que la misma consagra, y otros en los que es omiso.

4.4.- PROPUESTA DE REGLAMENTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA A CARGO DE PARTICULARES.

Previamente a la exposición de la propuesta de la reglamentación a las modificaciones que se harían a la Ley del Servicio Postal Mexicano y a su reglamento, es necesario mencionar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinadora de Sector de ese Organismo, está facultada para Regular, Inspeccionar y Vigilar los servicios públicos de correos y sus **servicios diversos**, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 36, fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Publica Federal.

Lo anterior, se complementa en lo dispuesto por el multicitado artículo 5 de la ley del Servicio Postal Mexicano, que ya comentamos.

Como ya se dijo anteriormente, por "*servicios diversos*", se entiende: la recepción, transportación y entrega de envíos, distintos a la correspondencia, según su artículo 2, párrafo quinto de la actual ley postal, es decir, que dentro de estos se encuentran contemplados los servicios de la mensajería y paquetería; servicio este que el Servicio Postal Mexicano, debe planear, establecer, conservar, operar, organizar y administrar, en una palabra regularlo, como lo apunta el artículo 4 de la ley en comento. Asimismo, su artículo 6, señala que dichos servicios se regirán en primer término por la citada ley, los tratados y convenios internacionales y por las demás leyes y reglamentos aplicables, lo que es ratificado por el artículo 7 siguiente.

En virtud de lo anterior, llevaremos a cabo una propuesta de las modificaciones que consideramos pertinentes para lograr nuestro propósito, ya que, partimos de la idea que dicho servicio debe estar regulado en nuestro país y quien debe hacerlo desde el punto de vista legal es el propio Servicio Postal Mexicano; acatando lo establecido en los numerales 2, 4, 5, 6, 7 Y 11 de la citada ley postal basándose en la ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Y decimos que debe estar regulado, por que en la actualidad los prestadores de servicios de mensajería y paquetería en México operan libremente.

A continuación presentamos dos proyectos de reformas; uno a La Ley del Servicio Postal Mexicano, y otro a su Reglamento. En ambos casos **sólo tratamos los aspectos que consideramos deben normar el servicio de mensajería y paquetería**, que es el tema de nuestro trabajo de investigación que estamos presentando:

LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO	PROYECTO
<p><i>TEXTO ACTUAL</i></p>	<p>LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO <i>REFORMAS Y ADICIONES</i></p>
<p>Art. 1-La presente ley es de orden publico e interés social y tiene por objeto regular todo lo relativo a la prestación del servicio público de correos y otros servicios diversos que expresamente se contemplan.</p>	<p>ARTICULO 1 - La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto regular la prestación del servicio público de correos, así como los demás servicios postales que en ella se establecen.</p>
<p>Art. 2-Para los efectos de esta ley, se entenderá por:</p>	<p>ARTICULO 2 - Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:</p>
<p>I... II... III...</p>	<p>I. La Secretaría.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. II. Servicio Público de Correos.- La recepción, transportación y entrega de la correspondencia. III. Correspondencia.- La contenida en sobre cerrado y tarjetas postales, que se ajuste a las normas previstas en el artículo 9 de la presente Ley.</p>
<p>IV. Servicios Diversos. La recepción, transportación, y entrega de envíos distintos a la correspondencia.</p>	<p>IV. Servicios Postales.- El servicio al público consistente en la recepción, recolección, transporte, almacenaje y entrega de envíos o piezas postales, que comprenden documentos y mensajes de cualquier tipo, así como de piezas de paquetería, que se recolecten, reciban, transporten, guarden y entreguen o devuelvan en tiempos determinados.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>IV... V. Prestador de Servicios Postales.- La persona física o moral, distinta al Servicio Postal Mexicano que, en los términos de esta ley, opere y preste al público servicios postales, y VI. Organismo.- El organismo</p>

<p>Art. 11-El servicio publico de correos es un área estratégica reservada al Estado en forma exclusiva.</p>	<p>descentralizado denominado Servicio Postal Mexicano. VII...</p> <p>ARTICULO.7- Conforme al artículo 11 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el servicio público de correos es un área estratégica reservada al Estado en forma exclusiva; por lo que ninguna persona física o moral podrá prestar dicho servicio.</p>								
<p>Art. 5-La Secretaría tendrá a su cargo la regulación, inspección y vigilancia del servicio público de correos y de los otros servicios diversos.</p>	<p>ARTICULO.8.- Compete a la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:</p>								
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>I... II...</p>								
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>III. Otorgar y revocar permisos y autorizaciones para la prestación de servicios postales, con sujeción a los preceptos de esta ley.</p>								
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>IV... V. Regular y verificar la prestación del servicio público de correos, así como de los servicios postales, a fin de que se proporcionen de conformidad con esta ley. Por lo que se refiere a la regulación y verificación de los servicios postales; dicha actividad quedará a cargo del Organismo.</p>								
<p>Art. 13-Igual.</p>	<p>ARTICULO.9.- La correspondencia se normará por los siguientes limites de peso y dimensiones:</p> <p style="text-align: center;">SOBRES:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Máximo</i></th> <th style="text-align: right;"><i>mínimo</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Largo 458 milímetros milímetros.</td> <td style="text-align: right;">114</td> </tr> <tr> <td>Ancho 324 milímetros milímetros.</td> <td style="text-align: right;">81</td> </tr> <tr> <td>Peso 1,000 gramos</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Máximo</i>	<i>mínimo</i>	Largo 458 milímetros milímetros.	114	Ancho 324 milímetros milímetros.	81	Peso 1,000 gramos	
<i>Máximo</i>	<i>mínimo</i>								
Largo 458 milímetros milímetros.	114								
Ancho 324 milímetros milímetros.	81								
Peso 1,000 gramos									

TARJETAS POSTALES:

Largo 148 Milímetros milímetros	105
Ancho 140 milímetros milímetros	90

CAPITULO III

Del Régimen de los Prestadores de Servicios

De los Permisos

No señala nada al respecto.

ARTICULO.28.- Se requiere permiso de la Secretaría para prestar los servicios postales a que se refiere esta ley.

No señala nada al respecto

ARTICULO 29.- Los permisos se otorgarán sólo a personas de nacionalidad mexicana.

Las solicitudes deberán contener, como mínimo, lo siguiente:

- I. Nombre y domicilio del solicitante;
- II. Los tipos de servicio que desea proporcionar;
- III. Las condiciones y la cobertura de los servicios a prestar, y
- IV. La documentación que acredite su capacidad jurídica, administrativa, técnica y financiera.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo no mayor de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

Los permisos se otorgarán, por el tiempo que se establezca en el reglamento, previo

<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>cumplimiento de los requisitos exigidos para este efecto.</p> <p>ARTICULO 30.- La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de sesenta días naturales, contados a partir de la solicitud respectiva, la cesión, total o parcial, de los derechos y obligaciones contenidos en los permisos, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que el efecto establezca la Secretaría.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 31.- En ningún caso se podrá ceder, gravar, dar en prenda, enajenar o hipotecar el permiso, los derechos en él conferidos y los bienes afectos al mismo, a ningún gobierno o Estado extranjero.</p>
<p>No señala nada al respecto</p>	<p>ARTICULO 32.- Los permisos terminan por:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Renuncia del permisionario; II. Revocación; III. Desaparición del objeto del permiso, y IV. Liquidación o quiebra del permisionario. <p>La terminación del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 33.- Son causas de revocación de los permisos:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto o condiciones establecidas en los permisos; II. No ejercer, dentro del término de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su expedición, los derechos conferidos en el permiso; III. Suspender la prestación de los

servicios postales permisionados, por un plazo mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de inicio de la suspensión, salvo que medie causa justificada, a juicio del Organismo;

- IV. Aplicar tarifas superiores a las registradas y autorizadas;
- V. Ejecutar actos que impidan o limiten la actuación de otros permisionarios con derecho de ello;
- VI. Cambiar la nacionalidad.
- VII. Ceder, gravar o transferir los permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley; a la de Vías Generales de Comunicación o cualquier otra aplicable.
- VIII. Proporcionar información o documentación falsa en la solicitud del permiso, y
- IX. Incumplir reiteradamente, cualquiera de las obligaciones establecidas en esta Ley.

La Secretaría procederá de inmediato a la revocación de los permisos en los supuestos de las fracciones II, VI y VII anteriores.

En los casos de las fracciones I, III, IV, V, VIII y IX, la Secretaría sólo podrá revocar el permiso cuando previamente hubiese sancionado al permisionario, por lo menos, en tres ocasiones por las causas previstas en dichas fracciones.

El titular de un permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo por un plazo de tres años, contando a partir de que quede firme la resolución respectiva.

CAPITULO IV

De la Prestación de los Servicios Postales

No señala nada al respecto.

ARTICULO.34.- La prestación de los servicios postales podrá ser de cobertura local, regional, nacional e internacional. Toda modalidad deberá señalarse en los permisos respectivos. En cualquier caso, dicho servicio deberá prestarse de forma regular, eficiente, segura y no discriminatoria.

No señala nada al respecto.

ARTICULO 35.- Los prestadores de servicios postales deberán proporcionar sus servicios dentro de los tiempos de entrega que ofrezcan al público, según las coberturas contenidas en los permisos respectivos.

No señala nada al respecto.

ARTICULO.36.- Las condiciones de suministro de la prestación de los servicios permitidos; los derechos y obligaciones de los usuarios; los límites de responsabilidad, y demás información pertinente, relacionadas con su operación, deberán estar disponibles y a la vista del público, y ser precisadas por los propios permitidos en las condiciones de suministro que inscriban en el Registro Postal.

No señala nada al respecto.

ARTICULO 37.- Para los servicios postales de paquetería, el peso embalado deberá ser inferior a 30 kilogramos y no exceder de 1.50 metros en cualquiera de sus dimensiones, no de 3 metros la suma de su longitud y del mayor contorno.

Art-15-Queda prohibida la circulación por correo de los siguientes envíos y correspondencia:

ARTICULO 38.- Serán aplicables para los servicios postales que presten los permitidos, en lo conducente, las disposiciones relativas a prohibiciones,

- | | |
|--|---|
| <p>I. Los cerrados que en su envoltura y los abiertos que por u texto, forma, mecanismo o aplicación sean contrarios a la ley, a la moral o a las buenas costumbres:</p> <p>II.- Los que contengan materias corrosivas, inflamables, explosivas o cualquiera otras que puedan causar daños;</p> <p>III. Los que contengan objetos de fácil descomposición o con mal olor;</p> <p>IV. Los que presumiblemente puedan ser utilizados en la comisión de un delito;</p> <p>V. Los que sean ofensivos o denigrantes para la Nación;</p> <p>VI. Los que contengan billetes o anuncios de loterías extranjeras y, en general, de juegos prohibidos como texto principal. Si se trata de envíos o correspondencia internacional se estará a lo dispuesto por el artículo 29;</p> <p>VII. Los que contengan animales vivos.</p> | <p>limitaciones y servicios postales adicionales, consignadas en la presente ley.</p> |
|--|---|

Art.-16.-Cuando se advierta, en cualquier momento, que la correspondencia o envíos depositados sean de circulación prohibida, se pondrán a disposición de la autoridad competente.

No señala nada al respecto.

ARTICULO 39.- Los permisionarios que proporcionen servicios postales, en vehículos que circulen por carreteras de jurisdicción federal, deberán cumplir con las disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

**REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN
DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL
MEXICANO**

TEXTO ACTUAL

ARTICULO 1- El presente Reglamento es de orden público e interés social y tiene por objeto regular la prestación, operación, organización, vigilancia y administración del servicio público de correos, de servicios diversos y de los demás servicios que se contemplan en la Ley del Servicio Postal Mexicano.

ARTICULO 2- Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

No señala nada al respecto.

No señala nada al respecto.

PROYECTO

**REGLAMENTO DE LA LEY DEL
SERVICIO POSTAL MEXICANO**

REFORMAS Y ADICIONES

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones Generales

ARTICULO 1°- El presente Reglamento es de orden público e interés social, tiene por objeto regular la prestación, desarrollo y operación de los servicios público de correos y postales. Estos últimos que prestan los permisionarios en los términos que establece la Ley del Servicio Postal Mexicano y en lo aplicable la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

ARTICULO 2°.- Para los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Organismo: Al Organismo denominado Servicio Postal Mexicano.

Entrega: El depósito de la correspondencia y envíos en propia mano o en el domicilio del destinatario.

Guarda: La permanencia de los envíos en oficinas del permisionario hasta en tanto

<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>sean entregados al destinatario, devueltos al remitente, o bien turnados a rezagos o destruidos.</p> <p>Permisionario: La persona física o moral que cuenta con permiso por parte de la Secretaría, para prestar a terceros los servicios postales en caminos de jurisdicción federal.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Recepción o Ventanilla: El servicio por medio del cual se reciben los envíos en las oficinas del permisionario, para su posterior transporte y entrega al destinatario.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Recolección: El servicio que presta el permisionario de acudir al domicilio del remitente a recoger el envío para su posterior transportación y entrega al destinatario.</p>
<p>ARTICULO 28- La correspondencia y envíos caídos en rezago permanecerán en las oficinas de correos durante 6 meses contados a partir de la fecha de su depósito, a disposición de los remitentes y destinatarios. Transcurrido dicho plazo, el Organismo podrá enajenarla.</p>	<p>Rezago: La guarda obligatoria de envíos o paquetes que realiza el permisionario a favor de remitentes o destinatarios.</p>
<p>No señala nada al respecto</p>	<p>Servicios postales: El servicio al público consistente en la recepción, recolección, transporte, almacenaje y entrega de envíos o piezas postales, que comprenden documentos y mensajes de cualquier tipo, así como de piezas de paquetería, que se recolecten, reciban, transporten, guarden y entreguen o devuelvan en tiempos determinados</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Carta de porte: El documento firmado por el remitente y el permisionario en donde se establecen los términos y condiciones en los que se prestan los servicios postales.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Transportación: Es el traslado de los envíos</p>

	<p>hasta su destinatario; desde las oficinas o instalaciones del permisionario.</p> <p>Ley: Ley del Servicio Postal Mexicano.</p>
<p>No señala al respecto.</p>	<p>Ley de Caminos: Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Ley de Vías: Ley de Vías Generales de Comunicación.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 3°.- Es competencia del Organismo la aplicación y observancia del presente Reglamento, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 8° de la Ley.</p>
	<p style="text-align: center;">CAPITULO SEGUNDO</p> <p style="text-align: center;">De los Permisos</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 4°.- Los solicitantes de permiso para la prestación de los servicios a que se refiere el presente Reglamento, deberán acreditar tener la capacidad técnica y financiera necesarias de acuerdo con su solicitud.</p>
	<p>La Secretaría otorgará los permisos por 10 y 20 años a los solicitantes conforme a las leyes aplicables y que cumplan además con los requisitos señalados en la Ley y en el presente Reglamento.</p>
<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 5°.- Los permisos que otorgue la Secretaría para la operación de los solicitantes de servicios postales, deberán tramitarse en la unidad administrativa central de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en los Estados de país ante el Centro S.C.T.</p>

No señala nada al respecto.

ARTICULO 6°.- Para obtener el permiso a que se refiere el artículo anterior. Se requiere:

- I. Presentar solicitud por escrito, de conformidad con el formato que para tal efecto expida la Secretaria.
- II. Si es empresa; estar constituida como sociedad mercantil mexicana, cuyo objeto social sea el de prestar el servicio de paquetería y mensajería y presentar la escritura constitutiva protocolizada ante Notario Público, inscrita en el Registro Publico de Comercio respectivo.
- III. Tener su domicilio dentro del territorio nacional;
- V. Presentar para autorización las modificaciones que corresponda, el modelo de carta de porte a través del cual pretenda vincularse con los usuarios del servicio;
- VI. Señalar el número y tipos de vehículos con que iniciarán la prestación del servicio.
- VII. Demostrar su capacidad financiera.
- VIII. Presentar el importe de las tarifas que pretende cobrar por los servicios.

No señala nada al respecto.

ARTICULO 7°.- La persona física o moral que obtenga el permiso respectivo, en los términos de este Capítulo, deberá obtener placas y tarjeta de circulación para que sus vehículos transiten en caminos y carreteras de jurisdicción federal, de acuerdo con los siguientes requisitos:

- I. Presentar solicitud por escrito, de conformidad con el formato que para tal efecto se expida:
- II. Presentar constancia de las

<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>condiciones físico-mecánicas expedida por la unidad de verificación respectiva, así como aquélla que acredite la de baja emisión de contaminantes, mismas que deberán actualizarse con la periodicidad que establezca la regulación aplicable:</p> <p>III. Presentar póliza de seguro de responsabilidad por cobertura amplia y daños a terceros, misma que deberá ser renovada anualmente; y</p> <p>IV. Acreditar que los vehículos cumplan con las disposiciones contenidas en la legislación aplicable, por lo que se refiere al peso, dimensiones y capacidad.</p> <p>V. Expedir una fianza a nombre de la "Tesorería de la Federación" por la suma de \$ 1000,000.00 (Un millón de pesos 00/100), para garantizar el fiel y exacto cumplimiento de sus obligaciones contraídas en el permiso o concesión. Dicha cantidad podrá variar a criterio de la Secretaría, considerando si el servicio se presta en el ámbito local, regional, nacional o internacional.</p> <p>ARTICULO 8°.- La Secretaría, por conducto de los Titulares de los Centros SCT, o bien de la unidad administrativa central que corresponda, dispondrán de un plazo que no excederá de 30 días naturales, contados a partir de aquel en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, para emitir la resolución que corresponda; cuando la complejidad de la resolución haga necesario un plazo mayor, este no podrá exceder de 45 días naturales.</p> <p>Si transcurridos los plazos anteriores la Secretaría no ha emitido la resolución respectiva, ésta se entenderá resuelta favorablemente al solicitante.</p>
------------------------------------	---

<p>No señala nada al respecto.</p>	<p>Los plazos a que se refiere este artículo se interrumpirán cuando la Secretaría requiera de manera expresa al solicitante, aclaraciones, información o documentos adicionales. En caso de no proporcionarse lo señalado en el presente párrafo en un término razonable que al efecto establezca la Secretaría, se tendrá por no presentada la solicitud.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 9.- La Secretaría podrá autorizar la cesión de los derechos y obligaciones establecidos en los permisos dentro de un plazo de 60 días naturales contados a partir de la solicitud, siempre y cuando el permiso hubiere estado vigente por un lapso no menor a tres años; que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento del permiso respectivo.</p> <p>Si transcurrido el plazo a que se refiere el presente artículo, no ha emitido la resolución correspondiente, esta se entenderá como favorable.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 10.- Los permisos a que se refiere el presente Reglamento se otorgarán previo pago de los derechos que establezca la ley de la materia. Dicho pago se efectuará en forma anual durante la vigencia del permiso.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO TERCERO</p> <p style="text-align: center;">Revocación de los Permisos</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 11.- Sin perjuicio de lo establecido en la Ley, los permisos se revocarán por cualquiera de las siguientes causas:</p>

No se señala nada al respecto.

- I. Por no prestar con eficiencia y regularidad el servicio;
- II. Por no iniciar operaciones sin causa justificada dentro del plazo señalado en el permiso respectivo;
- III. Por violar lo establecido en las disposiciones legales aplicables;
- IV. Por haber obtenido la titularidad de un permiso sin cumplir los requisitos y procedimientos establecidos en la Ley y este reglamento;
- V. Por negar reiterada e injustificadamente el servicio, o por que se altere o modifique sustancialmente la naturaleza y condiciones en que se opere el mismo, sin que exista previa autorización de la Secretaría; y
- VI. Por no mantener vigente la fianza que garantice la prestación del servicio o la póliza de seguro que cubra los daños a terceros.

ARTICULO.12.- La revocación de los permisos será declarada administrativamente por la Secretaría, previa solicitud hecha por escrito por el Organismo acompañada de la documentación respectiva, a la Unidad Administrativa Central o al Centro SCT que corresponda, de conformidad con el siguiente procedimiento:

- I Se notificará al representante legal de la empresa registrada ante la Secretaría, o al titular del permiso, la o las causas que motivan la revocación, debidamente fundada y motivada; otorgándole un término de 15 días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga y presente sus pruebas y defensas.
- II Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la

<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>resolución que corresponda en un plazo no mayor a 30 días naturales.</p> <p>ARTICULO 13.- El titular de un permiso que se haya sido revocado, no podrá obtener otro por un periodo de tres años, contados a partir de la fecha en que haya quedado firme la resolución definitiva.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 14.- los permisos podrán ser renovados cuantas veces sea requerido; llenando la solicitud respectiva que para el efecto proporcione la Secretaría, siempre y cuando el permisionario haya cumplido eficientemente con la prestación del servicio y haya cubierto oportunamente los derechos correspondientes.</p>
	<p style="text-align: center;">CAPITULO CUARTO</p> <p style="text-align: center;">De la Operación de los Prestadores de Servicios Postales</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 15.- Par los efectos del presente Reglamento, los envíos, piezas postales que comprendan documentos y mensajes, así como piezas de paquetería embalado; el peso no deberá rebasar los 30 kilogramos, cuando su traslado se efectuó dentro del territorio nacional, ni 20 kilogramos cuando el mismo se realice al extranjero.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>El peso antes indicado podrá ser de hasta 70 kilogramos, si el permisionario acredita que su centro de clasificación y distribución, así como los vehículos cuentan con los sistemas tecnológicos necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios y trabajadores.</p> <p>ARTICULO 16.- Queda prohibido a quienes</p>

No se señala nada al respecto.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 25- La correspondencia y envíos que no hayan sido entregados

intervengan en la prestación de los servicios postales a que se refiere este Reglamento, proporcionar informes acerca de las personas que los utilizan, salvo en los casos siguientes:

- I. Cuando los informes se rinden en acatamiento a una orden de autoridad competente, que reúna los requisitos legales correspondientes;
- II. Al rendir datos estadísticos que deban proporcionar de acuerdo con las disposiciones legales aplicables; y
- III. En los casos en que expresamente lo permita la normatividad vigente.

ARTICULO 17.- Todos lo representantes y trabajadores de los permisionarios que deban tener trato con el público usuario, deberán portar en lugar visible, un gáfete de identificación.

Asimismo los vehículos que se utilicen para estos fines, deberán estar rotulados con el logotipo y razón social de la empresa prestadora del servicio.

SECCION PRIMERA

De la Recepción

ARTICULO 18.- Los permisionarios deberán ofrecer el servicio de recepción en ventanilla en por lo menos un domicilio debidamente identificado en cada entidad federativa, municipio o delegación política, según el caso, en la que lleven a cabo sus actividades.

ARTICULO 19.- Cuando deba comunicarse al destinatario la existencia de envíos que

<p>permanecerán en la ventanilla de la oficina de correos a disposición del destinatario durante 10 días, contados a partir del día en que se gire el primer aviso.</p>	<p>se encuentran a su disposición en ventanilla, se le girará un aviso para que pase a recogerlos.</p>
<p>Del plazo de diez días señalados se exceptúan la correspondencia y envíos siguientes:</p>	<p>En caso que no acuda dentro de los tres días hábiles siguientes se le girará un segundo aviso.</p>
<p>I. Aquellos para los que el remitente señale un plazo menor.</p> <p>II. La correspondencia y envíos de los cuales se haya solicitado ampliación del plazo de 10 días, que podrá concederse hasta por diez días se podrá concederse hasta por 20 días más.</p>	<p>Si dicho envío no es recogido dentro de los tres días posteriores al segundo aviso, o si devuelto a su destinatario y no sea posible su entrega, caerá en rezago, mismo que durará 90 días; posterior a este término el permisionario, previa autorización del Organismo procederá a su destrucción.</p>
<p>ARTICULO 26- La correspondencia y envíos que hayan permanecido en las oficinas de correos a disposición del destinatario o remitente, durante el plazo que se señala en el artículo anterior, serán devueltos al lugar que señale el propio remitente, o en su caso concentrados en rezago.</p>	<p>ARTICULO 20.- La guarda de los envíos procederá cuando permanezcan en las oficinas del permisionario hasta en tanto sean entregados al destinatario, devueltos al remitente, o bien turnados a rezago o destruidos.</p>
<p>ARTICULO 34- El servicio de almacenaje consiste en la conservación y guarda de la correspondencia y envíos a petición del remitente o del destinatario, hasta por una plaza de 20 días, contados a partir del undécimo día de girado el primer aviso.</p>	<p>ARTICULO 21.- El público usuario, si así lo ofrece el permisionario, podrá solicitar el servicio de almacenaje de los envíos en las instalaciones de éste.</p>
<p>No se señala nada al respecto</p>	<p>ARTICULO 22.- Los permisionarios podrán ofrecer el servicio de cajas de apartado, el cual consiste en el alquiler de casillas en donde se deposita los envíos dirigidos a los usuarios que tengan contratado este servicio.</p>

SECCION SEGUNDA

De la Transportación

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 23.- Los permisionarios tendrán la facultad de proporcionar el servicio respecto de cualquier envío con las restricciones a que se refiere esta sección.

No se señala nada al respecto

ARTICULO 24.- Queda restringido a los permisionarios, no obstante que obtengan las autorizaciones pertinentes y proporcionen el equipo necesario, la transportación de los siguientes bienes:

- I Los que convengan materias corrosivas, inflamables, radioactivas, explosivas, líquidas o cualesquiera otra considerada peligrosa y pueda causar daños:
- II Los que contengan materia de fácil descomposición o con mal olor.
- III Los que contengan nuestras químicas,
- IV Los que contengan animales vivos, y
- V Los que contengan valores, billetes de banco, monedas, joyas y metales o piedras preciosas o cualquier documento con valor comercial. En estos casos y en los de la fracción anterior, el permisionario deberá exigir, cuando proceda, las autorizaciones que deba presentar el usuario por su cuenta, antes de efectuar la transportación.

Si se trata de envíos internacionales, estos quedarán sujetos a los tratados y convenios internacionales respectivos y a las disposiciones aduaneras y sanitarias

No se señala nada al respecto.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 17-Igual.

aplicables.

ARTICULO 25.- Queda prohibida la circulación de los siguientes envíos:

- I. Los cerrados que en su envoltura y los abiertos que en su texto, forma, mecanismo o aplicación sean contrarios a la Ley, a la moral, a las buenas costumbres y a la ecología según lo disponen las leyes;
- II. Los que presumible o evidentemente puedan ser utilizados en la comisión de un delito;
- III. Los que sean ofensivos o denigrantes para la nación;
- IV. Los que contengan billetes o anuncios de loterías extranjeras y, en general, de juegos de azar prohibidos; y
- V. Los artículos de procedencia extranjera que no se encuentren amparados con los documentos que acrediten su legal internación al país.

ARTICULO 26.- En caso de que algún permisionario efectúe la transportación de los objetos señalados en el artículo anterior sin las autorizaciones respectivas, será responsable de los daños y perjuicios ocasionados por su incumplimiento, independientemente de las sanciones previstas en las leyes, el presente reglamento y cualquier otra disposición aplicable.

SECCION TERCERA

De la Entrega

ARTICULO 27.- En caso de que dos o más personas aleguen tener derecho a un mismo envío y presenten algún documento

	<p>que fundamente la reclamación, se suspenderá la entrega hasta que la autoridad competente decida la controversia.</p> <p>En cualquier estado de la controversia, quedan a salvo los derechos del remitente sobre sus envíos. Este artículo se aplicará solo en caso de duda sobre la solicitud del remitente.</p>
<p>ARTICULO 19-Igual.</p>	<p>ARTICULO 28.- Los envíos dirigidos a personas que hubieren fallecido, deberán entregarse a sus sucesores legales, quienes deberán acreditarse debidamente ante el personal del permisionario.</p>
<p>ARTICULO 20-Igual.</p>	<p>ARTICULO 29.- Por orden escrita de una autoridad competente, los envíos podrán retenerse o entregarse a persona diversa del destinatario, o a la propia autoridad.</p>
<p>ARTICULO 21-Igual</p>	<p>ARTICULO 30.- En caso de disolución de una sociedad, asociación o institución, los envíos se entregarán al liquidador y en los de quiebra o liquidación judicial notificada al permisionario, a la autoridad que conozca de ellos o al síndico.</p>
<p>ARTICULO 22-Igual.</p>	<p>ARTICULO 31.- Cuando por error, la entrega del envío se efectúe a persona que no sea el destinatario, quien la reciba, está obligada a devolverla al permisionario. Si hubiere abierto la pieza, anotará al reverso del sobre o la envoltura bajo su firma la razón que explique el hecho.</p> <p>En estos casos el permisionario será responsable, por lo menos, del pago del seguro obligatorio; asimismo estará obligada a cubrir dicho pago en el caso de que el envío no haya sido entregado al destinatario o devuelto al remitente en un plazo que no excederá de 10 días</p>

ARTICULO 31-Igual.

ARTICULO 27-Igual.

ARTICULO 28-La correspondencia y envíos caídos en rezago permanecerán en las oficinas de correos durante 6 meses contados a partir de la fecha de su depósito, a disposición de los remitentes o destinatarios. Transcurrido dicho plazo, el Organismo podrá enajenarlo.

No se señala nada al respecto.

naturales.

ARTICULO 32.- Los permisionarios pueden ofrecer el servicio de acuse de recibo, consistente en recabar en un documento especial la firma de recepción del destinatario o de su representante, y entregar ese documento al remitente como constancia.

En los casos en que el destinatario se niegue a firmar el documento de constancia o no se encuentre en el domicilio y habiéndole dejado aviso por escrito no ocurriere a las oficinas del permisionario en los plazos señalados, el envío será devuelto al remitente a su cargo y sin responsabilidad para el permisionario.

SECCION CUARTA

Del Rezago

ARTICULO 33.- Los envíos que no puedan ser entregados a los destinatarios o devueltos a los remitentes, caerán en rezago.

ARTICULO 34.- Los envíos caídos en rezago, permanecerán en las instalaciones de la empresa permisionaria durante un plazo de 90 días, contados a partir de la fecha de su depósito y a disposición de los remitentes o los destinatarios, en su caso.

Transcurrido el plazo señalado, se levantará acta circunstanciada que será remitida al Organismo para la autorización y se podrá proceder a su destrucción.

ARTICULO 35.- Por los envíos que sean guardados en las instalaciones de los

permisionarios, estas podrán cobrar un precio por concepto de almacenaje, antes de que dichos envíos sean entregados al destinatario o remitente en su caso.

SECCION QUINTA

Derechos y Obligaciones de Remitentes y Destinatarios

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 36.- El remitente tendrá los siguientes derechos:

- I. Que los envíos se entreguen a sus destinatarios;
- II. Obtener su devolución en los términos que fija el presente Reglamento;
- III. Cambiar de destinatario, siempre y cuando las condiciones del envío lo permitan;
- IV. Modificar las condiciones de la entrega, siempre y cuando no haya sido entregado el envío y previo pago del precio que establezca el permisionario cuando esta posibilidad exista en la carta de porte respectiva;
- V. Convenir el plazo de la guarda de sus envíos, en los términos del presente Reglamento;
- VI. Obtener informes respecto de sus envíos; y
- VII. Percibir las indemnizaciones por los seguros y las cartas de porte firmadas con la empresa permisionaria en los términos del presente Reglamento;

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 37.- El destinatario tendrá los siguientes derechos:

- I. Recibir los envíos que le sean

No se señala nada al respecto.

- II. destinados;
- II. Convenir el plazo de la guarda del envío en los términos fijados en el presente Reglamento; y
- III. Obtener informe sobre los envíos a su nombre.

ARTICULO 38- Son obligaciones del remitente:

- I. Cubrir el importe del servicio contratado, así como los impuestos que por Ley sean a su cargo o bien deban ser trasladados a él;
- II. Depositar sus envíos con el empaque adecuado, conforme las disposiciones que establece el presente Reglamento;
- III. Conservar su comprobante de envío hasta haberlo recibido el destinatario;
- IV. Llenar de manera inequívoca los datos solicitados por el permisionario para la remisión de su envío.
- V. Asumir los gastos ocasionados por almacenaje y/o devolución del envío a su lugar de origen, en el supuesto de que existan errores en la información correspondiente al destinatario, que le sean atribuibles;
- VI. Responder de la veracidad de los datos asentados en la carta de porte;
- VII. Gestionar la liberación y recuperación de sus envíos que no hayan sido enviados de acuerdo con los datos contenidos en la carta de porte; y
- VIII. Responder de todos los daños, perjuicios y efectos legales respecto de los envíos cuya circulación esté restringida o prohibida.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 39- Son obligaciones del destinatario:

- I. Firmar los acuses de recibo, cuando haya sido contratado este servicio; y
- II. Acudir a las oficinas del permisionario cuando se le haya dejado aviso que deba hacerlo para recoger sus envíos.

CAPITULO QUINTO

De las Responsabilidades

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 40.- Los permisionarios deberán garantizar su responsabilidad con motivo de la prestación del servicio, mediante un seguro que cubra daños contra terceros, así como a las vías generales de comunicación. Asimismo, serán responsables por la pérdida o deterioro de los envíos a su cargo, desde que los reciban hasta que los entreguen a su destinatario, salvo en los casos expresamente señalados en este Reglamento. Esta última responsabilidad será garantizada por cada envío hasta por la cantidad de 30 días de salario mínimo, vigente en el Distrito Federal.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 41.- El monto del seguro será determinado por el Organismo, para lo cual tomará en consideración en cada caso, la inversión que realicen los permisionarios.

SECCION PRIMERA

De los Seguros

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 42.- Los permisionarios deberán proporcionar al público usuario, la opción de contratar un seguro que ampare el porte de sus envíos.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 43.- Para los efectos del seguro opcional, el permisionario está obligado a tramitar las indemnizaciones correspondientes que deban ser pagadas al usuario afectado. Esta obligación subsiste, aún en los daños, deterioros o pérdidas causados por caso fortuito o de fuerza mayor y hasta por la cantidad que se haya establecido.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 44.- Los remitentes que deseen contratar el seguro opcional, están obligados a declarar con exactitud el contenido y el valor real de sus envíos, pudiendo fijar el valor del seguro en cantidad menor, bajo su responsabilidad.

Asimismo, a juicio del permisionario, deberán presentar abiertos sus envíos en el momento del depósito a fin de que se verifique el valor declarado. En caso contrario, la responsabilidad por el pago será del permisionario o de la compañía aseguradora en su caso.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 45.- La responsabilidad del permisionario con respecto a los envíos asegurados, cesará por:

- I. Haber transcurrido 90 días a partir de la fecha de su depósito, sin que se hubiere presentado ninguna reclamación;
- II. Por haber transcurrido 90 días contados desde la fecha de la

No se señala nada al respecto.

- notificación al interesado para cubrirle la indemnización respectiva sin que hubiere acudido a cobrar su importe;
- III Por el pago de la indemnización debida; y
 - IV Porque se hubieran decomisado los envíos por autoridad competente.

ARTICULO 46.- No existirá responsabilidad del permisionario, respecto de los envíos sin seguro opcional, en los siguientes casos:

- I. Por su entrega o devolución en los términos del Reglamento o por su devolución al remitente;
- II. Por haber transcurrido 90 días a partir de la fecha de su depósito sin que se haya presentado ninguna reclamación.
- III. Por haber transcurrido 30 días contados desde la fecha en que se hubiere notificado al remitente o al destinatario el otorgamiento de alguna indemnización, sin que se hayan presentado a cobrar su importe;
- IV. Por pérdida en caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.
- V. Por envíos decomisados por autoridad competente en términos de Ley;
- VI. Por envíos que hayan sido dañados por empaque inadecuado.

CAPITULO SEXTO

De la Inspección, Verificación y Vigilancia

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 47.- Es facultad de la Secretaría llevar a cabo, la inspección, verificación y vigilancia técnica y administrativa de la operación de los

servicios que presten los permisionarios, en los términos previstos por la Ley, así como de las condiciones físicas y mecánicas de los vehículos utilizados en la prestación de los servicios materia de este Reglamento. Para tal efecto, el Organismo queda facultado para llevar a cabo tales funciones; por lo tanto los inspectores postales que se encuentren debidamente acreditados, tendrán acceso a todas las instalaciones y bienes de los permisionarios, teniendo estos datos el carácter de confidenciales.

Sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría podrá cuando así lo juzgue conveniente realizar las visitas de inspección que considere pertinentes.

Las observaciones y requerimientos que el Organismo y la Secretaría efectúen, deberán hacerse por escrito, acreditando plenamente a los funcionarios que llevan a cabo la diligencia, los cuales en ningún caso podrán desempeñar empleo, cargo, comisión o ser socios de las empresas permisionarias o recibir algún tipo de emolumentos, gratificantes o pagos de cualquier género.

No se señala nada al respecto.

ARTICULO 48.- En caso de que se observen irregularidades durante la inspección, estas se asentarán en una acta administrativa en presencia de dos testigos, la cual se entregará al representante legal de la empresa permisionaria o al titular, o en su defecto a empleado del mismo que debidamente se identifique.

El permisionario cuenta con un plazo de 10 días hábiles para que exhiba las pruebas y defensas que a su derecho convengan, transcurrido este plazo, ya sea que hubiere o no presentado algún medio de defensa o pruebas pertinentes, el Organismo resolverá lo conducente.

<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO 49.- Tratándose de quejas de los usuarios de los servicios que se vinculen con el permisionario a través de carta de porte, conocerá de ésta el Organismo y resolverá lo conducente en un término que no excederá de 30 días hábiles, oyendo previamente las pruebas y defensas que en su favor alegue el permisionario.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>ARTICULO PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>
<p>No se señala nada al respecto.</p>	<p>ARTICULO SEGUNDO.- Las personas que presten los servicios postales que no cuenten con los permisos correspondientes a que se refiere el presente reglamento, gozarán de un plazo de hasta 120 días para acudir ante la Secretaria con objeto de obtener el permiso respectivo y regularizar su situación.⁶³</p>

⁶³ Esta propuesta de reglamentación fue tomada del proyecto que elaboró la Dirección de Asuntos Jurídicos del Servicio Postal Mexicano en 1994 y en el cual ha participado de manera directa el ponente. Asimismo, se le hicieron algunas modificaciones de acuerdo a las perspectivas que se persiguen en el presente trabajo.

Cabe hacer la aclaración que la Ley del Servicio Postal Mexicano, lo único que señala con relación al servicio de mensajería y paquetería, es lo previsto por los artículos 2, 4, 5, 6, 7, 11, Considerando SEPTIMO del Decreto de creación del Organismo y 2, 5, 27 primordialmente del Reglamento para la Operación del Organismo Servicio Postal Mexicano.

CONCLUSIONES.

1.- LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, COORDINADORA DE SECTOR DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, ES LA ENCARGADA DE CONDUCIR LAS POLITICAS Y PROGRAMAS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES DE ACUERDO A LAS NECESIDADES DEL PAIS, ASI COMO, REGULAR, INSPECCIONAR Y VIGILAR AL SERVICIO PUBLICO DE CORREOS Y SUS "SERVICIOS DIVERSOS", (MENSAJERIA Y PAQUETERIA), CONFORME LO SEÑALA EL ARTICULO 36, FRACCIONES I Y II DE LA LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL; EN RELACION CON EL 23 FRACCION XV DEL REGLAMENTO INTERIOR DE DICHA SECRETARIA DE ESTADO, FUNCION ESTA QUE ES DELEGADA EN EL PROPIO SERVICIO POSTAL MEXICANO.

2.- EL SERVICIO POSTAL MEXICANO ES UN ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DEL EJECUTIVO FEDERAL, CON PERSONALIDAD JURIDICA Y PATRIMONIO PROPIO, COMPETENTE PARA REGULAR EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA, A CARGO DE PARTICULARES, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO POR LOS ARTICULOS. 2, 4, 5, 6 y 7 DE SU LEY, 2 y 5 DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACION DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO, CONSIDERANDO SEPTIMO Y ARTICULO 3 FRACCION II DEL DECRETO DE SU CREACION.

3.- ES NECESARIA UNA MODIFICACION A LA LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, ASI COMO A SU REGLAMENTO. QUE SE CONSIDEREN ENTRE OTROS ASPECTOS, LA REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA PRESTADO POR PARTICULARES EN MEXICO, EN COORDINACION CON LA LEY FEDERAL DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

4.- EN MATERIA INTERNACIONAL, MEXICO DEBE HACER VALER SU DERECHO, A FIN DE QUE LAS EMPRESAS MEXICANAS DEDICADAS A LA PRESTACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA, PUEDAN LLEVAR HASTA SU DESTINO FINAL LOS ENVIOS, POR LO MENOS EN ESTADOS UNIDOS, PUES EN LA PRACTICA SI LO HACEN LAS EMPRESAS DE ORIGEN EXTRANJERO.

5.- A TRAVES DE LA HISTORIA, SIEMPRE HA EXISTIDO LA ENTREGA INMEDIATA DE ENVIOS Y MENSAJES; NUESTRA LEGISLACION EN MATERIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE Y POSTAL, SIGUE CON

ESTE PRINCIPIO, PERO NO ESTAN ESTABLECIDOS LOS TERMINOS Y CONDICIONES.

6.- EL GOBIERNO DE CADA PAIS, DEBE CONVERTIRSE EN EL INSTRUMENTO REGULADOR EN EL MERCADO, DENTRO DE LA POLITICA NEOLIBERAL, BUSCANDO SOBRE TODO EL BIENESTAR SOCIAL Y NO EL BENEFICIO DE UNOS CUANTOS, CONFORME CON EL MANDATO DE NUESTRA CONSTITUCIÓN. SEGUIR ATENDIENDO DE MANERA EXCLUSIVA LAS AREA ESTRATEGIAS, PARA GARANTIZAR QUE SU MANEJO ESTE VINCULADO SIEMPRE CON LOS OBJETIVOS FUNDAMENTALES DE LA NACION MEXICANA, EN MATERIA DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL.

7.- LA ECONOMIA MIXTA DE MERCADO PRETENDE ATEMPERAR LOS ABUSOS DE UN REGIMEN DE COMPETENCIA LIBRE Y BRINDAR UNA MAYOR ESTABILIDAD QUE REPERCUTA EN UNA SANA ECONOMIA, PARA QUE LOS INDICES INFLACIONARIOS Y DE DESEMPLEO SEAN MENORES.

8.- LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, REGULA DIVERSOS ASPECTOS EN RELACION CON EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA, PERO ES UNICAMENTE POR LO QUE RESPECTA A TRANSITO DE VEHICULOS POR CARRETERAS DE JURISDICCION FEDERAL, Y NO SE CONSIDERA UNA REGULACION DE DICHO SERVICIO.

9.- EL CONTRATO DE ADHESION NO ES UN VERDADERO CONTRATO, PUES SOLO PREVALECE LA VOLUNTAD DE UNA DE LAS PARTES SOBRE DE LA OTRA. ESTE INSTRUMENTO LEGAL ES UNA FIGURA JURIDICA DE NUESTRO TIEMPO, Y QUE CARECE DE HISTORIA.

10.- EL REGISTRO DE LOS CONTRATOS DE ADHESION ANTE LA PROCURADURIA FEDERAL DEL CONSUMIDO (PROFECO), POR DIVERSOS PROVEEDORES QUE PROPORCIONAN EL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA, TAMPOCO ES UNA FORMA DE REGULAR SU FUNCION EN TERMINOS DE CONTROL DEL ESTADO.

11.- TANTO EL CONTRATO DE ADHESION, COMO EL DE TRANSPORTE (CARTA DE PORTE), SON INSTRUMENTOS LEGALES DE CARÁCTER ERICTAMENTE MERCANTIL, PERO QUE TAMBIEN REGULA EL CODIGO CIVIL, Y EL DERECHO ADMINISTRATIVO.

12.- DEBE EXPEDIRSE UNA NORMA OFICIAL POR PARTE DE LA SECRETARIA DE ECONOMIA, PARA QUE EL CONTRATO DE DICHO SERVICIO DEBA SER REGISTRADO ANTE LA PROFECO, POR TODOS LOS

PRESTADORES DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA EN MEXICO.

13.- EL GOBIERNO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DEBERA OTORGAR PERMISO O CONCESIÓN PARA AQUELLAS EMPRESAS NACIONALES O EXTRANJERAS QUE PRESTEN EL SERVICIO DE MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA EN MÉXICO, YA QUE, ESTA OBLIGACION DEL ESTADO ESTA CONTEMPLADO EN LA NORMATIVIDAD, PERO EN LA PRACTICA NO SE APLICA.

14.- EL NEOLIBERALISMO ES UNA CONCEPCION RADICAL DEL CAPITALISMO QUE TIENDE A ABSOLUTIZAR EL MERCADO HASTA CONVERTIRLO EN EL MEDIO, EL METODO Y EL FIN DE TODO COMPORTAMIENTO HUMANO, ESTANDO SUBORDINADOS AL MERCADO LA VIDA DE LAS PERSONAS, EL COMPORTAMIENTO DE LAS SOCIEDADES Y LA POLITICA DE LOS GOBIERNOS. POR LO TANTO, NO ACEPTA REGULACION EN NINGUN TERRENO, YA SEA FINANCIERO, LABORAL, TECNOLOGICO, ADMINISTRATIVO Y MENOS LEGAL. ASIMISMO, CONSIDERAMOS QUE ES UNA POLITICA DE GOBIERNO QUE PUEDE SER BENEFICA PARA LOS PAISES EN VIAS DE DESARROLLO, SIEMPRE QUE ESTA NO SE EJECUTE AL CIEN POR CIENTO COMO HASTA AHORA LO HAN HECHO LOS NEOLIBERALES, Y QUE EL ESTADO INTERVENGA PARA MEDIAR Y CUIDAR EL DESARROLLO DEL MERCADO NACIONAL.

EN ESTE TENOR, EL GOBIERNO DEBE INTERVENIR DE MANERA DIRECTA PARA REGULAR LAS ACTIVIDADES DE LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES, TANTO EN EL RUBRO DE LA PRESTACION DE SERVICIOS, COMO LA VENTA DE BIENES Y PRODUCTOS.

15.-EL NUEVO MODELO QUE SE HA LLAMADO LIBERALISMO SOCIAL, SE ECHO A ANDAR CON LA IDEA DE CONTINUAR CON LA MODERNIZACION Y EL CRECIMIENTO DEL PAIS, PERO SIN DEJAR DE LADO LA ATENCION DE LOS REZAGOS Y LAS DESIGUALDADES SOCIALES, LO CUAL NO SE OBSERVA EN LA REALIDAD.

16.- EN EL PROCESO DE GLOBALIZACION SON LAS EMPRESAS Y NO LOS GOBIERNOS LOS QUE TOMAN LA INICIATIVA Y EL PROTAGONISMO EN LA ECONOMIA MUNDIAL, PERO ESTOS ULTIMOS TIENEN EN SUS MANOS LOS INSTRUMENTOS DE REGULACION PARA ASEGURARSE QUE DICHS PROCESOS SEA UN ÉXITO Y SE MINIMICEN SUS POSIBLES EFECTOS PERVERSOS SOBRE LA COMPETENCIA.

17.- HASTA AHORA LA GLOBALIZACION HA APAREJADO UNA SERIE DE MANIFESTACIONES EN CONTRA, DE LA VIDA SOCIAL Y ECONOMICA DE LOS CIUDADANOS COMO UN MOUSTRO QUE SOLO PROPICIA HAMBRE, DESEMPLEO, MARGINACION, DESIGUALDAD, POBREZA, LA QUIEBRA DE PEQUEÑAS EMPRESAS NACIONALES, ETC. Y QUE LOS PAISES RICOS SEAN MAS RICOS Y LOS POBRES AGUDICEN SU POBREZA.

18.- LA REFORMA ESTRUCTURAL DE LA ECONOMIA HA REPERCUTIDO AMPLIAMENTE EN EL AMBITO POLITICO. LA APERTURA DEMOCRATICA ES EVIDENTE Y LA GLOBALIZACION HA AFECTADO A LA NACION, DE TAL FORMA QUE LAS COMUNICACIONES NO SE HAN PODIDO SUSTRAR DE ELLA.

19.- UNO DE LOS PRINCIPALES FACTORES QUE HA INFLUIDO EN LA NO REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA EN MEXICO, ES LA FALTA DE VOLUNTAD POLITICA POR PARTE DEL GOBIERNO FEDERAL PARA ESTABLECER REGULADORES ENTE LOS CUALES SE ENCUENTRA EL JURIDICO, DESDE LUEGO OBLIGADO POR LAS CIRCUNSTANCIAS DE ENTRAR A LA POLITICA NEOLIBERAL Y LA GLOBALIZACION, DONDE SE PIDE QUE LA PARTICIPACION DEL ESTADO SE REDUZCA AL MINIMO.

20.- EL GOBIERNO FEDERAL, EN EL RUBRO DE LAS COMUNICACIONES, NO PROMUEVE UNA REFORMA POSTAL Y CON ELLO PERMITE O TOLERA LA COMPETENCIA ILEGAL DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA.

21.- ACTUALMENTE LA SITUACION FINANCIERA DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO ES GRAVE, POR DOS ASPECTOS FUNDAMENTALES; UNO LA FALTA DE REGULACION JURIDICA DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA Y LA OTRA POR QUE NO SE DA CABAL CUMPLIMIENTO AL PRINCIPIO DE "AREA ESTRATEGICA", RESERVADA EN FORMA EXCLUSIVA AL ESTADO, PARA EL SERVICIO PUBLICO DE CORREOS, PROPICIANDO ADEMAS UNA COMPETENCIA ILEGAL Y DESLEAL.

22.- LOS PROYECTOS LEGALES PARA LLEVAR A CABO LA REGULACION DEL SERVICIO DE MENSAJERIA Y PAQUETERIA, TANTO A LA LEY POSTAL, COMO A SU REGLAMENTO, PUEDEN MODIFICARSE, SEGUN LAS CONDICIONES POLITICAS Y SOCIOECONOMICAS DEL PAIS Y EL COMPORTAMIENTO DEL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL, PERO ES INMINENTE QUE EXISTA DICHA REGULACION, PUES UN GRAN NUMERO DE EMPRESAS MEXICANAS DEDICADAS A ESTE SERVICIO HAN IDO DESAPARECIENDO.

BIBLIOGRAFÍA.

AGUIRRE, José Antonio, "*La Constitución Económica*", Cuadernos del Pensamiento Liberal, No. 4, Unión Editorial, Madrid, 1986.

BALL, Carlos, "*Venezuela: el Triste Caso de un Gobierno Rico y un País Paupérrimo El Desafío Neoliberal, El Fin del Tercermundismo en América.*", Grupo Editorial Norma, Santa Fe de Bogotá, 1992.

BURGOA, Ignacio, "*Derecho Constitucional Mexicano*", Ed. Porrúa, México, 1999.

BURQUE, Peter, "*Neoliberalismo y Transformaciones del Estado Contemporáneo*", UAM, 1989.

CHURION, José Rubén, "*Economía al Alcance de Todos*", Ediciones Alfadil, Caracas, 1994.

De La DESHA, Guillermo, "*Comprender la Globalización*", Alianza Editorial, España, 2000.

FERNÁNDEZ RUSSO, Omar "*Economía para uso de no Economistas*", Ediciones Alfadil, Caracas, 1992.

FRAGA, Gabino, "*Derecho Administrativo*", Ed. Porrúa, México, 1897.

GALLO, Ezequiel "*Notas sobre Liberalismo Clásico*", *Reporte No 20*, Centro de Estudios de Economía y Educación, A. C. Madrid, Verano 1992.

GRONDONA, Mariano, "*El Mito Liberal Visión de México*", Grupo Editorial Diarios de América, México, Distrito Federal, 1997.

INTERNET, pagina de la Procuraduría Federal del Consumidor y de algunas Empresas de Mensajería y Paquetería (DHL, Estafeta, Federal Express, UPS, etc.).

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, "*La Constitución Mexicana: Rectoría del Estado y Economía Mixta*", Ed. Porrúa, México, 1985.

MANSUETI, Alberto, *¿Qué es el Liberalismo?*, Instituto de Estudios Liberales Tomás Lander, Editorial La Primera Página, Caracas, 1990.

MARTINEZ MORALES, Rafael I., "*Derecho Administrativo*". Ed. HARLA, México, 1994.

ORTIZ AHLF, Loreta, VAZQUEZ PANDO, Fernando A., DIAZ, Luis Miguel, "*Aspectos Jurídicos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y sus Acuerdos Paralelos*", Ed. Themis, México, 1999.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, 1984-1988, Secretaría de Programación y Presupuesto, México, 1984.

ROJINA VILLEGAS, Rafael, "*Compendio de Derecho Civil*", Tomo IV, Contratos, Ed. Porrúa, México, 1998.

SERRA ROJAS, Andrés "*Derecho Administrativo* ", Primer y Segundo curso, Ed. Porrúa, México, 1996.

KELSEN, Hans, "*Teoría General del derecho y del Estado*", UNAM, Facultad de Derecho, México, 1983.

VALADÉS, Diego y SERNA, José María, "*El Gobierno en América Latina ¿Presidencialismo o Parlamentarismo?*", UNAM, México, 2000

VAZQUEZ ALFARO, José Luis, "*El Control de la Administración Pública en México*", UNAM, México, 1996.



LEGISLACIÓN.

CODIGO DE COMERCIO, Ed. Porrúa, México 1999.

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, Ed. Porrúa, México, 1999.

CODIGO CIVIL FEDERAL, Ed. Andrade, México, 2000.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, "Comentada", Décima Edición, Ed. Porrúa, México 1999.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Ed. Porrúa, México, 2000.

CONVENIO, UNION POSTAL UNIVERSAL, 2º.Fasiculo del Código Anotado, Berna, 1991.Ratificado en el Congreso de Washington, 1989.

DECRETO DE CREACIÓN DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 20 de Agosto de 1986.

DECRETO DE PROMULGACIÓN DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, Secretaría de Relaciones Exteriores, Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993.

LEY FEDERAL DE PROTECCION AL CONSUMIDOR, Ediciones Andrade, México, 1999.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 22 de diciembre de 1993.

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Publicas, Diario Oficial de la Federación, 19 de Febrero de 1940.

LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 24 de diciembre de 1986.

LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERA, Ed. Porrúa, México, 1999.

REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DEL ORGANISMO SERVICIO POSTAL MEXICANO, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 31 de Octubre de 1988.

REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Diario Oficial de la Federación, 22 de Noviembre de 1994.

REGLAMENTO DE EJECUCION DEL CONVENIO POSTAL UNIVERSAL, Formulas, Berna, 1991. Ratificado en el Congreso de Washington, 1989. Postal Mexicano, Julio de 2001.

DOCUMENTOS CONSULTADOS.

ESCRITO s/n, emitido por el titular del Departamento de Asuntos Internacionales, del Servicio Postal Mexicano, diciembre de 1999.

ESCRITO emitido por el titular del Departamento de Asuntos Internacionales del Servicio Postal Mexicano, relativo al control que diversos países del mundo, tienen sobre las empresas privadas que prestan servicios postales, México, 14 de Agosto de 2001.

MEMORÁNDUM de fecha 13 de diciembre de 1993, emitido por el titular de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Servicio Postal Mexicano.

EL CARTERO UNA IMAGEN, UN PERSONAJE, documento editado por el Servicio Postal Mexicano, con la colaboración de Claudia A. Wall, y la producción editorial de ACOCUIS, S.A. DE C.V.

"REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO", documento elaborado y proporcionado por el titular de la Unidad de Planeación del Servicio Postal Mexicano, Julio de 2001.

DICCIONARIOS DE LA LENGUA Y JURIDICOS.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, "Real Academia Española", Tomos I y II, Madrid, 1970.

De MIGUEL PALOMAR, Juan, "Diccionario para Juristas", Ed. Mayo, México, 1981.

GARCIA RAMON Y PELAYO Y GROSS, "Diccionario Básico de la Lengua Española, ed. Larousse, México, 1994.

PALLARES, Eduardo, "Diccionario de Derecho Procesal Civil", Ed. Porrúa, México, 1996.

FUENTES ELECTRONICAS (Internet).

DE LA PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR, BASADA EN LO
DISPUESTO POR LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR,
<http://www.profeco.gob.mx>

CARTA DE PORTE, SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, 2000,
<http://www.sereex.gob.mx>