



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
Acatlán.

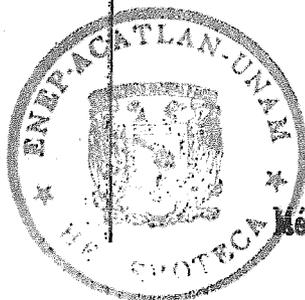
El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal,
y los Medios de Impugnar su Aplicación.

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

Victor Manuel Espinoza Camargo



México, D.F.

M-0027170

1979



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

MEMOROTECA Y DOCUMENTACION

EL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL,
Y LOS MEDIOS DE IMPUGNAR SU APLICACION.

Dicen los libros de mis padres
que existe un Dios que todo lo puede
y que todo lo sabe.

Si existe, que me ayude en mi -
rudo camino, sino existe, que exista,
pues de su luz y grandeza necesito -
hoy, mañana y siempre.

Armando Espinoza C.

Esta Tesis la dedico:

A la memoria de Carmen, mi madre, cuyo recuerdo es -- fuente inagotable de inspi ración, para alcanzar me-- jores fines.

A la memoria de Abelardo, mi Padre, cuyo recuerdo - siempre llevo en mi mente. Con agradecimiento inmen- so por haberme dado la o- portunidad de existir.

A mis mamás Esther y Conchita, por toda - su ayuda.

A mis hermanos: Aurora, - Mario, Fernando, Rodolfo, Armando e Irma, por todo su cariño, motivo sufi- - ciente para ser feliz.

A mis grandes camaradas:
Hector Arizmendi, Eduardo Magaña,
Lisha Rufeil, Pedro Hernández O.
y a todos aquellos que por falta
de espacio no es posible incluir,
pero que recuerdo siempre con a--
mistad sincera.

Al señor Licenciado Juan -
Díaz Romero, por sus consejos,
por su ayuda.

Al señor Licenciado Pedro Reyes
Colín, Director de esta Tesis -
con admiración por sus claras -
ideas, por sus firmes conceptos.

Al señor Licenciado Rafael
Ibarra Gil, quien hizo po-
sible con su valioso apoyo,
la conclusión de este tra-
bajo.

Al señor Licenciado Jorge Sayeg Helú,
persona admirable por su distinguida
trayectoria en el ámbito del Derecho.
Con respeto.

Porque miro en el camino andado, mi infan--
cia y sus juegos; porque miro a través de -
esa inocencia la felicidad de un solitario
juego.

Por todo eso, a través de las lá--
grimas se opaca el ensueño, el carrusel de
colores vertiginosos de un girar constante,
de un soñar despierto, la realidad acechaba
a mis espaldas con sigiloso silencio. Más
mi inocencia le mataba con el candor del ni
ño que no entiende de razones ni de vigi- -
lias crueles con retoques de miedo.

Porque miro el camino andado, a --
través de mi aletargado sondear de joven; -
del silencio vasto, del misterio, del creer
y no de la realidad del mundo y de los se--
cretos de su cielo, de la creación del mun-
do y de su fin incierto.

EL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL, Y -
LOS MEDIOS DE IMPUGNAR SU APLICACION.

INTRODUCCION.....	1
CAPITULO PRIMERO.- EL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.....	2
I).- Antecedentes Históricos del Reglamento de - Tránsito.....	2
A).- En el mundo.....	2
B).- En México.....	9
II).- Naturaleza Jurídica del Reglamento, en el . Derecho Mexicano.....	23
III).- Bases Jurídicas del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.....	31
CAPITULO SEGUNDO.- DERECHO VIAL.....	34
I).- Concepto.....	34
II).- Garantía de Tránsito.....	34
CAPITULO TERCERO.- AUTORIDADES DE TRANSITO.....	38
I).- Concepto de autoridad.....	38
II).- Orden Jerárquico de las autoridades de ..- tránsito del Distrito Federal.....	46
III).- Facultades de las autoridades de tránsito del D. F.....	49
CAPITULO CUARTO.- MEDIOS DE IMPUGNAR LA APLICA-- CION DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FE- DERAL.....	56
I).- Ante el Juez Calificador.....	56
II).- Ante el Tribunal de lo Contencioso Adminis- trativo del Distrito Federal	58
III).- Juicio de Amparo:.....	59
1.- Concepto y Principios Generales.....	59
2.- Amparo Directo.....	64
3.- Amparo Indirecto.....	65
CONCLUSIONES.....	68
BIBIOGRAFIA	72

INTRODUCCION

Al avocarme a la realización del presente trabajo, es mi intención cumplir con dos fines, el primero, la presentación de mi tesis profesional como requisito para obtener la licenciatura en Derecho, a efecto de estar en posibilidad de desarrollar en nuestra sociedad, la noble profesión de abogado y, el segundo, más no por ello menos importante, exponer a dicha sociedad, en particular a los miembros de ella que desempeñan actividades ajenas a la abogacía, los medios legales de que dispone para exigir el respeto de sus derechos por parte de las autoridades a quienes se ha encomendado la aplicación del Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal.

Por lo anterior, y en especial por el fin que en segundo lugar señalo, es por lo que he de pretender realizar el estudio en cuestión, de una manera concreta y sencilla, de manera que resulte accesible a los miembros de nuestra sociedad, a quienes en especial lo dirijo, analizando, en forma previa los medios de impugnar cuando así proceda la aplicación del Reglamento de Tránsito de que se trata, el concepto legal de reglamento, la garantía de tránsito, de derecho vial y de autoridad.

CAPITULO PRIMERO.- EL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

1).- Antecedentes Históricos del Reglamento de Tránsito.

A).- En el mundo.

Para introducirnos en el estudio de los antecedentes del Reglamento de Tránsito, es necesario aclarar una cuestión que se hace importante, no podemos hablar de reglamento si no hablamos del coche. El hombre desde su más remota antigüedad ha sentido la necesidad de transportarse por medios de locomoción más efectivos que sus propias piernas, ha usado toda clase de animales tales como el buey, el burro, el elefante, el camello, el caballo, etc. y es así como hemos de encontrar al hombre inventando el primer coche que conoció, aquel que es tirado por animales y generalmente preferido el caballo.

Pero ya en materia, hablemos del coche en Grecia y Roma así como del primer antecedente del reglamento que aquí encontramos: El coche según le conocemos, como vehículo de cuatro ruedas con uno o dos asientos, pudiendo servir para dos o cuatro personas, no cuenta mayor antigüedad del siglo XVI.

Pero importa conocer la serie de modificaciones que desde la antigüedad sufriera el vehículo destinado a transportar personas.

Bien conocida es la antigüedad del carro de guerra que se pueden ver en los monumentos en Egipto, Grecia e Italia; pero por lo que se hace a los egipcios y a los orientales, no usaron ninguna clase de vehículos para pasear o para recorrer grandes distancias de territorio, sino que se sirvieron de palanquines, como nos lo demuestran algunos monumentos. El palanquín es sin duda, de origen oriental, pues responde perfectamente a las costumbres de las gentes de los climas cálidos. Pero hay que tener en cuenta, con respecto a toda la antigüedad

que las ciudades de entonces, por su pequeña extensión, no exigían como las modernas el uso del coche, y los viajes sino se hacían a caballo, se hacían en camello. Esto por lo que toca al Oriente, pues los griegos y los Romanos gozaron ya de una civilización más adelantada en cuanto a las comodidades de la vida, y, además de usar el carro para combatir o para correr en los estadios y en los circos, usaron también vehículos que hacían para ellos mismos el mismo oficio de nuestros coches. Pocas noticias se encuentran acerca de la construcción de los coches que los griegos usaron en su vida ordinaria. En los monumentos es de notar un carro llamado "birlocho". que es de dos ruedas y que son semejantes a los carros de guerra, sobre su eje hay un asiento con respaldo en tres de sus lados, donde iba el cochero y la persona que le acompañaba. También conocieron los griegos los carros de cuatro ruedas, que servían para transportar muchas personas o materiales. La "hamaxa" era el carro de bodas donde se colocaba a la novia entre el novio y el párroco. Los Romanos usaron mucho los palanquines que, copiaron sin duda alguna de los Orientales y que constituyó un verdadero lujo de las casas ricas el poseer muchas literas, y esclavos para llevarlas. Los Romanos usaban el coche especialmente para viajes, sujetándose tanto en Roma como en los municipios y colonias, "a las leyes dictadas sobre el particular" de donde se deriva que fue en Roma donde se encuentran los primeros antecedentes de reglamentación del tránsito, como lo comprueba la existencia de la "Ley julia" dictada en el año 45 antes de Jesucristo, misma que prohibió el transporte de carros de víveres y de fardos desde las diez de la mañana hasta la puesta del sol, y sólo se hizo excepción en la época imperial con respecto a los carros que transportaron materiales de construcción. Pero la circulación de coches en las ciudades romanas no fue algo más activa hasta el siglo III de nuestra era, en cuyo tiempo aún no se permitía el uso del coche más que a los altos funcionarios del Estado. Entre algunos coches romanos encontramos el "cisio",

que era descubierto y de dos ruedas en el que ca--
 bían dos personas y que era tirado por mulas, el -
 "carpento", que en un principio era coche de viaje
 y después se volvió coche de lujo, el que usaban -
 los altos dignatarios, y aún el mismo emperador --
 (V. Carpento), el cual era de dos ruedas y llevaba
 una cubierta rícamente adornada, el "covino"; que -
 era un coche de viaje que también era de dos rue--
 das y un toldo, muy parecido a las "tartanas", el
 "coa" y la "carruca", también eran coches de via--
 jes pues estaban dispuestos de modo que podían con--
 tener muchas personas, pero igualmente la carruca
 se convirtió poco después en coche de lujo.

Faltan muchas noticias acerca del uso del
 coche en el Imperio Bizantino; quizás porque las -
 costumbres Orientales que tanto influyeron en a - -
 quel país desterraron el uso del coche de influen--
 cias romana, sustituyéndolos por los palanquines.

En cuanto a Occidente, en los siglos XI y
 XIII, puede decirse que no se usó el coche, pues -
 los caballeros de aquellos tiempos, que vivían y -
 se educaban en el manejo de las armas, no usaban -
 otro medio de transporte que su caballo; los obis--
 pos, magistrados y demás personas que no siempre -
 tomaban parte en empresas guerreras, montaban mu--
 las, y en cuanto a las mujeres, o usaban esta mis--
 ma cabalgadura o iban a la grupa de los caballos -
 de los guerreros y grandes señores cuando éstos --
 iban a los torneos y a las aparatosas fiestas de -
 entonces. Esta costumbre de ir a caballo o en mu--
 la a las ceremonias públicas, persistió hasta bien
 entrado el siglo XVII, a pesar de que ya entonces
 las carrozas eran de uso frecuente y general. Fué
 en París y una mujer la primer persona que se tras--
 ladó en carroza; e igualmente fue en París en 1650
 que el Duque Roannez obtuvo el privilegio de esta--
 blecer en esta ciudad carrozas públicas en las que
 el precio de traslado se fijaba en cinco sueldos -
 por persona, a condición de que no se recibiría en
 ellas a ningún paje, soldado, lacayo ni artesano,
 bien pronto estos coches fueron insuficientes y se

concedieron privilegios a dos individuos llamados Manse y Francine para establecer nuevas carrozas - públicas, en 1657, se otorgó otro privilegio a otra persona llamada Gyvry para estacionar en diversos sitios públicos carrozas y carricoches de dos caballos, que prestaban servicio desde las siete - de la mañana hasta las siete de la noche; y en - - 1696 se reglamentó el servicio de los cocheros y - lo concerniente a la solidez de los coches y en -- 1698 se obligó a los alquiladores de coches a po-- ner en la trasera de éstos números con grandes cifras pintadas de amarillo y al óleo, de modo que - pudiera distinguirse de lejos.

Y hablando todavía de los carros tirados - por caballos se decía que en tiempos de Enrique IV había más de quince mil. Los carruajes particulares no comenzaron a multiplicarse en París hasta - los primeros años del reinado de Luis XIII; y en-- tre algunos nombres de las primeras carrozas en es-- ta ciudad existía la de cinco sueldos, por ser es-- te el precio de ellas por una hora; había otra que tenía pintada la imagen de San Fiacro de donde se les vino el nombre de "fiacres." (1)

Es interesante advertir que si hemos habla-- do de los carros de alquiler, el motivo principal es de que los mismos, fueron los primeros en ser - sometidos a una reglamentación, y de esa reglamen-- tación que más adelante mencionaremos, se pueden - desprender diversos artículos que aún en la actua-- lidad se consignan en nuestro reglamento actual -- y de su lectura se pueden distinguir gran simili-- tud, lo que constituye un antecedente a la regla-- mentación de tránsito que nos ocupa.

Pero hablemos brevemente del carro de com-- bustión interna, es decir del automóvil, cuya in-- fluencia en nuestras vidas ha sido tan completa --

(1) Montaner y Simón Editores.- Diccionario Enci-- clopedia Hispano Americano 1890; Paginas 350 y 351.

que se nos hace difícil recordar como era ésta antes de que poseyéramos un auto. No ha pasado mucho tiempo desde que el hombre inventó el medio para lograr la propulsión mecánica, la cual logró crear al automóvil moderno, durante cientos de años se había tratado de sustituir la fuerza humana o la de los animales por un aparato mecánico. Ninguno dió resultado, sino hasta muy avanzado el siglo XIX.

Uno de los primeros vehículos con propulsión propia fue construido por unos relojeros de la ciudad de Nuremberg, en Alemania, en 1649. Funcionada mediante el mismo principio que el de los juguetes de resorte, y como tal, tenía que dársele cuerda en cada momento.

Cincuenta años después un inglés llamado Thomas Savery inventó una bomba de vapor para extraer el agua de las minas.- Esa bomba fue mejorada por Thomas Newcomen, otro inglés.- 1765, James Watt, de nacionalidad escocesa, tomó la bomba de Newcomen como modelo y construyó una máquina de vapor tan eficaz que es a él a quien generalmente se le considera su inventor. Aunque aquellas primitivas máquinas de vapor funcionaban sólo en una posición fija, servían para generar potencia. El propio Watt se oponía a emplear la energía del vapor para mover vehículos y pidió a sus compañeros que cesaran de trabajar en aquel tipo de proyectos.- Pero aquellos y otros hombres de visión vieron la posibilidad de que la fuerza proporcionada por el vapor impulsara vehículos tanto en tierra como en agua.

Ya en otras partes del mundo como en Europa y Estados Unidos otros hombres comenzaron a experimentar con el vapor, hasta que Nicolás Joseph Cugnot inventó el primer vehículo de propulsión mecánica - a base de vapor, era un vehículo pesado, difícil de gobernar y desarrollaba una velocidad de apenas cinco kilómetros por hora.

Durante los cien años siguientes a aquel intento de Cugnot, el progreso fue lento.- A prin-

cipios del siglo XIX, había en Inglaterra varios tipos de carruaje movidos por vapor, que transportaban pasajeros. Hacía 1830, muchas diligencias, impulsadas también por vapor, pero dichos vehículos no representaban un gran adelanto sobre los carruajes tirados por caballos, finalmente el uso del carro de vapor fue prohibido en Inglaterra.

En Estados Unidos en 1790 Nathan Read construyó un modelo de vehículo que el mismo describió como ligero, fuerte, mediano, seguro y apropiado para emplearse como carruaje de vapor.- Quince años más tarde Oliver Evans, de Filadelfia, construyó el Orukter Amphibolos, o sea la excavadora anfia, que era en sí una draga movida por vapor que se podía convertir en embarcación si se quitaban las ruedas.

El invento que finalmente hizo posible que el hombre pudiera viajar sobre ruedas en forma económica y rápida, fue el motor de combustión interna, que como su nombre lo indica obtiene su energía quemando combustible dentro de él mismo. Fue en 1860 época en que se construyó el motor de combustión interna que tuvo éxito, el petróleo acababa de ser descubierto y se sabía muy poco de él. De hecho, la gasolina se consideraba como un derivado inservible y se desechaba.

Etienne Lenoir, un belga que trabajaba en Francia, empleó el gas de alumbrado como combustible para el primer motor de combustión interna que funcionó eficazmente, En 1863, construyó un vehículo para su motor, y caminó, aunque no más rápido que el carro de vapor de Cugnot, pues recorrió diez kilómetros en hora y media.

Siegried Marcus, de Viena construyó un automóvil en 1864 y otro más moderno en 1875. Marcus igual que Lenoir, suspendieron sus trabajos y dejaron que otros recibieran el mérito de haber inventado el automóvil de gasolina.

En 1876, en los Estados Unidos, George B -
Brayton hizo funcionar un motor construido por él,
pero tenía muchas fallas y no funcionaba sino a --
muy baja velocidad.

Finalmente fue Nikolaus Augus Otto, inge--
niero Alemán, quien construyó un motor de combus--
tión interna y así la búsqueda de los medios de --
propulsión para un vehículo terrestre había con- -
cluido, es el invento fundamental de Otto, actual-
mente perfeccionado el que ha servido para impul--
sar a casi todos los automóviles.

Fueron Gottlieb Daimler y Karl Benz traba--
jando independientemente, quienes lograron que el
motor de Otto impulsara un coche por ello son con-
siderados los inventores del automóvil.

Y así después de éstos hombres podíamos --
mencionar a otros como los hermanos Duryea, quie--
nes inventaron el Primer automóvil que circuló en
los Estados Unidos, otro como Elwood Haynes de - -
Kokomo Indiana quien construyó su propio vehículo
entusiasmado por los adelantos alcanzados ya en --
esa época con respecto al automóvil y cuya primera
prueba fué el 4 de julio de 1894 y así hasta lle--
gar a Henry Ford, actualmente la más importante --
compañía de automóviles en nuestro país. (2)

Fue precisamente el auge que alcanzó el --
automóvil en nuestro tiempo, fue también la impor-
tancia que revestía el carro en otras épocas lo --
que hizo necesario como ya lo hemos comentado la -
existencia de normas que de alguna manera regula--
ran el tránsito de los mismos.

B).- En México.

Circunscribámonos ahora a la ciudad de Mé-
xico y encontraremos algunos antecedentes de lo --

(2).- Eugene Rachlis.- Los Primeros Automóviles.-
Organización Editorial Novaro, S. A.

que después vendría a convertirse en el reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

Fue en la época del Virrey de Revillagigedo, cuando se inicia la transformación urbana de México (1789-1794), fue a él a quien se le atribuye la nueva fisonomía urbana de nuestra ciudad; se cubre la asequía que pasaba por el sur de la plaza, permitiendo el libre tránsito de los peatones.- A él mismo se le atribuye la creación de los cuerpos llamados de policía, cuya misión era el de evitar desórdenes y cuidar de la limpieza de la ciudad; también se le atribuye la regularización del alumbrado público; fue asimismo el creador del primer plano regulador de la ciudad y continuó obras de desague del Valle de México.

Es precisamente el Conde de Revillagigedo quien el 6 de agosto de 1793 y por decreto, expide el Reglamento Para el Establecimiento de Coches -- llamados de Providencia, para el Servicio Público de México, de cuyo Ordenamiento podemos desprender algunos artículos de igual similitud a nuestro actual reglamento de Tránsito como por ejemplo: El artículo 10 que dice que no debiéndose ocupar dichos coches sino para una, dos, tres o cuatro personas, no permitirán los cocheros que se excedan de este número, y tampoco que en la zaga (o como vulgarmente se dice en la "tablita") se conduzca gente alguna, a menos que sea algún criado de los que los hubieren fletado, lo que se les deberá advertir a los cocheros: su artículo similar es el 85 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal; entre otras disposiciones podíamos decir reveladoras de la situación de ése tiempo encontramos en el mismo reglamento que el artículo 13 expresa lo siguiente: No se alquilará ninguno de estos coches a personas indecentes que se presenten con trajes asquerosos; tampoco para conducir enfermos a los hospitales al menos que sea algún herido o acometido de accidente imprevisto en la calle, pues en estos casos exige la caridad la interrupción del método; y mucho menos para conducir cadáveres.- Por

lo que se refiere a la velocidad también ya existía en este reglamento un artículo que de ella hablaba en los siguientes términos: Artículo 15.- También - deberán estar entendidos los cocheros (y del mismo modo los que los fleten para que por ningún motivo lo soliciten) que ni por la mayor urgencia han de - correr y galopar así dentro de la ciudad como fuera de ella, sino que han de usar un paso regular y rodado, por estar prohibidos aquellos por reales pragmáticas ordenes y bandos de Gobiernos; y a más de ser molesto a los que los ocupan y a los vecindarios resulta en grave perjuicio de los empedrados y de - los mismos coches.

En 1802, nace otro Reglamento de Carros, bajo las mismas normas que contenía el anterior y solamente algunos preceptos como los siguientes: Artículo 14: Los cocheros serán precisamente prácticos y no aprendices, hombres de conducta regular, sin vicio de embriaguez, ni sucios ni viejos, ya faltos de fuerza, y estarán obligados a tratar con comedimiento a cualesquiera personas que ocupen los coches en el concepto de que por aquel tiempo son sus verdaderos amos.- El artículo 15 de este propio reglamento existía en los siguientes términos: el cochero que estuviere ebrio, o se embriagase en el acto de su servicio, sufrirá ocho días de grillete en -- las Obras Públicas por la primera vez: doble por la segunda, y al arbitrio del Corregidor por la tercera: y el que se descomidiere con las personas a --- quienes sirve será castigado a proporción de su delito; véase en la cuasi transcripción de éstos artículos un antecedente de la imposición de multas y -- cástigos, que por cierto son un tanto injustos si -- los comparamos con nuestras multas actuales, pero -- ésto demuestra de alguna manera el logro de nuestro Independencia con la España colonialista.- Otro -- ejemplo que aparece en el mismo reglamento de las -- penas a las infracciones del mismo lo señala el artículo 20 del propio Ordenamiento que dice: Se Prohíbe seriamente que persona alguna ponga coches en la calle o plazas para alquiler, penas de cincuenta pesos por la primera vez, ciento por la segunda, y

perdición del coche y mulas por la tercera.- Y para evitar fraudes que pudieran haber, se ordena -- que ninguna de éstas penas y multas se exija ni pa -- gue sin mandamientos escrito del Corregidor, toma -- da que sea razón de él en la Contaduría y tesorería donde se enterará el importe en la forma de estilo. Este reglamento fue expedido por el Virrey Felix - Berenguer de Marquina.

En 1891 el Ayuntamiento Constitucional de México, expide un nuevo reglamento de carros y entre los preceptos que consideramos importantes encontramos los siguientes: Los carros destinados al servicio público no podrán estacionarse de una manera permanente en ninguna calle de la ciudad, -- y sólo lo haran el tiempo indispensable para la -- carga y la descarga; artículo 8o.- Los carros de -- dos ruedas, tirado por un animal, sólo podrá car -- gar dos barricas de pulque de las comúnmente em -- pleadas para este uso.- Artículo 9o.- Los carros -- de cuatro ruedas, tirado por uno o dos animales -- que conduzcan otra clase de mercancías, sólo po -- drán cargar un peso proporcional al establecido en el artículo anterior.- Artículo 10.- La infrac -- ción de los artículos anteriores será castigada -- con multa de 1 a 10 pesos. Artículo 12.- El dueño o encargado de cada carro deberá acreditar antel -- el agente que lo requiera tener cubierta a la Muni -- cipalidad que corresponda, la contribución del mes o bimestre, de no ser así se embargará dicho carro. Artículo 13, los carros lo mismo que toda clase -- de vehículos, tomarán siempre el lado derecho en -- las calles que atraviesan, dejando libre el centro de las calles; igualmente en el artículo 14, se -- prohibía a las personas que los conducían el azote innecesario de los animales.

Todavía se expidieron dos reglamentos más de carros el primero de 1897 y el último de ellos de 1903, expedidos por Rafael Rebollar, Gobernador del Distrito Federal el primero y el segundo por -- la Municipalidad de México, ambos contienen en e -- sencia las mismas disposiciones legales que los --

anteriormente comentados, únicamente mejorados en cuanto al léxico jurídico que se usaba en los primeros, pero esencialmente muy parecidos.

Como primer antecedente concreto, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, además de los antes mencionados, tenemos el Reglamento de Tráfico del Distrito Federal de mayo de 1918, expedido por el Presidente Venustiano Carranza; se hace notar que en esta época en la Ciudad de México, apenas empezaba a tener auge el automóvil de combustión interna del que ya hemos hablado, por lo que el presente reglamento regulaba por así decirlo ambas clases de carros y aún se puede notar de la lectura del mismo que no se imaginaban todavía el desarrollo asombroso que en pocos años iba a tener; entre algunos de los artículos del mencionado reglamento el artículo 7o., hablaba del registro de los carruajes; el artículo 8o., ya hablaba de que no se podía alterar la construcción en ningún otro detalle del vehículo; El artículo 9o., del mismo Ordenamiento hablaba de la obligación del propietario de dar aviso del cambio de propiedad del automóvil; igualmente el artículo 14, prohibía el tráfico por las calles, plazas o paseos de cualquier vehículo que no tuviera ruedas; el artículo 15, prohibía la circulación de un vehículo que no estuviera bien conservado o limpio; el artículo 18, exigía a los conductores presencia adecuada, es decir limpios; el artículo 21, hablaba de los frenos, también el citado reglamento en su Sección Segunda en sus artículos 94, 95, 96, 98, 99, 100 - 101, hasta el 119 hablaba de las licencias para conducir, así como de los requisitos que deberán llenar para obtenerla; también en el mismo reglamento en su capítulo Tercero, artículo 131 hasta el 159, establecen las reglas a que deben someterse los conductores de automóvil para la facilidad del tráfico.- En su Capítulo Cuarto de los artículos 164 al 173 establecen las reglas que deben observar los peatones que transiten a pie por las calles en su Capítulo 5o., de los artículos 174 al 178, establecen las reglas a que deben someterse -

los que aprendan a conducir vehículos o enseñen -- animales; en el Capítulo Séptimo, señala, en sus - artículos del 192 al 194 señala las penas; y entre algunas de las penas que nos parecen interesantes en este Ordenamiento, se encuentran las que están señaladas con el número 3, que establecen que por manejar en estado de ebriedad de \$ 20 a \$100 pesos en el número 4 y por exceso de velocidad, esto es todo lo que pase de 20 kilómetros por hora mismo - que señala en el Reglamento que se menciona de --- \$10 a \$50 pesos; con el número 5, por falta de documentos de automóvil o camión de \$10 a \$50 pesos; en el número 8, por falta de licencia para manejar de 10 a \$30 pesos; en el número 12 por adelantar a otro vehículo por el lado izquierdo, pues antes se permitía adelantar por el lado derecho de \$5 a \$ - \$20 pesos, etc.

En mil novecientos treinta y tres se expiden el primer reglamento de Tránsito del Distrito Federal, debemos advertir aquí que en 1921 el au--tomóvil había tomado gran auge y que poco a poco - iban suplantando a los carros tirados por animales; en 1923 en la ciudad de México ya empezaba a agolparse el tránsito de vehículos, pudiéndose decir - que el precisamente en esta época cuando nace el - verdadero problema de sobrepoblación de autos que se presenta hoy en su magnificencia. El reglamen--to de tránsito que nos ocupa fue expedido por el - Presidente de la República de ese tiempo, el señor Abelardo L. Rodríguez; en él se establecen, como - lo señala en sus disposiciones preliminares que el reglamento tiene por objeto establecer las bases y los requisitos a que deberá sujetarse el tránsito de paatones y de vehículos en las vías públicas - del Distrito Federal y en su artículo 2o., establece que por vías Públicas para los fines del regla--mento lo son las plazas, los callejones, calles, - paseos de las poblaciones las calzadas y los cami--nos públicos.- En su Título Primero de los artícu--los 14 a la fracción VII, establece la clasificac--ción de vehículos.- En su capítulo Segundo de los artículos 15 al 27, establece los requisitos para

la inscripción de vehículos.- En su capítulo Tercero de los artículos 28 al 36, habla de las placas para vehículos.- En su capítulo Cuarto de los artículos 37 hasta el 58., establecen las condiciones que deben llenar los vehículos para que sea permitida su circulación. En el título Tercero, Capítulo primero del artículo 82 al 95 establecen las reglas que deben observar los peatones y pasajeros de vehículos.- En su capítulo Segundo del Título Tercero de los artículos al 99., establecen las obligaciones de la Oficina de Tránsito para con los peatones y pasajeros de vehículos.- En su Título Cuarto, Capítulos primero, segundo, tercero, cuarto y quinto, establecen las señales que deben hacer los conductores de vehículos, las que deben hacer los policías de tránsito, de las luces y colores que se deben usar; de las demás señales y de la circulación.- En su Título Quinto, Capítulo Cuarto de los artículos 191 al 195, establecen la velocidad permitida en el Distrito Federal. En el Título Séptimo, Capítulo I, de los artículos 238 al 255., establece las infracciones y en su Capítulo Segundo establece las sanciones; entre las que encontramos por ejemplo: por adelantar otro vehículo de \$ 2 a 10 pesos, por pasar alto de \$3 a 5 pesos, por atropellar \$20 a 60 pesos, por conducir cadáveres de \$ 5 a 25 pesos, por falta de claxon de \$5 a 10 pesos, por manejar en estado de embriaguez de \$50 a 100 pesos, por no llevar limpiador de \$1 a 3 pesos, por conducir un menor de edad de \$ 10 a 25 pesos, por permitir que conduzcan niños de \$ 2 a 5 pesos, por preferencia de pasos de \$ 2 a 5 pesos, por no llevar reglamento de \$ 2 a 5 pesos, etc.

En mil novecientos cuarenta y tres se expiden otros reglamentos de tránsito del Distrito Federal por el Presidente Manuel Avila Camacho, que abroga en sus totalidad al antes comentado; en es-

te reglamento en su título primero capítulo primero de los artículo 4° al 6° establecen la falsificación de los vehículos; en su capítulo segundo de los artículo 6° al 19, establecen la inscripción de los vehículos y su cancelación; en su capítulo cuarto de los artículo 33 al 46, establecen las condiciones que deben satisfacer los vehículos para que puedan circular en el Distrito Federal, en su título segundo, capítulo único de los artículos 47 al 71, establecen las normas que regirán a los conductores de vehículos; en su título tercero capítulo único, artículo 72 al 78, establecen las reglas que deberán observar los peatones y pasajeros de vehículos, en su título quinto capítulo primero de los artículos 90 a 137, establecen las disposiciones generales para la circulación de vehículos; en el título Quinto, Capítulo Quinto, artículo 173, establecen las normas de circulación restringida; en su Título Séptimo, Capítulo Primero artículo 212 al 221, establecen las sanciones, cancelaciones y arrestos.

Finalmente este reglamentos de mil novecientos cuarenta y tres, fue abrogado por el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de mil novecientos setenta y seis, y de este modo hemos reseñado los antecedentes históricos del Reglamento de Tránsito de nuestro estudio.

No obstante todo lo anterior, resultaría interesante hacer un poco de comparación legislativa en este mismo tema, y en tal virtud, analizaremos algunos reglamentos de tránsito de otros Estados de la República Mexicana, cuestión que nos hará entender más nítidamente la legislación de tránsito. Hablaremos primeramente de la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México, expedida el 15 de abril de 1971, la cual en su artículo 2° establece que por vías públicas debemos entender las calles, avenidas, caminos, pasajes y en general todo terreno de dominio público y de uso común que por disposición de la autoridad o por razón de servicio esté destinado al Tránsito de personas, vehículos y co-

sas. En su artículo 4° establece que es el Gobernador del Estado, por sí y a través de las dependencias competentes a quienes les compete la organización y aplicación de la presente Ley.- En su Capítulo II, de los artículos 7° al 10°, habla de los conductores y establece la necesidad de portar licencia y para ello el requisito de que se tendrá que cumplir con 18 años para obtenerla.- En su Capítulo III, establece las condiciones con que debe contar cualquier vehículo para circular.- En su Capítulo VII, establece las normas jurídicas concretas que claramente señalan y que deben respetar los peatones y pasajeros; en su capítulo VIII, establece las sanciones, como lo dice el artículo 55, fracción II, que a los conductores y propietarios de vehículos de propulsión mecánica se les amonestará con multas que van desde 25 a 1000 pesos, así como la suspensión de la licencia por tiempo indefinido; y el artículo 56 de este capítulo dice que las autoridades de tránsito tienen la facultad de retener los vehículos cuando a su juicio, el infractor quiera evadir el pago de una infracción; amén de lo anterior, las diferentes multas las regulan a través del Tabulador de Multas y Sanciones de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México, el cual se desprende con apoyo en lo dispuesto por los artículos 55 y 56 de la Ley de que tratamos; entre algunas infracciones que nos parecen interesantes son las siguientes: faltas que se sancionarán con \$30.00: usar innecesariamente el claxon, falta de defensas y otras como estacionarse en lugar prohibido, falta de tarjetón para circular, etc. Las faltas que se castigán con \$500.00 pesos por ejemplo: abandono de vehículo despues de atropellamiento; circular con placas sobrepuestas; faltas que se castigan con 750 pesos: conducir en estado de ebriedad; choque con volcadura de los dos vehículos; faltas que se castigarán con 1,000 pesos y consignación al Ministerio Público; conducir en completo estado de ebriedad, probado con certificado médico, choque con heridos; choque con heridos o muertos, etc. etc.

Otro Ordenamiento que resulta interesante - comentar es el de la Ley de Vías de Comunicación y Tránsito del Estado de Hidalgo; mismo que en su artículo 1° Título Primero, Disposiciones Generales, establece que la presente ley tiene por objeto de--jar establecidas las normas jurídicas sobre las comunicaciones y tránsito del Estado de Hidalgo, mismas que no contravienen la legislación Federal; y - quedan sujetas al régimen siguiente: III.- Entre otras cosas el tránsito de peatones y vehículos en - las vías públicas.- En su artículo 2° dice que para los fines de la presente Ley que comenta se entien- de por vías públicas; las carreteras pavimentadas, - los caminos denominados vecinales; los caminos cons- truídos por particulares con sus propios recursos; - las avenidas, calles, calzadas, paseos, plazas y de más lugares de tránsito del público; en su artículo 12, nos dice cuales son las autoridades de tránsito de eses Estado y entre ellos están; Director Gene--ral de Tránsito; Subdirector General de Tránsito; - Jefe de Circulación, delegados, Jefes de Zona, Ofi- ciales y Agentes; Departamento de Ingeniería y Trán- sito; Peritos mecánicos, etc.- En su capítulo II, - nos dice que para los efectos de esa Ley se conside- ran vehículos a las bicicletas, triciclos, bici-mo- tos, motonetas, motocicletas, autonóviles, camiones trailers y otros; y que se entiende por semoviente al animal irracional y domesticado que de acuerdo a su naturaleza es susceptible de transportar carga o personas y en este mismo capítulo hace una relación de los vehículos particulares, distinguiéndolos de los vehículos de servicio público; en su capítulo - II, nos habla de la inscripción de los vehículos y de su cancelación; en su capítulo IV, nos habla de las condiciones que deben satisfacer los vehículos para su circulación; en su Título Tercero Capítulo Unico, nos fija las normas que hablan de los requi- sitos que se deben llenar para la conducción de ve- hículos y semovientes, es decir, su licencia o permí- so respectivo; en su Título Cuarto, Capítulo Unico, nos habla de las Reglas que deberán observar los pe- atones y pasajeros de vehículos; en su Título Quin-

to Capítulo I, nos comenta las señales que deben hacer los conductores de vehículos; en su capítulo II Título Quinto nos relaciona las señales para regular el tránsito; en su Título Sexto, Capítulo I, establece las normas para la circulación de vehículos en el capítulo IV del mismo Título nos habla de la carga y descarga y transporte de bultos y materiales; en su Capítulo V, establece los requisitos para obtener concepciones y permisos para la circulación de vehículos del servicio público; en su Título Octavo, Capítulo Único, nos habla de las sanciones y las mismas serán de 500 pesos si el conductor no está en pleno uso de sus facultades físicas o mentales; será de 1,000 pesos cuando un vehículo particular preste servicio público; el artículo 253 de esta Ley faculta a la Dirección General para la retención del vehículo.- Esta Ley fue expedida por el C. Manuel Sánchez Vite, Gobernador de esa entidad el 13 de noviembre de 1969.

Otro ordenamiento de Tránsito, lo constituye la Ley del Servicio de Tránsito en el Estado de Jalisco, del 26 de diciembre de 1974, en la misma, en su artículo 1º, Capítulo I, Disposiciones Generales, establece que son de utilidad pública el servicio de tránsito, las medidas encaminadas a su regularización y la prestación del servicio público de transporte; en su artículo 2º nos dice que: el servicio de tránsito tiene por objeto propiciar la seguridad del peatón y la dirección y encausamiento del tránsito en las vías públicas; en su artículo 3º considera por vías públicas las plazas, glorietas, calles, avenidas, calzadas, periféricos y vías de transporte colectivo, así como los caminos públicos de jurisdicción estatal destinados temporal o permanentemente al tránsito de vehículos o personas; y en su artículo 4º nos enumera cuáles son las autoridades de tránsito de ese Estado. Entre ellas están: el Gobernador del Estado, Jefe del Departamento de Tránsito; Oficial Mayor del Departamento de Tránsito; Comendante en Jefe de Cuerpo de Vigilancia del Departamento; los Jueces Calificadores para la zona metropolitana y cada uno de los Municipios

del Estado, a falta de los anteriores el Delegado - de Hacienda; un cuerpo de vigilancia; los Delegados Regionales Municipales y Agentes en su jurisdicción En su Capítulo III de los artículo 17 al 20 nos habla de los requisitos que debe llenar un vehículo - para circular en las vías públicas entre ellos el - de estar registrado, portar placas, tarjeta de circulación, calcomanías, etc.; en su capítulo IV, nos indica que ninguna persona podrá conducir si no - cuenta con la licencia respectiva y establece los - requisitos para obtenerla entre ellos saber leer y escribir, ser mayor de 18 años, demostrar aptitud - física y mental para conducir; aprobar pruebas de - manejo; presentar carta de residencia; demostrar no ser ebrio consuetudinariamente ni adicto a drogas o enervantes; conocer las disposiciones contenidas en esa Ley y su reglamento; en su capítulo V nos habla de la circulación así como de los impedimentos para poder hacerlo ; en su capítulo VI habla de los permisos y requisitos para obtenerlos, para la explota-ción del servicio público de Transporte; en su capítulo X, nos comenta los Delitos, faltas administra-tivas, sanciones y disposiciones de procedimiento, - entre estas sanciones se encuentran por ejemplo: se sancionará con pena de prisión incommutable de veinticuatro horas la primera vez, treinta y seis la segunda y multa hasta de mil pesos; el hecho de conducir dentro de las poblaciones del estado un vehículo a una velocidad que exceda de 20 kilómetros por hora; en caso de cometer por nueva cuenta esta misma infracción, se considerará delito y se castigará con prisión de tres meses a tres años, multa de tres mil pesos y suspensión de licencia; otro artículo - de la misma Ley establece que artículo 98.- Se castigará con pena de prisión incommutable de treinta y seis horas y multa de mil pesos al que se le de-tenga por primera vez, conduciendo un vehículo en - estado de ebriedad y en caso de reincidencia se considerará delito y se castigará con las penas que alude el artículo anterior; si el delito es cometido por personas que manejen automóvil del servicio público, transporte escolar o turístico, la sanción -

privativa de libertad se aumentará con una mitad -- más y el responsable sufrirá además la cancelación - definitiva de su licencia; dice el artículo 103 de esta Ley que cuando el agente de tránsito encuentre en circulación a un conductor en estado de embria-- guez o bajo la influencia de drogas o enervantes, - lo conducirá ante el médico de la Oficina respecti-- va, para que inmediatamente se le lleven a cabo los exámenes respectivos para determinar si se en-- cuentra en alguno de esos estados.

De esta Ley que hemos comentado suscintamen-- te, se deriva el Reglamento de la Ley del Servicio de Tránsito del Estado de Jalisco de fecha 15 de e-- nero de 1976, expedida por el propio Gobernador C. Alberto Orozco Romero; en dicho reglamento en su Ca-- pítulo Primero, Título Segundo, nos habla de los ve-- hículos de uso privado, de uso público, de carga y descarga, etc. En su Título Tercero Capítulo Unico, nos hablade las licencias y la manera de obtenerlas; en su Título Cuarto nos establece las normas para - la circulación de vehículos; en su Capítulo X, nos habla de las señales de tránsito; y en su título -- Quinto Capítulo Primero nos habla de los permisos - para solicitar la explotación del servicio público de pasajeros; lo interesante de este Reglamento es que en su Título Séptimo de sus artículos 231 al -- 254, nos habla de las sanciones y de un pequeño pro-- cedimiento ante el Juez Calificador, para impugnar la aplicación del reglamento en cuestión; y en los mismos dice lo siguiente: que en los casos de comi-- sión de faltas administrativas de tránsito, las au-- toridades del ramo notificarán al infractor que de-- berá presentarse ante el Juez Calificador correspon-- diente, por medio de cédula que contendrá: número - de placas de vehículo, nombre del conductor y el nú-- mero de la licencia para conducir, el lugar en el - cual debe presentarse y el apercibimiento de que se tendrá por admitida la violación en el caso en que no comparezca; en otro de los mismos artículos dice que si el conductor no está presente, se le dejará la cédula en el parabrisas; una vez que se presente

el supuesto infractor ante el Juez Calificador señalará día y hora para una audiencia en la que citará al agente de tránsito; en la misma oírā primero la versión del agente de tránsito, después la del posible infractor; y si el presunto infractor confiesa los hechos que se le atribuyen el Juez en ese momento le aplicará la sanción procedente; si en esta -- primera audiencia no quedaran claros los hechos, el mismo Juez citará para una segunda audiencia, donde se aceptarán las pruebas que ambas partes juzguen -- pertinentes, siempre y cuando las mismas no sean -- contrarias a derecho; en caso que persista la duda, el asunto será resuelto en favor del presunto infractor.

Finalmente, y como último ordenamiento de tránsito que describiremos en este tema, tenemos el Reglamento de Tránsito de la ciudad de Monterrey, - Nuevo León, de fecha 11 de diciembre de 1974, en el mismo 2°, Disposiciones Preliminares, dice que el funcionamiento y la reglamentación del tránsito de vehículos, semovientes y peatones en las vías públicas del Municipio de Monterrey, así como las resoluciones, acuerdos, medidas y providencias que se dicten para llenar esa función, son de interés público; y en su artículo 3° dicen que se entiende que por vías públicas consideran las avenidas, calles, calzadas, plazas, paseos, zonas de seguridad, (banquetas, camellones, andadores, etc.), y demás lugares en que ordinaria o accidentalmente transiten o puedan transitar vehículos o peatones dentro de los límites municipales de Monterrey, excepto las vías o zonas de tránsito de carácter federal; en su artículo 4° establece que el Presidente Municipal es la autoridad competente y facultada para ordenar la aplicación de las medidas necesarias para el debido cumplimiento del reglamento, pudiendo ejercitarlas por conducto del Departamento de Tránsito, o de los Delegados que para tal caso designe; igualmente en su capítulo I, del artículo 5° al 10, nos habla de la calificación de automóviles; en su Capítulo II, de las Placas y Licencias; en su Capítulo VIII, nos

habla de la circulación de los vehículos; en su capítulo VII, establece las normas que hablan de las señales; en su Capítulo V, nos comenta sobre los -- peatones y pasajeros de vehículos y las reglas que -- deben observar; en su Capítulo XX, establece las -- normas que hablan del Tránsito, Estacionamiento, -- Carga y Descarga de autobuses y camiones; en su capítulo XXI, de las obligaciones para conductores y peatones en todo lo que se refiere al respeto de -- las señales de tránsito; en su Capítulo XXII, con-- tiene disposiciones contra el ruido; producidos por escape y sirenas, etc., en su Capítulo XIV, nos --- contiene disposiciones que igualmente regula la cir-- culación de vehículos del servicio público y Trans-- porte; en su Capítulo XXIV, nos habla de la vigilan-- cia de accidentes, así como la aplicación del regla-- mento, queda a cargo del personal del Departamento de Tránsito; en su Capítulo XXV, nos establece las facultades del Departamento de Tránsito; en su capí-- tulo XXVI, nos habla de la detención administrativa y en el artículo 180 del propio reglamento dice que ésta procede cuando se conduzca un vehículo que par-- ticipe en un accidente de tránsito, cuando con un - vehículo se causen daños a señales de tránsito, etc. En su Capítulo XXVIII del artículo 182 al 191 nos - habla de las sanciones entre las que encontramos -- las siguientes: circular con una sola placa \$50.00; circular en contra del tránsito \$125.00; circular - sin luces \$50.00; destruir señales de tránsito - - \$125.00; estacionado invadiendo la banqueta \$75.00; exceder de velocidad \$50.00; falta absoluta de fre-- nos \$150.00; manejar en estado de ebriedad \$250.00; manejar sin licencia \$100.00; no ceder el paso a los peatones \$50.00, etc. etc.

Por todo lo anteriormente señalado, conside-- ro que en conclusión podía decir que, si comparamos la legislación de tránsito como lo hemos hecho, en-- contramos en rasgos generales que existe uniformi-- dad en dichos Ordenamientos, pero que sin lugar a - dudas es interesante saber el criterio de otros es-- tados para la imposición de determinadas infraccio--

nes, cuando se violan algunas de sus disposiciones, motivo por el cual el presente estudio no es infructuoso.

II) NATURALEZA JURIDICA DEL REGLAMENTO, EN EL DERECHO MEXICANO.

A fin de mostrar un aspecto general del concepto reglamento, me remito primeramente a su connotación gramatical, teniendo entonces que, "reglamento, significa: Colección ordenada de reglas o preceptos; colección de reglas que rigen una cosa; igualmente, estatutos, constitución o modo de hacer una cosa" (1). De donde se desprende que cualquier conjunto de reglas que tienen como fin ordenar una cosa, forman un reglamento.

Cualquier grupo o institución que presuma de tener una organización, necesariamente tendrá que tener un reglamento particular o interior, que rijan la manera de alcanzar los fines que persigue.

Ahora bien, para dar una definición de reglamento desde el punto de vista jurídico se hace preciso mencionar que, en nuestro derecho, los reglamentos son creados en virtud de la facultad conferida al Presidente de la República por la Constitución Mexicana, en el artículo 89 fracción I y que autoriza al mismo a promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.

Respecto de la facultad reglamentaria de que se habla, el maestro Gabino Fraga opina que en México, el Poder Ejecutivo siempre ha tenido encomendada la facultad reglamentaria, es decir, la facultad para expedir reglamentos, y, a manera de ejemplo, señal diversos ordenamientos donde esta facultad

(1).-Diccionario Larousse Usual. Edición 1971. Editorial Porrúa Hnos. Página 633.

tad le estuvo expresamente conferida y entre ellos encontramos los siguientes:

"Acta Constitutiva de 31 de enero de 1824,-- artículo 16. Sus atribuciones (del Ejecutivo), a -- más de otras que se fijan en la Constitución, son -- las siguientes... XIV.- Dar decretos y órdenes para el mejor cumplimiento de la Constitución, Acta Constitutiva y Leyes Generales."

"Constitución de 1857 regula la facultad en cuestión, en forma idéntica a la Constitución que -- nos rige actualmente".(2)

Aún más, agrega el propio maestro, la facultad reglamentaria de que tratamos, se justifica des de el punto de vista práctico, en virtud de que el Presidente de la República aligera la tarea del Poder Legislativo, porque le es más fácil la modificación de los reglamentos, además de que esta facul-- tad reglamentaria se puede ir adaptando oportunamente a las circunstancias cambiantes en el que tienen que se aplicados los reglamentos, adaptación que no será posible si dependiera del Poder Legislativo, -- toda vez que éste usa periodos más reducidos de fun cionamiento y procedimientos más complicados.(3)

Respecto a la facultad reglamentaria del -- Presidente de la República, el maestro Andrés Serra Rojas, en su obra, anota que es una facultad exclusiva del Presidente, según también lo ha sostenido la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al establecer que el Poder Ejecutivo tiene facultades cons titucionales para reglamentar las leyes cuya aplica ción están encomendadas y agrega que son varias las razones por las que la teoría Constitucional confía la facultad reglamentaria al Poder Ejecutivo, entre las que se encuentran, socialmente: el aumento demo

(2) Gabino Fraga.- Derecho Administrativo. Décima - Sexta Edición.- Editorial Porrúa, Hnos., Páginas 108 y 109.

(3) Gabino Fraga.- Opus Cit. Págs. 104,105.

gráfico, el desarrollo de las ciudades, los progresos de la ciencia, técnica y arte, mismas que mantienen en una incesante evolución a la sociedad, y que por tanto demanda una intervención directa del Poder Público, para mantener una constante e inmediata relación con las necesidades sociales.- Políticamente: la composición misma del Poder Legislativo que no puede descender en detalle de la ley.- La Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores se integran con numerosas personas, la mayor parte de las cuales, por su propia emanación popular carecen de competencia técnica en el conocimiento detallado de materias diversas.- El Poder Ejecutivo está en contacto directo con la realidad y si la ley ha establecido el principio general, el reglamento cuida los aspectos de detalle.

En efecto, el Poder Legislativo se reúne en sesiones ordinarias una vez al año, del primero de septiembre al treinta y uno de diciembre y durante este tiempo, tiene que tratar numerosos asuntos graves para el país que no le permiten afrontar la tarea de una revisión exhaustiva de la legislación. - En cambio, el Ejecutivo dispone de tiempo para modificar una disposición reglamentaria si ella es perjudicial para el buen gobierno o ha provocado expresiones de inconformidad en los particulares.

No existe un dominio legalmente reservado para el reglamento.- El legislador legisla en unos casos tan ampliamente que hace innecesario el reglamento, sin embargo, la tendencia de la técnica legislativa es establecer en la forma más general posible las situaciones jurídicas y de acuerdo con ellas, las leyes establecen principios de carácter general, dejando que el reglamento regule sus detalles de aplicación. (4)

(4) Andrés Serra Rojas.- Derecho Administrativo. Editorial Porrúa Hnos. 4a. Edición, México, D.F. páginas 212, 213, 214 y 215.

Una vez asentado lo relativo a la facultad reglamentaria del Presidente de la República para expedir reglamentos, y a fin de lograr conceptuar éstos jurídicamente, se hace preciso discernir acerca de la naturaleza jurídica del reglamento, sobre la cual los tratadistas no se ponen de acuerdo y así hay algunos que estiman que el acto reglamentario constituye un acto de carácter administrativo -- no solamente porque formalmente emana de una autoridad administrativa, sino principalmente, porque es en sí un acto de ejecución de leyes, sin embargo, -- esto es impreciso, dice el maestro Gabino Fraga, -- porque esta teoría considera al acto reglamentario como un acto de ejecución de leyes, sin tener en cuenta que el reglamento, más que un acto directo de ejecución, es el medio para llegar a dicha ejecución.

Respecto de la naturaleza jurídica del reglamento, existe otra teoría, que niega que, desde el punto de vista material, los reglamentos son verdaderas leyes, pues sostiene que el carácter propio de la Ley no reside en su generalidad ni en la impersonalidad de las órdenes que da, sino en el hecho de que es considerada como la expresión de la voluntad nacional; y alega que no se puede decir otro tanto del reglamento, ya que éste es expresión de la voluntad de los administradores.

Otras teorías han sostenido que entre el reglamento y la ley existe una profunda diferencia, porque la ley se expide en el ejercicio de una soberanía más radical y absoluta, mientras que el reglamento se expide en virtud de una competencia más limitada; la anterior teoría, como lo afirma el maestro Gabino Fraga, es de este modo incorrecto, puesto las características del concepto soberanía, son precisamente la unidad y la indivisibilidad como lo señala la Doctrina clásica, por lo tanto, la soberanía es una y en tal virtud, existe o no existe (5).

(5) Gabino Fraga.- Opus Cít. Página 106.

Por último y como lo veremos con posterioridad, los maestros Gabino Fraga y Andrés Serra Rojas coinciden en que, como lo expresa el primero de los mencionados juristas, es certera la teoría que considera al acto reglamentario como un acto formalmente administrativo, pero desde el punto de vista material lo identifica con la ley, por que en ésta -- se encuentran los mismos caracteres que en aquél, -- esto es, el reglamento constituye desde el punto de vista de su naturaleza intrínseca un acto legislativo, que como todos los de su índole, crea, modifica o extingue situaciones jurídicas generales (6).

Y el maestro Andrés Serra Rojas, se apega -- al criterio que nos deja igualmente una idea clara de la naturaleza jurídica del reglamento en nuestro derecho y que establece: los reglamentos que se expiden por el Ejecutivo tienden a su exacta observancia de la leyes, es decir, a facilitar su mejor cumplimiento, por lo tanto son parte integrante de las disposiciones legislativas que reglamentan y participan de la naturaleza jurídica de la ley reglamentada y aún cuando no sean expedidos por el Poder Legislativo tienen todos los caracteres de una Ley.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación -- ha sustentado su criterio en la siguiente tesis Jurisprudencial, que confirma la equiparación que en nuestro derecho procede hacer del reglamento y de la ley: "REGLAMENTOS.- SON DE IDENTICA NATURALEZA QUE LAS LEYES Y PARA SU IMPUGNACION EN EL JUICIO -- CONSTITUCIONAL SON APLICABLES LAS MISMAS REGLAS.- - Las disposiciones del artículo 73 de la Ley de Amparo; en relación con la fracción I del artículo 22 -- del mismo Ordenamiento, no sólo son aplicables tratándose de leyes, sino también tienen aplicación en los juicios constitucionales que lleguen a intentarse contra reglamentos; las leyes y los reglamentos son sustanciales e intrínsecamente de la misma naturaleza, pues son idénticos en cuanto a su generalidad

(6) Gabino Fraga. Opus Cit. Páginas 106 y 107.

dad y abstracción; solamente se distinguen desde el punto de vista formal, es decir, en atención al órgano que los genera, las leyes son actos formalmente legislativos por provenir del Poder Legislativo y los reglamentos son actos formalmente administrativos por provenir del Presidente de la República.- Consecuentemente no puede conceptuarse los reglamentos como simples actos administrativos, sino en lo que se refiere a su impugnabilidad en la vía de amparo, ameritan idéntico tratamiento que las leyes, y por consiguiente, le son aplicables las mismas reglas". (7)

No obstante lo anterior, existen dos diferencias de aspecto puramente formal, sin que las mismas signifiquen una contradicción a lo anteriormente aseverado.

Se trata de dos principios que nos sirven de norma para determinar los casos en que no debe intervenir la facultad reglamentaria, lográndose por medio de ellos hacer una diferencia entre el contenido de sus disposiciones y el de las leyes emanadas del poder legislativo, como primer principio tenemos el llamado "Primacía de la Ley"; y éste consiste en que las disposiciones contenidas en la Ley, no pueden ser modificadas por un reglamento y el fundamento a este principio lo encontramos en la Constitución Mexicana, precisamente en su artículo 72, inciso f), mismo que expresa lo siguiente: en la interpretación, reforma o derogación de las Leyes o Decretos, se observarán los mismos trámites establecidos para su formación.- El segundo principio es el llamado "Reserva de la Ley" y consiste en que conforme a la Constitución, hay materias que sólo pueden ser reguladas por una Ley, la reglamentación de garantías individuales sólo puede hacerse, salvo casos excepcionales, por medio de una Ley en el sentido formal. Además, en otros preceptos de la Constitución también se establece la necesidad de -

(7) Sala Auxiliar, Pág. núm. 35, Informe de 1973.

una Ley para imponer contribuciones y penas, para organizar la guardia Nacional; en todos estos casos la Constitución emplea términos claros, y el prevenir que por medio de una Ley se regule la materia, debe entenderse una Ley en el sentido formal, es decir, expedida por el Poder Legislativo; y su fundamento a este principio lo podemos deducir del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, independientemente de que existan otros preceptos que fundamenten este principio.

Pero ya que hemos hablado de la Ley y de sus dos principios, así como de las facultades del Congreso, sería preciso también en este tema hablar -- del procedimiento mediante el cual se crea una Ley en sentido formal y para ello, el maestro Eduardo - García Máynes, nos dice que el proceso legislativo consta de seis diversas etapas, mismas que llevan - por nombre: iniciación, discusión, aprobación, sanción, publicación e iniciación de la vigencia y el fundamento de ésta, se encuentran en los artículos 71 y 72 de la Carta Magna y en los artículos 3 y 4 del Código Civil para el Distrito Federal. Los primeros de los cuales se refieren a la iniciativa, la - discusión, la aprobación, la sanción y la publica--ción; y los últimos a las reglas sobre la inicia--ción de la vigencia; pero procedamos a dar explica--ción breve a dichas etapas y con tal motivo redundar en el nacimiento de una Ley de la importancia misma que reviste:

a).- Iniciativa.- Que es el acto por el cual determinados órganos del Estado (Presidente de la - República; Diputados y Senadores, Congreso de la U-nión y Legislaturas de los Estados), someten a la - consideración del Congreso un proyecto de ley y lo dicho encuentra su fundamento en el artículo 71 de la Constitución Mexicana.

b).- Discusión.- Es el acto por el cual las Cámaras deliberan acerca de las iniciativas, a fin de determinar si deben o no ser aprobadas.

c).- Aprobación.- El acto por el cual las - Cámaras aceptan un proyecto de ley; pudiendo ser la aprobación total o parcial.

d).- Sanción.- Que significa la aprobación de una iniciativa por el Poder Ejecutivo; misma que debe ser posterior a la aprobación del proyecto por las Cámaras. El Presidente de la República en uso - del Derecho del Veto puede negar su sanción a un -- proyecto; facultad que desde luego no es absoluta.

e).- Publicación.- Es el acto por el cual - la ley ya aprobada y sancionada se da a conocer a - quienes deban cumplirla; dicha publicación se hará en el Diario Oficial de la Federación;

f).- Iniciación de la vigencia.- En virtud de que en nuestro país, existen dos tipos o siste-- mas de iniciación de la vigencia, el primero es lla-- mado sucesivo y el artículo 3° del Código Civil pa-- ra el Distrito Federal lo explica claramente en los siguientes términos: "Dice que las leyes, reglamen-- tos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efec-- tos tres días después de su publicación en el perió-- dico oficial.

"En los lugares distintos del en que se pu-- blique el periódico oficial, para que las leyes, re-- glamentos, etc., se reputen publicados y sean obliga-- torios, se necesita que además del plazo que se fi-- ja el párrafo anterior, transcurra un día más por - cada cuarente kilómetros de distancia o fracción -- que exceda de la mitad."

"El sistema sincrónico, los describe igual-- mente el Código Civil para el Distrito Federal de - manera clara, y en el mismo se expresa en los si-- guientes términos:"Artículo 4°. Si la Ley, reglamen-- to, circular o disposición de observancia general - fija el día en que deba comenzar a regir, obliga -- desde ese día, con tal de que su publicación haya -

sido anterior". (8)

Finalmente y en atención al tema que nos -- ocupa, podemos afirmar que el conjunto de normas de carácter general y abstracto forman o integran un -- reglamento, y participan materialmente de las mis-- mas características de las leyes, y que se diferen-- cian de éstas, en el aspecto formal, puesto que en tanto las leyes son expedidas por el Congreso de la Unión, los reglamentos son expedidos por el Ejecuti-- vo.

Al mencionar que participa de las mismas -- características de las leyes, nos referimos concre-- tamente a que, como ellas, tienen características -- tales como:

La generalidad, porque están dirigidas a u-- na colectividad, a un conglomerado social; abstrac-- tas, porque materialmente no se concretan, sino has-- ta el momento en que el gobernado cae en la hipóte-- sis jurídica de la norma y; coercitiva, porque obli-- ga a ser cumplida de manera espontánea e incluso en contra de la voluntad del obligado.

En conclusión, la connotación jurídica gene-- ral del término reglamento, es que el mismo consti-- tuye: CONJUNTO DE NORMAS O DISPOSICIONES DE CARAC-- TER GENERAL, ABSTRACTAS, GENERALES Y COERCITIVAS, -- QUE TIENEN POR OBJETO REGULAR LA APLICABILIDAD DE -- LA LEY DE QUE DERIVA.

III).- BASES JURIDICAS DEL REGLAMENTO DE -- TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL:

Del decreto de expedición del Reglamento de Tránsito, publicado en el Diario Oficial de la Fede-- ración

(8) Eduardo García Maynes.- Instrucción al Estudio del Derecho.- Vigésima Segunda Edición.- Editori-- al Porrúa, S.A., México, D.F.

ración, el 28 de julio de 1976, aparece que este Ordenamiento fue expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, en uso de la facultad reglamentaria que le confiere la fracción I del artículo 89 de la - - Constitución General, en relación con lo previsto - en el artículo 4° inciso b), de la ley que fija las bases a que se sujetará el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de 23 de marzo de 1942, y, asimismo, en el artículo 36, fracciones XXXI, XXXII y LVIII de la - Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1970.

Ahora bien, a efecto de exponer con mayor - claridad el tema en cuestión y dado que los preceptos ordinarios referidos, no son de manejo constante, me permito transcribir los mismos:

"Ley que fija las Bases a que se sujetará - el tránsito y los Transportes en el Distrito Federal:

"Artículo 4º.- El Departamento del Distrito Federal es competente.- inciso b).- para expedir reglamentos sobre el tránsito y el transporte local - dentro de la propia entidad, fijando las condiciones y requisitos a que deba sujetarse el ejercicio de tales actividades.

"Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal:

"Artículo 36: El Departamento del Distrito Federal, tendrá las siguientes atribuciones:

"Fracción XXXI.- Vigilar la debida observancia de las leyes, reglamentos y decretos expedidos para el Distrito Federal;

"Fracción XXXII.- Mantener el orden público, previendo o impidiendo los actos individuales o co-

lectivos que pueden perturbar la paz y tranquilidad sociales; y

"Fracción LVIII.- Reglamentar el tránsito - por las calles, plazas y calzadas, comprendidas dentro de los límites del Distrito Federal, sobre bases de protección y la seguridad de las personas o propiedades, así como la expedición y comodidad de las comunicaciones".

En base a dichos preceptos cabe estimar que la expedición del Reglamento que nos ocupa, resulta ajustada a la Constitución, toda vez que, para el uso de la facultad reglamentaria que al efecto realizó el Presidente de la República, se surtió el presupuesto básico de operancia del mismo, consistente en la existencia previa de leyes expedidas por el - Congreso de la Unión, que motivan que dicha autoridad provea lo necesario en la esfera administrativa para su exacta observancia, como en el caso lo fue - la expedición que se comenta.

Tocante a lo previsto en los preceptos ordinarios transcritos, considero conveniente comentar, que si bien en principio se pudiera tachar de inconstitucional el artículo 4° de la ley que fija -- las Bases a que se sujetará el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, toda vez que el mismo en su inciso b).- confiere al Departamento del Distrito Federal la facultad para reglamentar, en contraposición a lo autorizado en nuestra Carta Magna, que según ya se trató, establece tal facultad como privativa del Presidente de la República, sin embargo el vicio apuntado no reviste trascendencia, por haberse concretado en el caso del reglamento de - tránsito, el cual también, como ya se apuntó, fue - expedido por nuestro primer mandatario en concordancia con lo mandado en la Constitución General.

CAPITULO SEGUNDO.- DERECHO VIAL.

I).- Analizaremos este tema extrayendo del diccionario la definición que nos conduzca al esclarecimiento del mismo; en primer lugar, "vía significa camino, vía pública, todo lo que conduce de un sitio a otro". (1)

El Reglamento de Tránsito en su Capítulo -- primero establece:

"Artículo 1º, el presente reglamento establece las normas que rigen en tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas del Distrito Federal".

"El artículo 2º del propio reglamento nos deja una idea más clara al decir lo siguiente:

"Para los efectos del presente reglamento se entiende por vías públicas del Distrito Federal, las avenidas, arterias, calzadas, calles, callejones, plazas, paseos, andadores, pasadizos, rotondas, pasos a desnivel, viaductos y cualquier espacio destinado al tránsito de peatones y de vehículos, con excepción hecha de las zonas pertenecientes al dominio privado del Departamento del Distrito Federal, de la Federación o de la propiedad privada".

Concluyendo, se tiene que: DERECHO VIAL, ES EL CONJUNTO DE NORMAS QUE RIGEN EL TRANSITO DE PEATONES Y DE VEHICULOS EN LAS VIAS PUBLICAS.

II).- GARANTIA DE TRANSITO.

La garantía de tránsito se encuentra contenida dentro de las garantías de libertad.

(1).- Diccionario Larousse Usual, página 790, Sexta Edición.- Editorial Porrúa Hnos., México, D.F.

La garantía de tránsito se encuentra consagrada en el artículo 11 de la Constitución General de la República que establece: "Todo hombre tiene de recho para entrar en la República, salir de ella, -- viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, salvoconducto u otros requisitos semejantes.- El ejercicio -- de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad admnistrativa, por lo que toca a las limitaciones que -- impongan las leyes sobre emigración, inmigración y -- salubridad general de la república, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país".

Ahora bien, la libertad de tránsito, como -- lo señala el Maestro Ignacio Burgoa, comprende cuatro libertades, a saber:

Primera.- La de entrar al Territorio Nacional.

Segunda.- La de salir del mismo.

Tercera.- La de viajar por el territorio -- Mexicano; y

Cuarta.- La de mudar de residencia o domicilio; (2) siendo motivo de nuestro interés la tercera, es decir, la de trasladarse por el territorio nacional; sin existir impedimento alguno, prohibición, -- salvoconducto, carta de seguridad, permitiendo al gobernado su desplazamiento o movilización libremente de un sitio a otro sin que esto quiera decir que el Estado está obligado a proporcionar los medios para el mencionado traslado.

El tema de la presente tesis me lleva a circonscribir la referida garantía de tránsito, consistente en la libertad de los gobernados de trasladarse por el territorio nacional, al ámbito territoriall del Distrito Federal, ámbito de aplicación del reglamento en estudio.

(2) Ignacio Burgoa. Las Garantías Individuales. Décima Sexta Ed. Edit. Porrúa Hnos.Méx.D.F., p.390.

Es necesario extenderse y hablar de las limitaciones que para ejercitar esta libertad tiene el gobernado, y que el mismo precepto constitucional establece: en consecuencia se tiene que la garantía de que se trata puede ser limitada en los siguientes casos:

1.- Cuando la autoridad judicial está facultada para impedir la salida, entrada o movilización por el territorio nacional al autor de un delito y toda persona involucrada en un problema judicial de cualquier índole, protegiendo con esta medida la seguridad social.

2.- Cuando la autoridad administrativa impide el ejercicio de la libertad de tránsito en el caso en que los extranjeros no llenen los requisitos para establecerse en el país, o en su caso puede expulsar del territorio a todo aquel extranjero que no sea grato para el Estado, pudiendo ser por motivos de salud pública, por pestes o epidamias; esta facultad es ejercitada por el Presidente de la República a través de la Secretaría de Gobernación.

Como ejemplos de supuestos en que las autoridades pueden, en un momento dado, limitar la mencionada garantía de tránsito establecida en el artículo 11 Constitucional, por causas imputables al mismo afectado, se tiene:

a).- La facultad de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal, como son las penas y medidas de seguridad como prisión, reclusión de locos, sordomudos, degenerados y de quienes tengan el hábito o la necesidad de consumir estupefacientes o psicotrópicos; confinamiento; prohibición de ir a lugar determinado; el confinamiento consiste en la obligación de residir en determinado lugar y no salir de él. (3)

(3).- Artículo 24, fracciones I, a la V, 28, del Código Penal para el Distrito Federal.

b).- En los casos en que autoridades que conozcan de un litigio, decreten el arraigo de una de las partes como providencia cautelar.(4)

(4) Artículos 822 a 829 de la Ley Federal del Trabajo, artículos 235 a 242 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

CAPITULO TERCERO.- AUTORIDADES DE TRANSITO.

I).- Concepto de Autoridad.

Para abordar este tema tomaremos en cuenta que el concepto de autoridad está firmemente visualizado en nuestra máxima casa de Justicia, representada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la que ha sustentado al respecto lo siguiente:

"AUTORIDADES QUIENES LO SON.- El término de autoridad para los efectos del amparo, comprende a toda aquellas personas, que disponen de fuerza pública, en virtud de circunstancias ya legales, ya de hecho, y que por lo mismo están en posibilidad material, de obrar como individuos que ejercen actos públicos, por el hecho de ser pública la fuerza de que disponen" (1)

De lo anterior se entiende que autoridad es un órgano del Estado que tiene facultades de decisión o de ejecución o de ambas a la vez.

Debe decirse entonces por lo que se refiere a nuestro tema, que autoridad de tránsito es todo - aquel órgano de poder que dispone de fuerza pública y cuya misión es la de controlar, organizar, regular y vigilar el tránsito de peatones y vehículos, cubriendo para este efecto el requisito legal que es el de pertenecer a la Institución que se avoca a la tarea citada, en el caso concreto a la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal.

Ahora bien la institución señalada anteriormente tiene exclusiva y únicamente la facultad de realizar las funciones a ella atribuidas y en nin--

1).- Tesis número 53, visible en la página 98 del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación 1917-1975, Octava Parte, Pleno y Salas.

gún caso diversas a las encomendadas de acuerdo con la siguiente tesis:

"AUTORIDADES.- Las autoridades, sólo pueden "hacer lo que la ley les permite". (2)

Lo anteriormente citado en el sentido de -- que la autoridad, sólo puede hacer lo que la Ley -- les permite, nos hace reparar en un tema ineludible que es preciso esclarecer y es el llamado principio de legalidad que más adelante abordaremos.

Por el momento lo que nos ocupa es definir lo más correctamente posible el concepto de autori--dad; y al efecto consultamos el libro del maestro - Burgoa que al respecto de la misma nos dice: Que el término autoridad, tiene dos acepciones, la primera de ellas equivale a poder, potestad o actividad -- que es susceptible de imponerse a algo y, referida al Estado, como organización jurídica y política de la sociedad humana, implica el poder con que éste - esta investido, superior a todos los que en el existan o puedan existir, y que se despliega imperativamente, en tal forma, que a nada ni a nadie le es dable desobedecerlo y desacatarlo, en una palabra, es el poder de imperio, emanado de la soberanía, cuyo titular real es el pueblo.- Y sigue diciendo el pro--pio maestro Burgoa que esta acepción del concepto -- de autoridad debemos descartarla del artículo 103,- fracción I, Constitucional, por una razón que no - ofrece dudas: sería un razonamiento falso afirmar - que, provocándose el amparo por leyes o actos de la autoridad (o poder Estatal) de imperio, según este primer significado) que viole las garantías indivi--duales, tocará a esta propia autoridad (en los tér--minos apuntados), la reparación de estas violacio--nes por conducto de sus órganos correspondientes o sea por el Poder Judicial Federal.- Debido pues a - esta aberración en que se incurrirá si el término -

2).- Tesis No. 46, visible en la pag.89 del Apéndice de 1975, Octava Parte.

autoridad empleado en la disposición Constitucional que comentamos le imputásemos el significado antes mencionado, desmentido además por los precedentes - históricos del juicio de amparo, debemos concluir - categoricamente que dicho vocablo tiene una acep--- ción distinta.

Como segunda acepción del término autoridad señala nuestro autor en cita que en el terreno de - estricto derecho público, por autoridad de entiende jurídicamente a aquél órgano del Estado integrante de su gobierno, que desempeña una función específica tendiente a realizar las atribuciones estatales en su nombre.- Y concluye diciendo: Que las autoridades están investidas con facultades de decisión y ejecución, es decir, que se reputa autoridad a aquel órgano de gobierno del Estado que es susceptible jurídicamente de producir alteración, creación o ex-- tinción en una o varias situaciones concretas o abs-- tractas, particulares o generales, públicas o pri-- vadas, que pueden presentarse dentro del Estado, al teración, creación o extinción que se lleva a cabo imperativamente, bien por una decisión aisladamente considerada, por la ejecución de esa decisión, o -- bien por ambas conjunta o separadamente. (3)

Al igual que como lo expresa el maestro Burgoa, al analizar la primera acepción del término -- autoridad, mi opinión es en el sentido de que dicha definición habla de un estado con un gobierno totalitario, en donde las disposiciones y órdenes emanadas de él, resultan inapelables, siendo ésto la - negación de nuestro más elementales principios jurí-- dicos; en virtud de que al aceptar tal definición, - tendría que negar asimismo la existencia de medios de defensa, en contra de los actos de las autoridades que violaran nuestros derechos fundamentales; - situación que en nuestra sociedad no es factible, - debido a que no obstante la facultad de mando del -

3).- Ignacio Burgoa.- Garantías Individuales. Décimo Sexta Edición.- Editorial Porrúa Hnos. México, D.F. pag. 178.

ente jurídico denominado Estado, sus actos y atribuciones, amén de poder ser impugnados, deben de acuerdo al principio de legalidad, del que más adelante hablabamos, estar apegados aun Ordenamiento Jurídico, toda vez que el citado principio debemos antender que ningún órgano del Estado puede tomar una decisión individual que no sea conforme a una disposición general anteriormente instaurada.- Es decir, la legalidad significa como dice Vedel "conformidad con el Derecho y es sinónimo de regularidad jurídica".

Ahondando en el concepto de autoridad, hemos encontrado el mismo en los siguientes términos: - "Dice arrazola".- Que la autoridad constituye todo el orden social y moral, o es el alma y condición sino que son de uno y otro, porque sin ella no existiría la sociedad ni el orden, puesto ni este ni aquella se cocibe sin un poder legítimo que ordene, con fuerza coercitiva contra la desobediencia.- Dentro del Derecho Español, la autoridad se difene en el Código Penal por el que por sí sólo o como individuo de alguna corporación o tribunal tuviere mando ejerciere jurisdicción propia.- Y otra dice: "Autoridades, son aquellas personas que ejercen actos de mando en virtud de facultades propias.- O el que se deriva de autoridad que significa: Lo fundado exclusivamente en la autoridad, partidario del principio de autoridad en el sentido de rigor extremo" (4)

Cabe advertir que en mi opinión las definiciones aludidas no corresponden a nuestra realidad jurídica ni mucho menos social, en virtud de que en una nación como la nuestra, en esencia democrática, el concepto de autoridad en el sentido en que ha sido vertido, no existe, toda vez que estos conceptos corresponden a un régimen autoritario, autárquico.

La soberanía es única y radica esencialmente en el pueblo, resulta entonces un contrasentido -- invertir a una peronsa o Institución con un mando to-

4).- G. Cabanellas. Diccionario Derecho Usual. Vigésima Edición.-Editorial Hediasta.Buenos Aires Atna.

tal y único y de cuyas actuaciones estaríamos en su caso desprovistos de medios legales para impugnarlos.

Nuestras autoridades son representantes elegidos por el pueblo, ellos son en todo caso simples servidores públicos, al servicio del pueblo y resulta que el tan mencionado poder, más se apega a la figura jurídica consignada en nuestro Código Civil, artículo 2546, llamado mandato, que dice: "El mandato es un contrato por el que el mandatario (y podrían anotarse Presidente, servidores públicos, autoridades) se obliga a ejecutar por cuenta del mandante (pueblo, ciudadanos, gobernados) los actos jurídicos que éste le encarga.-"

Y lo anteriormente afirmado, podría encontrar su apoyo o fundamento, si razonamos en relación a la teoría esgrimida por Juan Jacobo Rousseau, en su obra titulada "El Contrato Social": En ella se dice que los hombres en un momento de su existencia llegan a un punto en que los obstáculos impiden su conservación en el Estado natural, motivo por el cual su primer estado primitivo, no puede subsistir, y el género humano hubiera perecido sino hubiéramos cambiado de forma de ser.

En un momento determinado los hombres se unieron para hacer renacer nuevas fuerzas, capaz de constituir una gran resistencia, para ponerlas en juego y con un sólo fin y hacerlas obrar unidas y de conformidad.

La suma de fuerzas nació del concurso de muchos; pero constituyendo la fuerza de cada hombre los principales instrumentos para su conservación; y es aquí donde el propio Rousseau se plantea la primera duda ¿Cómo se pueden comprometer tantos hombres sin perjudicarse, y sin descuidar las obligaciones que tienen para consigo mismo?. Los hombres encontraron una forma de asociación que defendiera y protegiera con la fuerza común la persona y los bienes de cada asociado, y por lo cual cada uno, uniéndose a todos,

no obedezca sino a sí mismo y permanezca tan libre como antes; tal es la solución que dá el contrato social.

Las cláusulas de este contrato están de tal suerte determinadas por la naturaleza del acto, dice Rousseau, que la menor modificación las haría -- inútiles y sin efecto; ellas no fueron las más formalmente enunciadas, son en todas partes las mismas y han sido en todas partes tácitamente reconocidas y admitidas.

Estas cláusulas del contrato social, dice - el propio maestro Juan Jacobo Rousseau, se pueden - reducir en una sola : La enajenación total de cada asociado con todos sus derechos a la comunidad ente ra; enajenación sin reservas, que se trasluce en ~~en~~ una unión tan perfecta como puede ser, y así ningún asociado tendrá nada que reclamar; cada individuo - se da a todos; cada uno pone en común su persona y todo su poder bajo la suprema dirección de la volun tad general, y cada miembro considerado como parte indivisible del todo, y así la persona es decir la unión de ellas toma el nombre de República, el cual también es denominado Estado, y los asociados colec tivamente hablando toman el nombre de pueblo y particu larmente de ciudadanos.

Esta forma de asociación, es decir el pacto social implica un compromiso recíproco del público con los particulares y que, cada individuo se halla obligado bajo una doble realción: como miembro del soberano para con los particulares y como miembro - del Estado para con los particulares.

El cuerpo soberano está formado por los par ticulares por lo tanto no tiene ni debe tener inte reses contrarios a los de ellos, por consecuencia - la soberanía no tiene necesidad de dar ninguna ga rantía a los súbditos, porque es imposible que el - cuerpo quiera perjudicar a todos sus miembros.- El hombre a través del pacto social pierde su libertad

natural y el derecho ilimitado a todo lo que desea y puede alcanzar; cada miembro de la comunidad se da a ella en el momento en que se constituye, tal cual se encuentra en dicho instante con todas sus fuerzas, de las cuales forman parte sus bienes.

El pueblo por lo tanto puede darse un rey, o un soberano o un presidente, etc, etc., en virtud de un acto civil puesto que supone una deliberación pública.

Desde cualquier punto de vista que se examine la cuestión, llegaremos siempre a la misma conclusión: que el pacto social establece entre los ciudadanos una igualdad tal, que todos se obligan bajo las mismas condiciones y todos gozan de idénticos derechos, así, por la naturaleza del pacto, todo acto de soberanía, es decir todo acto auténtico de la voluntad general, obliga o favorece igualmente a todos los ciudadanos, de tal suerte que el soberano o dirigente conoce únicamente el cuerpo de la nación sin distinguir a ninguno de los que la forman. El pacto social obliga a cada uno con todos y todos con cada uno. (5).

El hombre sufrió primeramente, una transición: De su Estado primitivo a un estado Civil; y sustituyó la Justicia al Instinto y le dió a sus acciones moralidad, y así de un animal estúpido y limitado, se convirtió en un ser inteligente, en un hombre con una voluntad civil, inscrita por la voluntad general.

Si es aceptado todo lo anterior, podemos decir que la representación social, se consignó primeramente en un Código Civil, concretamente en la figura del madato, misma que todavía subsiste; que el Derecho se haya desarrollado en otras ramas diver-

5).- J. J. ROUSSEAU.- EL CONTRATO SOCIAL.- Dirección General de Publicaciones 1969.- U.N.A.M.- Pags. 20, 21, 22 y 23.

sas, es otra cuestión; que la representación social ahora sea tema de Derecho Público, también es asunto aparte; pero lo que si podría decir es que nuestras autoridades, son simples servidores públicos, - sin que para ello, se les otorgue un poder ilimitado, mismo que no podrán tampoco usar arbitrariamente.

Pero extendámonos un poco más, en el tema - que ya habíamos mencionado con anterioridad, es decir con el del principio de legalidad, mismo que se puede entender desde el punto de vista material en cuyo caso su enlace es el de que la norma en la que se funde cualquier decisión individual tiene que ser una norma de Carácter abstracto e impersonal.- Puede ser tomado en sentido formal, significándose entonces, que además de ser una Ley desde el punto de vista material, la norma bajo la cual se realiza el acto individual debe también tener los caracteres - de una Ley desde el punto de vista formal, es decir que debe de ser una disposición expedida por el poder que conforme al régimen consitucional" esté normalmente encargado de la formación de las leyes.

El principio de que ningún órgano del Estado puede "realizar actos individuales que no estén previstos o autorizados por disposición general anterior, tienen en todos los Estados modernos un carácter casi absoluto, "puesto salvo el caso de facultad discrecional, en ningún otro y por ningún motivo es posible hacer excepción a este principio fundamental." (6) Llamado como antes quedó "expresado, principio de legalidad.

Asimismo, el principio antes explicado, encuentra su fundamento en los artículos 14 y 16 de - nuestra Carta Magna, toda vez que en ambos se establece que cualquier acto de autoridad, debe estar - fundado y motivado, y que además el gobernado tiene derecho a ser oído y vencido en juicio, ante Tribunales previamente establecidos en donde se cumplan 6).- Gabino Fraga.- Opus Cit. pag. 99.

las formalidades esenciales del procedimiento.- Así pues, todo aquel acto de autoridad en contra de un gobernado, no sólo baste que se ejecute apegándose a una norma o Ley, sino que el mismo esencialmente, debe respetar las garantías individuales, tampoco basta igualmente, que el acto se ejecute en cumplimiento a disposiciones que no se relacionen con el caso, en cuya situación, existirá mala aplicación de los Ordenamientos y violación al multicitado principio, protegido Constitucionalmente.

II).- Orden Jerárquico de las Autoridades de Tránsito del Distrito Federal.

Las autoridades de tránsito que se encuentran vinculadas directamente con la aplicación del reglamento que nos ocupa, son las que a continuación se mencionan, debiendo aclarar que su creación se funda en el artículo 29 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal que faculta a los directores generales para delegar atribuciones a los Jefes de Oficinas.

AGRUPAMIENTO ESPECIAL.- Su función es agilizar el tránsito de los altos funcionarios y representantes diplomáticos en su paso por la Ciudad; coordinar los cuerpos de tránsito para canalizar el tránsito de vehículos en las ceremonias oficiales; planear las rutas de los visitantes distinguidos en su paso por la Ciudad; reportar a la Dirección General y realizar las demás funciones que le señale las disposiciones legales y/o la autoridad correspondiente.

UNIDADES DE POLICIA.- Su función es mantener el orden público previniendo o evitando actos individuales o colectivos que pueden perturbar la paz o tranquilidad social, dirigir y controlar el tránsito de individuos semovientes y cualquier vehículo de transporte, o de combustión interna o de tracción mecánica, eléctrica, personal o animal; auxiliar a la población y cooperar con sus autoridades.

des en caso de necesidad pública, de desastres o -- actividad pública, de desastres o actividades de labor social y realizar las demás funciones que les señale y realizar las demás funciones que les señale las disposiciones y/o las autoridad correspondiente.

BATALLON DE PATRULLAS.- Su función es proporcionar un eficaz servicio de seguridad pública; coadyuvar con el personal asignado a puestos fijos al control y optimización de tránsito y de vehículos o personas; patrullar el Distrito Federal para supervisar y controlar el tránsito de vehículos y peatones y realizar las demás funciones que les señalen las disposiciones legales y/o la autoridad -- correspondiente.

BATALLON DE MOTOCICLISTAS.- Su función es proporcionar un eficaz servicio de seguridad pública, utilizando su movilidad así como coadyuvar con el personal asignado en puestos fijos en el control y optimización del tránsito de personas y vehículos patrullar áreas extensas aprovechamiento su movilidad; reportar a la subdirección por medio del Estado Mayor y realizar las demás actividades que les señale las demás disposiciones legales y/o la autoridad correspondiente.

OFICINAS DE INSPECCION DE VEHICULOS.- Su -- función es vigilar y controlar que los vehículos -- que circulan en el Distrito Federal, cumplan con -- las condiciones mecánicas y de identificación de servicios que maecan el reglamento de tránsito en vigor; revisar las condiciones mecánicas y de seguridad que deben observar los vehículos que representan servicios públicos: retirando de la circulación a los que no las cumplan; acordar directamente con el Subdirector General y realiza las demás funciones que le señala las disposiciones legales y/o la autoridad correspondientes.

OFICINA DE CONTROL DE VEHICULOS.- Su función es controlar los vehículos que circulan con --

placas expedidas para el Distrito Federal, y su uso según el tipo de vehículos y a sus propietarios, -- registrar y controlar los vehículos dados de alta -- en el Distrito Federal; así como los movimientos de éstos, tales como: altas, bajas, cambios de propietarios substituciones etc... expedir la documentación para que éstos puedan circular incluyendo la -- identificación visible que portan y en su caso expedir duplicados y reposiciones de las mismas; acordar directamente con el Subdirector General y realizar las demás funciones que les señalen las disposiciones legales y /o la autoridad correspondiente.

OFICINA DE EDUCACION VIAL.- Su función es -- planear, organizar promover, divulgar y realizar -- campañas de educación vial, enfocadas a todos los -- sectores sociales; elaborar los estudios necesarios para promover las actividades de educación vial en el Distrito Federal, formular planes y programas -- elaborando el material de divulgación y coordinar a los organismos interesados en este servicio, realizar campañas extensivas para difundir los propósitos del Departamento del Distrito Federal en Materia de educación vial; acordar directamente con -- el Subdirector General en los problemas técnicos -- que tienen encomendados y realizar las demás funciones que le señale las disposiciones legales y/o la autoridad correspondiente.

OFICINA DE RECEPCION Y ENTREGA DE VEHICULOS .- Su función es controlar bajo riguroso inventario la recepción y entrega de vehículos que por alguna infracción grave de tránsito, abandonó en la vía pública, o por estar a disposición de las autoridades judiciales, como instrumento de comisión de un delito, son conducidos a los sitios de guarda; llevar un control de vehículos que se reciben levantar el inventario riguroso de los mismos y vigilar que sea trasladados a los sitios de guarda (corralón); llevar control de los vehículos que se entregan previo pago de la infracción correspondientes o entrega de recibo según el caso; reportar directamente a la Di

rección y a la Subdirección y realizar las demás -- funciones que les señale a las disposiciones legales y/o las autoridades correspondiente.

OFICINA DE AUXILIARES DE LICENCIA.- Colaborar en la expedición de licencias para manejar diferentes tipos de vehículos que soliciten las personas en las diferentes delegaciones que estas oficinas están establecidas; verificar la personalidad, pericia y capacidad de los solicitantes de una licencia, identificación de los mismos y control de licencias emitidas, en coordinación con la oficina central de licencias; acordar con la C. Jefe de la Oficina Central de Licencias en los problemas técnicos que tienen encomendados y realizar las demás -- funciones que les señale las disposiciones legales y/o la autoridad correspondiente.

~~Habiendo señalado las autoridades relacionadas directamente con el tránsito de peatones y de vehículos del Distrito Federal; es preciso ahora -- presentar como ya lo hemos hecho el siguiente organigrama de las autoridades de tránsito, del que se desprende claramente su orden jerárquico.~~

III.- FACULTAD DE LAS AUTORIDADES DE TRANSITO DEL D.F.

Las facultades de las autoridades de tránsito del Distrito Federal antes mencionadas, están -- plasmadas fundamentalmente en el artículo 58 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, que establece:

"Artículo 58 Corresponderá a la Dirección -- General " de Policía y Tránsito:

"1.- Mantener el orden y la tranquilidad -- pública "en el Distrito Federal;

"2.- Prevenir la comisión de delitos y proteger a" las personas, a sus propiedades y derechos;

"3.- Hacer respetar las buenas costumbres;

"4.- Auxiliar al Ministerio Público, a las autoridades judiciales y a las administrativas ---- cuando sea "requerida para ello;

"5.- Aprehender a los delincuentes en los - casos de "flagrante delito y en los de notoria ur- gencia, cuando "se trate de los que se persiguen de oficio y que por "razón de la hora, del lugar o de la distancia, no haya autoridad judicial que expida la orden de aprehensión y "existan temores fundados de que el presunto responsable"se sustraiga a la -- acción de la justicia;

"6.- El establecimiento de academias, escue- las y centros de capacitación, para la enseñanza y entrenamiento "del personal de nuevo ingreso así -- como para el mejoramiento de los conocimientos y -- preparación del existente;

"7.- Aplicar y hacer cumplir las leyes y -- reglamentos "relativos al tránsito de vehículos y - de personas;

"8.- Otorgar concesiones, licencias y permi sos cuando se cumplen los requisitos de la ley y re glamentos aplicables para la circulación y estacio- namiento de los vehículos en el Distrito Federal -- así como para la prestación del servicio público de transporte y coordinar sus actividades con las auto ridades generales en lo que se refiere a los de con cesión federal;

"9.- La expedición, revalidación y resello, reposición y cancelación de las licencias de manejo el levantamiento de infracciones por violación al - reglamento de trántio y a las disposiciones cone--- xas;

"10.- Vigilar que los propietarios o posee- dores de vehículos autorizados para circular, man--

tengan a éstos en las condiciones exigidas por las leyes y reglamentos y retirar de la circulación a los que dejen de cumplir con esos requisitos;

"11.- Autorizar el establecimiento de sitios y vehículos para el transporte de pasajeros y de carga y vigilar que funcionen debidamente;

"12.- Impartir la educación vial;

"13.- Recopilar sistemáticamente datos y mantener al día las estadísticas, hacer los estudios correspondientes respecto al tránsito de vehículos, lugares de estacionamiento a fin de proponer al jefe del Departamento las medidas adecuadas para mejorar los servicios;

"14.- La coordinación de los servicios públicos de transporte de pasajeros en el Distrito Federal;

"15.- La prestación del servicio de transporte y la ocupación temporal de las empresas o bienes afectos a dicho servicio, en los casos que determine el jefe del Departamento;

"16.- Las demás que el otorgue otras leyes y reglamentos.

Entre las facultades que a la citada dirección confiere otras leyes o reglamentos, cabe citar, por estar directamente vinculadas con el tema del presente trabajo, las que otorga el reglamento de tránsito del Distrito Federal, que fundamentalmente son las siguientes:

"Artículo 1º.- Generalidades.- Establecer normas que rigan el tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas del Distrito Federal."

"Artículo 24.- Determinar el equipo de deberán llevar los vehículos que circulan por el Dis

trito Federal"

"Artículo 60.- Expedir licencias y permisos para la circulación de los vehículos en el Distrito Federal."

"Artículo 75.- Determinar las disposiciones que regulen la circulación de vehículos de transporte y de carga conforme al volumen de tránsito y al interés público.

"Artículo 152.- Tiene facultades para obligar a los peatones a cumplir las disposiciones del Reglamento en cita a través de las indicaciones y dispositivos para el control del mismo tránsito.

"Artículo 158.- Restringir y sujetar a honorarios de circulación de vehículos de transporte y de carga conforme al volumen de tránsito y al interés público.

"Artículo 215.- Sancionar a toda aquella persona que contravenga cualquier disposición del Reglamento de Tránsito.

"Artículo 207.- Los agentes de policía del Distrito Federal, en caso de que los conductores de vehículos contravengan alguna de las disposiciones de este reglamento, deberán proceder en la forma siguiente:

"I.- En su caso, indicar al conductor, en forma ostensible, que debe detener la marcha del vehículo y estacionarlo en algún lugar en que no obstaculice la circulación.

"II.- Señalar al conductor, con la cortesía y respeto debido, la infracción que ha cometido;

"III.- Indicar al conductor, muestre su licencia de manejo y la tarjeta de circulación únicamente;

"IV.- Recoger las placas, licencia de manejo, tarjeta de circulación, recibos u otros documentos relacionados con asuntos de tránsito, sólo en el caso de que los mismos sean ostensiblemente falsos, estén alterados o se encuentren comprendidos dentro de las disposiciones que para la debida observancia de este reglamento emita el C. Jefe del Departamento del Distrito Federal;

"V.- Una vez mostrados los documentos, procederá a levantar el acta de infracción que corresponda de la que entregarán un tanto al infractor".

"Artículo 208.- Los agentes de la policía deberán impedir la circulación de un vehículo y ponerlo a disposición del Juez Calificador de la Jurisdicción correspondientes, en los casos siguientes:

"I.- Cuando el conductor se encuentre en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes;

"II.- Cuando el conductor no exhiba la licencia de conducción y no vaya acompañado por otra persona con licencia que pueda tomar el control del vehículo;

"III.- Cuando las placas del vehículo no coincidan en número y letra con la calcomanía o con la tarjeta de circulación.- La falta de una placa, de la tarjeta de circulación o de la calcomanía, no será motivo de detención del vehículo y únicamente se levantará la infracción respectiva;

"IV.- Cuando le falte al vehículo las dos placas o éstas no hubieren sido canjeadas en el término legal;

En todos los casos señalados, el Juez Calificador, una vez terminados los trámites relativos a la infracción cometida, procederá a la entrega in

mediata del vehículo a la persona legitimada cuando se cubran previamente los gastos de traslado, si -- los hubiere, independientemente de que la infrac- -- ción haya sido o no cubierta".

CAPITULO CUARTO.- MEDIOS DE IMPUGNAR LA APLICACION DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

Habiendo hecho referencia a los puntos antes tratados, a las facultades que tienen las autoridades de tránsito y por consiguiente a los derechos que tienen los sujetos a quienes se aplica, -- procede ahora entrar a analizar los medios de defensa que pueden agotar cuando consideren que tales derechos les han sido vulnerados.

I.- Ante el Juez Calificador.

1.- El reglamento de los Tribunales Calificadores del Distrito Federal, Sección B, del Decreto del 16 de marzo de 1970, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1° de abril del mismo año, nos señala el procedimiento para impugnar el citado reglamento de tránsito, estableciendo que: - El presunto infractor deberá presentarse ante el -- Juez Calificador del área de la Delegación en que - lo infraccionaron dentro del término de 15 días a - inconformarse contra los hechos constitutivos de la infracción que aparezca en el acta levantada por el policía de tránsito.

El Juez Calificador recibirá en audiencia - la queja o inconformidad verbalmente y, si lo estima necesario, notificará a la Dirección General de Policía y Tránsito para que haga comparecer en la - audiencia al agente de tránsito que haya levantado el acta de infracción.

La audiencia deberá ser pública (privada sólo en caso en que se ataque a la moral), así el --- Juez oirá al inconforme, es decir al infraccionado, recibiendo todas las pruebas que ofrezca y después al agente de la autoridad, en caso en que esté presente.- Si lo estima necesario hará que el perito - de tránsito emita su dictámen, y de inmediato pro--nunciará resolución.

En caso de que el presunto infractor se le acuse de conducir en estado de ebriedad, o bajo la influencia de alguna droga o en condiciones físicas y mentales que le imposibiliten conducir, se ordenará de inmediato se le practique examen médico para verificar si su estado corresponde al de una persona normal, es decir, sin ninguna influencia creada por cualquier tipo de drogas. Rendido el dictamen del mérito, el Juez en audiencia pública oirá a éste, después al presunto infractor, recibéndole las pruebas que ofrezca en su defensa, si fuere necesario oirá también al agente de tránsito, dictando a continuación su resolución.

Si al imponerse la infracción se cubriera de inmediato la misma, el Juez Calificador deberá reducir la misma conforme al Reglamento de Tránsito.

Cuando con motivo del tránsito de vehículos se causen daños a bienes del Departamento del Distrito Federal, el presunto responsable podrá pedir para que el Juez resuelva que en lugar de pagar en efectivo, restituya el objeto dañado al estado que tenía con anterioridad al hecho, a satisfacción del Departamento, siempre que se otorgue garantía suficiente a juicio del Juez.

En caso de que un menor de dieciocho años se encuentre involucrado en una falta de tránsito, el Juez hará comparecer a la persona que ejerza la patria potestad, tutor o representante en el término de dos horas. mientras tanto esperará en la sección correspondiente a los menores de edad.

El Juez Calificador tiene facultades para aumentar, rebajar o anular la infracción impuesta al gobernado o en su caso, declararla procedente.

Así entonces, esto resulta ser la reseña del primer medio de atacar la aplicación del citado Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, cabien

do señalar que la interposición de este recurso es opcional, en virtud de que si así se desea, el afectado podrá comparecer directamente a entablar la de fensa que a continuación se trata.

II).- Ante el Tribunal de lo Contencioso Ad ministrativo del Distrito Federal.

El segundo medio de impugnar la aplicación del Reglamento de Tránsito, lo es el juicio de nulidad que se puede intentar ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, el que resulta competente de acuerdo a lo previsto en el artículo 1° de la Ley que lo regula, que señala:

"El Tribunal de lo Contencioso Administrati vo del Distrito Federal, está dotado de plena auto nomía para dictar sus fallos, y es independiente de cualquier autoridad administrativa.- Tiene a su car go dirimir las controversias de carácter administra tivo que se susciten entre las autoridades del De partamento del Distrito Federal y los particulares, con excepción de los asuntos que forman parte de la competencia del Tribunal Fiscal de la Federación. - Tendrá la organización y atribuciones que esta Ley establece."

La demanda que se promueva deberá contener los siguientes requisitos de acuerdo a lo señalado en el capítulo VIII, de la demanda y de la Audiencia, artículo 63, fracciones I a la IX, de la Ley - del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del - Distrito Federal;

1.- Nombre y domicilio del actor (infrac cionado), o en su caso, de quien promueve en su nombre;

2.- La resolución o acto administrativo im pugnado. (La multa o infracción).

3.- La autoridad o autoridades demandadas - (que en este caso son el Jefe del Departamento del

Distrito Federal, Director General de Policía y - - Tránsito, cuyo número y nombre por lo general aparece en la boleta de infracción);

4.- La pretensión que se deduce (nulidad de la infracción);

5.- La fecha en que se presenta al Tribunal;

6.- La descripción de los hechos, y de ser posible, los fundamentos de derecho (además de narrar sucintamente los hechos, deberá expresarse -- las posibles violaciones a los artículos del Reglamento de Tránsito multicitado, ya sea por haber sido mal aplicados o mal interpretados por el agente de tránsito);

7.- La firma del actor (infraccionado, si éste no supiere o no pudiere firmar lo hará un tercero a su ruego, poniendo primero su huella digital);

8.- Las pruebas que el actor ofrezca rendir.

En los juicios ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal multicitado, se admitirán toda clase de pruebas, excepto la confesional o las que fueren contrarias a la moral y al derecho, según lo establece el artículo 57 de la Ley del Tribunal de que se habla.

III).- Juicio de Amparo.

1.- Conceptos y principios generales.

Previo al análisis de la forma en que debe hacerse valer la defensa de que se trata, conviene exponer previamente lo relativo al concepto y principios de nuestro juicio de amparo.

En cuanto a su concepto, Moreno define el -

amparo, como una institución de carácter político, - que tiene por objeto proteger bajo las formas tutelares de un procedimiento judicial, las garantías - que la Constitución otorga, o mantener y conservar el equilibrio entre los diversos poderes que gobiernan la Nación, en cuanto por causa de la invasión - de éstos se vean ofendidos o agraviados los derechos de los individuos. (1)

Gabino Fraga esboza su opinión diciendo que el juicio de amparo constituye sin lugar a dudas, - una manera de controlar los actos que emanen de las autoridades y para los particulares constituye dicho juicio un medio para obtener de la administración el respeto de la legalidad. (2)

Y el maestro Andrés Serra Rojas, se expresa en los siguientes términos y dice que el amparo, es un medio eficiente para mantener la legalidad e impedir las arbitrariedades de las autoridades. (3)

Por último y en relación al juicio de amparo que comentamos, el maestro Ignacio Burgoa al respecto del mismo dice que: El amparo es una Institución procesal que tiene por objeto proteger al gobernado contra cualquier acto de autoridad (lato -- sensu) que, en detrimento de sus derechos, viole la Constitución; y otra opinión del propio maestro que dice que es una Institución jurídica de tutela directa de la constitución e indirecta y extraordinaria de la legislación secundaria (control Constitucional y legal) que se traduce en un procedimiento autónomo de carácter contencioso (control jurisdiccional en vía de acción) y que tiene por objeto invalidar, en relación con el gobernado en particular

(1) Alberto Trueba Urbina, Jorge Trueba Barrera. - Nueva Legislación de Amparo. - Vigésima Cuarta Edición. - Editorial Porrúa, S.A., página 22, México, D.F., 1974.

(2) Gabino Fraga. Opus Cit. Pág. 460.

(3) Opus Cit. Página 328.

y a instancia de éste, cualquier acto de autoridad (lato sensu) inconstitucional o ilegal que lo agravia; o igualmente la opinión del maestro Burgoa, -- que dice que el amparo es un juicio o proceso que se inicia por la acción que ejercita cualquier gobernado ante los órganos jurisdiccionales Federales contra todo acto de autoridad (lato sensu) que le cause un agravio en su esfera jurídica y que considere contrario a la Constitución, teniendo por objeto invalidar dicho acto o despojarlo de su eficacia por su inconstitucionalidad o ilegalidad en el caso concreto que lo origine. (4)

Así pues, de las opiniones anteriormente citadas se puede discernir que el amparo en relación con la materia que nos ocupa, es un medio para conservar el orden Constitucional, ante cualquier atropello o violación de las garantías individuales, para que así mismo sea mantenida sin daño la observancia de la constitución, por aquellas personas o instituciones investidas de autoridad.

Ahora bien, en relación con los principios que rigen el juicio de amparo, se tiene que éstos son los siguientes:

a) Principio de Instancia de parte agraviada.

Por medio de éste se consagra la acción Constitucional ante el órgano jurisdiccional, pues el juicio de amparo sólo procede a petición de parte interesada, nunca de oficio.- Es decir, el juicio de amparo lo promoverá sólo la persona que haya sido agraviada, aquella persona que sufra por parte de una autoridad algún perjuicio o daño, y en tal virtud los Tribunales Federales podrán resolver si se ha violado en contra de la persona agraviada o --

(4) Ignacio Burgoa.- El Juicio de Amparo. Editorial Porrúa, S.A. Décima Segunda edición.- México, D.F., 1977. Página 176.

lesionado sus derechos individuales o sociales consignados en la Constitución; artículo 4° de la Ley de Amparo.

b).- Principio de prosecución judicial del Amparo.

Este origina la substanciación del juicio de amparo, que se encuentra prevista en la ley reglamentaria de los artículos 103 y 107 de la Constitución en la que se establecen las formas procesales que deben revestir el juicio de amparo; artículos 116 y 158 de la Ley de Amparo.

c) Principio de la relatividad de la sentencia de amparo.

Este, es esencial e importante en virtud de que los creadores y forjadores del juicio de amparo consagraron esta fórmula a través de la cual se evita que las sentencias dictadas en los juicios constitucionales tengan efectos generales; y esto quiere decir que sus resoluciones, sólo deben amparar a las personas en particular que solicita el amparo, sin hacer una declaración general respecto de la ley o acto que se hubiere reclamado; artículo 76 de la Ley de Amparo.

d).- Principio de definitividad del juicio de amparo.

Con respecto a este principio hablaremos con posterioridad en el presente tema pero con la intención de que el mismo sea precisado con claridad y sea correcto su entendimiento, diremos que el mismo significa: que el quejoso o agraviado, en sus garantías individuales por alguna autoridad, antes de recurrir al amparo para solicitar la protección de la Justicia Federal, deberá agotar otros recursos que señale la ley que rija el acto que reclama, salvo las excepciones que la misma establezca, cabe decir que el susodicho principio encuentra su anti-

tesis en la jurisprudencia que más adelante mencionaremos y transcribiremos en el sentido de que como lo expresan las mismas, cuando existe violación directa de las garantías individuales será una decisión opcional si el agraviado agota otros recursos o si por el contrario, decide interponer el amparo; lo anterior se antepone como comentario a dicho principio, y deja margen para que se disipen posibles e interesantes dudas; artículo 73, fracción XVIII, de la Ley de Amparo.

e).- Principio de estricto derecho.

Con éste se impone una obligación a los Tribunales competentes para conocer del juicio de garantías, consistente en que sólo se deben atener a los conceptos de violación planteados en la demanda de amparo por el quejoso, sin poder suplir de oficio ni los actos reclamados ni los conceptos de violación.- Sin embargo el mismo artículo 107 Constitucional y la Ley de Amparo, establecen excepciones a este principio, principalmente en materia penal, la boral, agraria y cuando se trata de leyes declaradas inconstitucionales, por nuestra Suprema Corte de Justicia de la Nación, en cuyo caso las autoridades que conozcan del juicio de amparo tienen el deber en unos casos y en otros la facultad, de suplir la queja o deficiencia, o sea subsanar de manera oficiosa las imprevisiones o carencias en que haya incurrido el quejoso en su demanda de amparo; artículo 76 de la Ley de Amparo.

f) Principio de procedencia del Amparo.

Este principio es clave en el conocimiento de la procedencia del amparo, en virtud de que del conocimiento del mismo se puede saber con precisión que Tribunal de los que forman el Poder Judicial de la Federación es el encargado de conocer de un asunto y en que casos procederá con uno, o con otro, es decir: los órganos competentes para conocer de nuestro juicio de garantías son los tribunales de la Fed

deración que en su orden jerárquico son: Suprema - Corte de Justicia, Tribunales Colegiados de Circuito, Juzgados de Distrito y excepcionalmente el superior del tribunal que haya cometido la violación en los términos del artículo 37 de la Ley de Amparo; artículos 114 de la Ley de Amparo, fracciones I a la III y 158 del propio Ordenamiento.

El juicio de amparo se divide en amparo directo o unistancial o amparo indirecto o biinstancial, estableciéndose la procedencia de uno u otro en razón de la naturaleza del acto reclamado. En efecto, cuando se trata de una sentencia definitiva civil, penal o administrativa, o de un laudo de los tribunales del Trabajo procederá el amparo directo; cuando se trate de otra clase de actos que no tengan el carácter de sentencias definitivas, pero que igualmente sean violatorias de las garantías individuales, será procedente el amparo indirecto. Artículo 114 y 158 de la Ley de Amparo.

Los tribunales competentes para conocer del juicio de amparo directo son: Suprema Corte de Justicia de la Nación y Tribunales Colegiados de Circuito en su caso, y para conocer del juicio de amparo indirecto, es decir, cuando no trate de sentencias definitivas dictadas por Tribunales judiciales o Administrativo o contra laudos pronunciados por Tribunales del Trabajo, serán competentes para conocer del juicio de amparo los jueces de Distrito. (5)

2.- Amparo Directo.

Una vez descritos los principios aludidos, debe señalarse que en contra del fallo emitido en el juicio que se haya planteado ante el Tribunal -

(5) Alberto Trueba Urbina, Jorge Trueba Barrera.- Nueva Legislación de Amparo.- Vigésima Cuarta Edición.- Editorial Porrúa, S.A., México, D.F. 1974.- Págs. 23, 24 y 25.

de lo Contencioso Administrativo Del Distrito Federal, bien sea en lleno en caso de haberse substanciado el recurso previsto en el artículo 82 de su ley, o bien por la Sala correspondiente, para el caso de que dicho recurso no se haya concretado por considerar el Jefe del Departamento del Distrito Federal que el asunto no reviste trascendencia, procede interponer demanda de amparo, bien ante el Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito o bien ante la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de conformidad con lo que establece el artículo 158 de la Ley de Amparo, que prevé que el amparo directo procede en contra de sentencias definitivas dictadas entre otros, por Tribunales Administrativos, dependiendo de la cuantía del asunto, es decir, por regla general, -- las infracciones de tránsito en estudio, serán impugnadas en amparo ante los Tribunales Colegiados -- debido a que la cuantía mayor de las infracciones -- es de quinientos pesos y la competencia de dichos -- Tribunales es de hasta quinientos mil, de conformidad a lo que establece el artículo 7o., bis de la -- Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, -- lo más obvio es suponer que dichas sentencias definitivas dictadas por el Tribunal Contencioso, sean impugnadas ante los tribunales Colegiados que se -- mencionan.

3.- Amparo indirecto. Cuando con motivo de la aplicación del reglamento de tránsito en cuestión, algún sujeto se haga acreedor a alguna sanción, y considere que en el cuerpo de la misma ha quedado plasmada la violación de una garantía individual en forma directa, como sucede cuando la misma carezca de fundamentación (cita de las normas a aplicarse al caso concreto), motivación (exposición de los motivos por los cuales las autoridades estimen que a la conducta del sujeto le resulten aplicables las normas en que dicha autoridad dicte su resolución), o viole su derecho de audiencia, podrá, sin tener que recurrir a los medios de defensa antes tratados, interponer amparo indirecto, ante el

Juez del Distrito, debiendo citar en apoyo a lo anterior, la siguiente tesis Jurisprudencial, toda vez que tal clase de violaciones permiten que se constituya excepción al principio de definitiva antes mencionado, de acuerdo a la tesis que se transcribe:

"GARANTIAS INDIVIDUALES.- NO HAY QUE AGOTAR RECURSO ADMINISTRATIVO PREVIAMENTE AL AMPARO.- Si la impugnación substancialmente hecha en la demanda de amparo se funda, no en la violación de leyes secundarias, sino en la violación directa de preceptos Constitucionales que consagran garantías individuales y como el juicio de amparo, es el que el legislador Constituyente destinó precisamente a la defensa de tales garantías, no puede decirse que en situaciones como las apuntadas la parte afectada debe agotar recursos administrativos destinados a proteger, en todo caso, la legalidad de los actos de administración o sea, la exacta aplicación de las leyes secundarias. Luego por este motivo resulta aplicable la causa de improcedencia prevista en la fracción XV del artículo 73 de la Ley de Amparo." (6)

En este caso el juez de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal, en turno, de los cinco que en esa materia existen en dicha entidad, resulta competente para conocer del juicio de amparo en estudio, con fundamento en el artículo 42 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación que establece:

"Fracción IV.- del artículo 42.- Los Jueces de Distrito del Distrito Federal en materia Administrativa conocerán:

"De los juicios de amparo que se promuevan contra actos de autoridad distinta de la judicial,
(6) Apéndice al Seminario Judicial de la Federación 1917 - 1975.- Tribunales Colegiados. Tesis Número 28, Página 54.

"salvo los casos a que se refiere las fracciones --
"II y III, en lo conducente al artículo anterior, -
"y a la fracción I del artículo 27 de esta Ley.

Ahora bien, los requisitos indispensables -
que toda demanda de amparo deben cubrirse previamen-
te tratándose de amparo indirecto, como de amparo -
directo, nos lo señala, respectivamente, los artícu-
los 116 y 166 de la Ley de Amparo y son los siguien-
tes:

a).- Nombre y domicilio de quejoso y de - -
quien promueva en su nombre.

b).- El nombre y domicilio del tercero per-
judicado.

c).- autoridad o autoridades demandadas.

d).- La ley o acto que de cada autoridad se
reclame; el quejoso manifestará, bajo protesta de -
decir verdad cuales son los hechos o abstenciones -
que el constan y que consituyen antecedentes de los
actos reclamados o fundamentos de los conceptos de
violación.

e).- Los preceptos co nstitucionales que --
contengan garantías individuales que el quejoso es-
time violadas, así como los conceptos de villación
sí el amparo se pide con fundamento en la fracción
I, del artículo 10., de esta Ley.

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

PRIMERA.- Reglamento en sentido común, es todo aquel conjunto de reglas o preceptos que tiene como finalidad, organizar una cosa, más desde el punto de vista jurídico, es aquel ordenamiento, expedido por el Presidente de la República, en uso de la facultad que le confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Mexicana.

SEGUNDA.- En nuestro derecho, el artículo 89, fracción I, de la Constitución General de la República, faculta al Titular del Ejecutivo para expedir reglamentos.

TERCERA.- El ejercicio de la anterior facultad requiere de la existencia previa de una ley, cuya aplicación la propia ley permite regular a través del reglamento, esto es, en nuestro derecho, el reglamento no puede ser autónomo.

CUARTA.- La connotación jurídica de reglamento, es que el mismo constituye: CONJUNTO DE NORMAS O DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL, ABSTRACTO Y COERCITIVO QUE TIENEN POR OBJETO, REGULAR LA APLICABILIDAD DE LA LEY DE QUE DERIVA.

QUINTA.- A través del Reglamento, el Ejecutivo logra detallar técnica y jurídicamente a la ley, logrando de ese modo su fácil y objetiva aplicabilidad a la realidad circundante de los gobernados.

SEXTA.- Entre la ley y el reglamento existen diferencias meramente formales, como son las que se desprenden del principio de primacía de la ley y del reserva de la ley, así mismo, tal diferencia la muestra el hecho que la ley, es expedida por el Poder legislativo y el reglamento emana del Ejecutivo, sin embargo, materialmente se equiparan, caracteres que en el reglamento, es decir, el reglamento intrínsecamente constituye un acto legislativo, toda vez que como en la ley sus presupuestos se presentan de una manera general y abstracta.

SEPTIMA.- Derecho vial, el CONJUNTO DE NORMAS QUE RIGEN EL TRANSITO DE PEATONES Y DE VEHICULOS EN LAS VIAS PUBLICAS DEL DISTRITO FEDERAL.

OCTAVA.- La garantía, de tránsito consiste en el hecho de que el gobernado, puede trasladarse ligeramente por el territorio nacional, sin necesidad de salvoconducto, carta de seguridad o pasaporte.

NOVENA.- El Reglamento de Tránsito del distrito Federal, regula a el derecho vial, entendido éste en la forma antes señalada.

DECIMA.- El Reglamento de Tránsito de nuestro estudio es Constitucional debido a que, el titular del Ejecutivo para su expedición se apoya en la fracción I del artículo 89 Constitucional en relación con lo previsto por el artículo 4o., inciso b) de la ley que Fija las Bases a que se sujetará el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, así como en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y sus fracciones XXXI, XXXII, y LVIII del artículo 36.

DECIMA PRIMERA.- En el reglamento de tránsito, se contienen las facultades que en tal materia pueden ejercer las autoridades encargadas de su aplicación y los derechos y obligaciones que, también en tal materia, les asisten a los gobernados.

DECIMA SEGUNDA.- Autoridad jurídicamente hablando, es toda persona o Institución que dispone de fuerza pública, en virtud de circunstancias ya legales ya de hecho y que por lo mismo están en posibilidad material de obrar como individuos que ejercen actos públicos, por el hecho de ser pública la fuerza de que disponen.

DECIMA TERCERA.- En base a lo anterior, autoridad de tránsito, es aquella persona que dispone de fuerza pública y cuya misión es la de controlar, organizar, regular y vigilar el tránsito de peatones y de vehículos, cubriendo para este efecto el requisito

legal que es el de pertenecer a la Institución que se avoca a la tarea citada en el caso concreto a la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal.

DECIMA CUARTA.- Dado el régimen de derecho de que -- gozamos, y conforme a los derechos fundamentales de los gobernados, plasmados en nuestra Constitución, -- las autoridades no pueden realizar actos que no deriven de alguna facultad que expresamente les este conferida por la ley y, de igual manera, los actos que la ley les permita realizar, deberán llevarse a cabo en la forma que para ese efecto disponga la propia -- ley.

DECIMA QUINTA.- En consecuencia, cuando los actos -- de autoridad violen los principios de legalidad, y -- debida fundamentación en la ley, que antes señalamos, los afectados podrán exigir que se les repare el perjuicio de tales violaciones les hayan ocasionado, a través de intentar los recursos que para este objeto les proporciona nuestro derecho.

DECIMA SEXTA.- En la materia que nos ocupa, contra -- las violaciones que cometan las autoridades de tránsito, al aplicar el propio reglamento en estudio, -- el afectado podrá comparecer, solicitando la reparación del perjuicio que estime le ocasionen dichas -- violaciones, ante el Juez Calificador de la jurisdicción en donde se fué infraccionado, quien tiene la -- obligación de recibir en audiencia la queja que se -- le presenta, de manera verbal y podrá el mencionado Juez notificar a la Dirección General de Policía y -- Tránsito para que se presente el agente de tránsito que haya levantado el acta de infracción y si la misma fuere injustamente aplicada dicho juez podrá anularla o reducirla, pero en su caso aumentarla o considerarla aplicable.

Otro medio de Impugnación que pueden hacer -- valer los afectados, bien sea en contra de la infracción o, en contra de la calificación que de la misma haya hecho el juez calificador, es el juicio ante el

Tribunal de lo Contencioso Adiministrativo del Dis--
trito Federal, dicho tribunal tiene facultades igual--
mente para anular la infracción o en su caso consi--
derarla procedente, en el primer caso, la autoridad
responsable cuenta con el recurso que establece el -
artículo 82 de la ley que regula a dicho tribunal, -
en el segundo caso, el gobernado podrá interponer am
paro directo ante el Tribunal Colegiado del Primer -
Circuito en turno del Distrito Federal, en contra de
la sentencia definitiva antes mencionada.

Ahora bien y como excepción al principio de -
definitividad del amparo, el afectado podrá intentar
el juicio de amparo indirecto, ante el Juez de Distri
to del Distrito Federal, en materia Administrativa,
que corresponda, sin necesidad de agotar las defensas
a que antes se aluden, cuando estime que el acto de -
impugnar contenga una violación constitucional direc-
ta, como son las derivadas de la falta absoluta de -
motivación o de fundamentación y, de la negación del
derecho fundamental de audiencia.

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

- Acosta Romero Miguel.- Teoría General del Derecho - Administrativo Primer Curso. Textos Universitarios Segunda Edición.- México, Distrito Federal. 1973.
- Burgoa Ignacio.- El Juicio de Amparo.- Editorial Porrúa.- Décima Segunda Edición. México, Distrito Federal. 1976.
- Fraga Gabino.- Derecho Administrativo.- Editorial Porrúa, S. A. Décimo-sexta Edición. México, Distrito Federal. 1973.
- Martínez Vera Rogelio.- Nociones de Derecho Administrativo. Editorial Porrúa.- Cuarta Edición. México, Distrito Federal. 1967.
- Olvera Toro Jorge.- Manual de Derecho Administrativo. Editorial Porrúa.- Octava Edición. México, Distrito Federal. 1976.
- Padilla José.- Sinopsis de Amparo.- Cárdenas Editores y Distribuidores.- Segunda Edición, México, Distrito Federal. 1969.
- Pérez de León Enrique.- Notas de Derecho Constitucional Administrativo.- Editora de Periódicos, S.C.L. - La Prensa.- Décima Edición - México, Distrito Federal. -- 1973.
- Rousseau J. J. El Contrato Social.- Dirección General de Publicaciones.- Universidad Nacional -

11-002 7170

- Autónoma de México. México, Distrito Federal. 1969.
- Rachlis Eugene.- Los Primeros Automóviles.- Organización Editorial Navarro, S. A. 1976.
- Simón y Montaner.- Diccionario Enciclopedia Hispano Americano 1890.
- Serra Rojas Andrés.- Derecho Administrativo.- Editorial Porrúa, S. A. Cuarta Edición. México, Distrito -- Federal. 1968.

L E G I S L A C I O N C O N S U L T A D A .

- Código del Ciudadano.- Comisión Editorial de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.- -- Primera Edición.
- Código Civil para el Distrito Federal.- Colección - Porrúa, S. A. Vigésima Quinta Edición.- México, D. F.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Editorial Porrúa.- -- Sexagésimotercera Edición. - México, Distrito Federal.
- Nueva Legislación de Amparo.- Editorial Porrúa, S. A. Vigésimasegunda Edición.- México, Distrito Federal.
- Reglamento para el Establecimiento de Coches llamados de Providencia, para el Servicio Público de México, del 6 de agosto de 1793.
- Reglamento de Carros de 1802.- Archivo del Departamento del Distrito Federal.

- Reglamento de Carros de 1891.- Archivo del Departamento del Distrito - Federal.
- Reglamento de Carros de 1897.- Archivo del Departamento del Distrito - Federal.
- Reglamento de Carros de 1903.- Archivo del Departamento del Distrito - Federal.
- Reglamento de Tráfico del Distrito Federal de 1918.
Compendio de Leyes -
de la Suprema Corte
de justicia de la Na
ción.
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1918
Compéndio de Leyes -
de la Suprema Corte
de justicia de la Na
ción.
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1933.
Compéndio de Leyes -
de la Suprema Corte
de justicia de la Na
ción.
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1943.
compendio de Leyes -
de la Suprema Corte
de Justicia de la Na
ción.
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1976.
Editorial Porrúa.- -
Vigésima Cuarta Edi
ción. México, Distri
to Federal.
- Reglamento de la Ley del Servicio de Tránsito en el

Estado de Jalisco --
del 15 de enero de -
1976.- compendio de
Leyes de la Suprema
Corte de Justicia de
la Nación.

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de Monterrey, -
Nuevo León del 11 de
diciembre de 1974.-
Compendio de Leyes -
de la Suprema Corte
de Justicia de la Na
ción.

Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo -
del Distrito Federal.
Ediciones Andrade, -
S. A., Décimosexta -
Edición, México, Dis
trito Federal.

Ley de Tránsito y Transporte del Estado de México -
del 15 de abril de -
1971.- Compendio de
Leyes de la Suprema
Corte de Justicia --
de la Nación.

Ley de Vías de Comunicación y Tránsito del Estado -
de Hidalgo del 13 de
noviembre de 1969.-
Compendio de Leyes -
de la Suprema Corte
de Justicia de la Na
ción.

Ley del Servicio de Tránsito en el Estado de Jalisco
del 26 de diciem
bre de 1974.- Compen
dio de Leyes de la -
Suprema Corte de Jus
ticia de la Nación.