

301809

50  
2g.



FUNDADA EN 1950

**UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO**

**ESCUELA DE DERECHO**

Con Estudios Incorporados a la U.N.A.M.

**RELACION JURIDICA ENTRE LOS PERMISIONARIOS  
Y LOS CHOFERES DE COCHES DE ALQUILER.**

**T E S I S**

Que para obtener el Titulo de:

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P r e s e n t a**

**FERNANDO JOSE RIVERA RUIZ**

**FALLA DE ORIGEN**

México, D. F.

1991



## **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 está 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.

## I N D I C E

INTRODUCCION. PAG.

### CAPITULO PRIMERO:

LOS COCHES DE ALQUILER COMO PRESTADORES DE UN SERVICIO PUBLICO:

1.- Doctrina del Servicio Público.	1
1.1 León Duguít	
1.2 Maurice Haurion	
1.3 Gaston Jeze	
1.4 Freitz Fleiner	
1.5 Jean Apleton	
1.6 Bounard	
2.- Noción de Servicios Públicos en la Legislación Mexicana.	3
2.1 Artículos Constitucionales	
2.2 Ley de Bienes Nacionales	
2.3 Código Penal para el Distrito Federal	
2.4 Ley de Reglamento a los Servicios Públicos	
2.5 Ley del Distrito Federal de 1970.	
3.- Clasificación de los Servicios Públicos:	10

### CAPITULO SEGUNDO:

ANTECEDENTES JURIDICOS DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTES EN LA EPOCA CONTEMPORANEA:

1.- Epoca del Porfiriato.	15
2.- Epoca Revolucionaria.	18
3.- Reglamento de Tránsito en el D.F. de 1933	20
4.- Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal de 1942.	28
5.- Reglamento de Taxímetros para Automóviles de Alquiler de 1950.	37
6.- Decreto que declara de Servicio Público a los Automóviles de Alquiler, de 1951.	41
7.- Decreto que declara obligatorio el uso del "Taxímetro" y fija la tarifa de los automóviles de alquiler, de 1952.	41
8.- Acuerdo para el aumento de permisos de 1968	45
9.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto - de 1959.	50

### CAPITULO TERCERO:

#### RELACIONES JURIDICAS QUE NACEN POR MOTIVOS DEL USO DE VEHICULOS DE ALQUILER.

- 1.- Ante el Estado 53
  - A) De Derecho Constitucional
  - B) De Derecho Administrativo
  - C) De Derecho Fiscal
  
- 2.- Ante los Particulares 67
  - A) Contrato de Transporte
  - B) Contrato de Adhesión
  - C) Contrato de Transacción
  - D) Contrato de Arrendamiento de la Concesión.
  
- 3.- Del operador del vehículo ante el dueño de éste.

### CAPITULO CUARTO:

#### CRITICA AL ARTICULO 256 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

- 1.- Conceptos Jurídicos Fundamentales. 77
  - 1.1 En materia del Derecho del Trabajo.
    - 1.1.1. Concepto de Trabajadores.
    - 1.1.2. Concepto de Patrón
    - 1.1.3. Concepto de Salario
    - 1.1.4. Concepto de Relación Individual de Trabajo
  
  - 1.2 En materia de Derecho Civil
    - 1.2.1. Concepto de Contrato
    - 1.2.2. Elementos del Contrato
    - 1.2.3. Clasificación de los Contratos
    - 1.2.4. Contrato de Arrendamiento
    - 1.2.5. Contrato de Subarrendamiento.
  
- 2.- Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo. 98
  
- 3.- Crítica al Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo. 102
  
- Conclusiones 109
  
- Bibliografía.

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

En la época actual nos encontramos ante diversos problemas, los cuales invaden diferentes esferas, tanto sociales, como económicas o políticas, -- que en mayor o menor grado afectan a la sociedad en su totalidad o parcialmente a alguno de sus miembros. La solución de dichos conflictos debe de ser tomada después de haber analizado todos sus enfoques para poder resolverlos con aciertos y eficacia. Sin embargo, existe la interrogante, ----- ¿quién es el responsable de resolver dichos conflictos y, de qué manera hace efectiva dicha solución?. La respuesta es, sin lugar a dudas, el Estado, quien dictará las medidas necesarias, en forma de leyes, reglamentos o decretos, para tratar de hacer efectiva su determinación y en su caso, infraccionar a quienes no las acaten.

Dentro de este complejo de problemas existe el denominado de "autotransporte", el cual dentro de uno de sus aspectos comprende el de la transportación en vehículos de alquiler, conocidos con el nombre popular de "TAXIS". La presente tesis tratará de demostrar que aunque las intenciones del Estado, a través de la labor de sus legisladores, ha sido la de dar solución justa y equitativa a dicho problema, no ha sido en la práctica, más que una acción política para ganar el beneplácito de la clase trabajadora pero que no ha ayudado de ninguna manera y ni siquiera ha dado una definición clara de la esencia misma de la naturaleza jurídica de los taxistas dando como resultado una aberración jurídica. En esta tesis trataremos de demostrar el porqué de dichas palabras.

A modo de adelanto, el artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo, les ha dado el carácter de trabajadores a las personas denominadas taxistas, --

las cuales son aquellas que laboran o prestan sus servicios en un coche de alquiler, el cual se le denomina "TAXI", siendo la intención al presentar este trabajo de mostrar que puede haber otra clase de vínculos jurídicos -- los cuales de ninguna manera serán de índole laboral.

Se buscarán los antecedentes jurídicos de lo que ahora conocemos como "TAXIS", determinándose qué tipo de servicio es el que prestan los automóviles de alquiler. Así mismo, se verán las distintas relaciones jurídicas -- que nacen por el uso de dichos vehículos, para finalmente poder criticar -- el texto de la Ley referida en el párrafo anterior y, llegar a demostrar -- con éxito el hecho de que el legislador ha sufrido una equivocación en lo -- relativo a la reglamentación de la relación jurídica existente entre los taxistas y los propietarios de los vehículos de alquiler, debiendo aclarar en que rama del derecho debe ser enmarcada dicha relación.

CAPITULO PRIMERO:

**LOS COCHES DE ALQUILER COMO PRESTADORES DE UN SERVICIO PUBLICO:**

- 1.- Doctrina del Servicio Público. 1**
- 1.1 León Duguít
  - 1.2 Maurice Haurion
  - 1.3 Gastón Jeze
  - 1.4 Freitz Fleiner
  - 1.5 Jean Apleton
  - 1.6 Bounard
- 2.- Noción de Servicios Públicos en la Legislación Mexicana. 3**
- 2.1 Artículos Constitucionales
  - 2.2 Ley de Bienes Nacionales
  - 2.3 Código Penal para el Distrito Federal
  - 2.4 Ley de Reglamento a los Servicios Públicos
  - 2.5 Ley del Distrito Federal de 1970.
- 3.- Clasificación de los Servicios Públicos. 10**

CAPITULO PRIMERO  
"LOS COCHES DE ALQUILER COMO  
PRESTADORES DE UN SERVICIO PUBLICO"

1.- Doctrina del Servicio Público.

Los automóviles de alquiler son un "servicio público", debiendo de explicarse qué definición debe de aceptarse por este concepto, ya que muchas doctrinas se ha considerado como la función única y básica de la actividad de Estado y en otras como simplemente una de tantas actividades de éste, -- por lo tanto, es de importancia especial el estudio de dicha institución -- jurídica para determinar si debe o no tomarse a los automóviles de alquiler como integrantes de un "servicio público". Para tal fin se darán a continuación definiciones de dicha institución, así como los variados usos que se le dan en la legislación positiva mexicana, su forma de clasificarse y la reglamentación que se le da al automóvil de alquiler en el Distrito Federal.

1.1. LEON DUGUIT. . . .

Define al "servicio público" como "...una actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurada, regulada y fiscalizada por los gobernantes, porque el cumplimiento de ella es indispensable para la realización y el desenvolvimiento de la interdependencia social, y es de tal naturaleza que no puede ser asegurado completamente, sino por la intervención de la fuerza gubernamental". (1)

---

(1) Cabrera Godoy, Alberto. "El Derecho de los Transportes". Tesis UNAM. 1957 Pág. 35.

## 1.2 MAURICE HAURIOU.

"... se trata de una actividad de orden técnico realizada en favor del público de manera regular y continua por una organización pública, o bien - de una organización pública de poderes, de competencia y de costumbres, que asume la función de prestar al público de una manera regular y continua un servicio determinado con un propósito de policía en el elevado sentido de - la palabra".(2)

## 1.3 GASTON JEZE.

"... dice que hay un servicio público cuando se organiza un régimen -- jurídico especial para dar satisfacción regular y continua a cierta categoría de necesidades de interés general, que puede ser modificado en cualquier momento por Leyes y Reglamentos sin que ningún obstáculo insuperable de orden jurídico pueda oponerse".(3)

## 1.4 FREITZ FLEINER.

"... ve en el servicio público un conjunto de personas, cosas y elementos organizados de tal modo que persiguen un fin estatal".(4)

---

(2) Cabrera Godoy, A. Opus Cit. Pág. 35

(3) Cabrera Godoy, A. Opus Cit. Pág. 36

(4) Cabrera Godoy, A. Opus Cit. Pág. 36

## 1.5 JEAN APLETON.

"...lo define como una organización del poder público que tiene como misión satisfacer, por los procedimientos propios del Derecho Administrativo, necesidades generales". (5)

## 1.6 BONNARD.

"...habla de los servicios públicos como organizaciones que forman la estructura misma del Estado". (6)

Por lo expuesto anteriormente, se puede inferir que los servicios públicos tienen tres elementos distintivos:

- a). Son organizados por el Gobierno;
- b). Persiguen un fin que es el de satisfacer las necesidades de interés general;
- c). Deben ser realizados de una manera regular y continua.

## 2. NOCION DE SERVICIOS PUBLICOS EN LA LEGISLACION MEXICANA.

Desafortunadamente, en la Legislación Mexicana, como en la doctrina, -

---

(5) Cabrera Godoy, A. Opus Cit. Pág. 36.

(6) Idem. Pág. 36.

no hay una línea a seguir en cuanto al criterio del servicio público, ya que en diversas leyes y aún dentro de un mismo ordenamiento se le da diversas acepciones, por lo cual, daremos a conocer algunas de las más importantes y, hasta el final de este inciso, la que nos parece más precisa. Anticipadamente ha de mencionarse que en la presentación de las siguientes ordenaciones he sido guiado por la lectura del libro "Derecho Administrativo" del Licenciado Gabino Fraga, siendo la aportación personal el transcribir las en forma literal al presente estudio.

## 2.1 Artículos Constitucionales.

Nuestra Carta Magna nos da diferentes formas de aceptación del servicio público, principiando por:

Artículo 3 Fracción IX.- "El Congreso de la Unión, con el fin de unificar y coordinar la educación en toda la República expedirá las leyes necesarias a fijar las aportaciones económicas correspondientes a ese servicio público..." Diciendo con esto que la educación es un servicio público.

El artículo 5 nos habla acerca de los servicios públicos que deben considerarse obligatorios para el ciudadano al decir en su cuarto párrafo - parte primera, lo siguiente: "En cuanto a los servicios públicos sólo podrán ser obligatorios,.... el de las armas y los de jurados, así como el desempeño de los cargos concejiles y los de elección popular, directa o indirecta..."

Como "empleos públicos" es la significación que da el artículo 13 en su parte segunda al determinar: "...Ninguna persona o corporación puede - tener fuero, ni gozar más emolumentos que los que sean compensación de -- servicios públicos..."

El sentido de "oficina pública" se deja sentir en las fracciones II y VI del artículo 27 al determinar:

Fracción II (Parte Cuarta).- "Los obispos, casas curales, seminarios o asilos de asociaciones religiosas, conventos o cualquier otro edificio que hubiere sido construido o destinado a la administración, propaganda o enseñanza de un culto religioso, pasarán desde luego con pleno derecho, al dominio directo de la Nación, para destinarse exclusivamente a los servicios públicos de la Federación o de los Estados, en sus respectivas - jurisdicciones".

Fracción VI. (Parte Segunda).- "Los Estados y el Distrito Federal, - lo mismo que los Municipios de toda la República, tendrán plena capacidad para adquirir y poseer todos los bienes raíces necesarios para los servicios públicos".

Así el artículo 73 en su fracción XXV recalca la función educativa del servicio público al estipular:

Art. 73.- "El Congreso de la Unión tiene facultad:

Fracción XXV.- Para ... dictar las leyes encaminadas a distribuir -- convenientemente entre la Federación, los Estados y sus Municipios el ejercicio de la función educativa y las aportaciones económicas correspondientes a ese servicio público..."

El artículo 97 en su párrafo segundo, parte primera nos da la significación de "empleo público" al decir:

"La Suprema Corte de Justicia podrá cambiar de lugar a los Jueces de Distrito, pasándolos de un Distrito a otro o fijando su residencia en otra población, según lo estime convenientemente para el mejor servicio público".

Las huelgas en los servicios públicos están contempladas en el Apartado "A" del artículo 123 en su fracción XVIII al señalar: "En los servicios públicos será obligatorio para los trabajadores dar aviso, con diez días de anticipación, a la Junta de Conciliación y Arbitraje, de la fecha señalada para la suspensión del trabajo,..."

Y, el significado de "oficina pública", vuelve a tratarse en el artículo 132 al estipular: "Los fuertes, los cuarteles, almacenes de depósito y demás bienes inmuebles destinados por el Gobierno de la Unión al servicio público o al uso común, estarán sujetos a la jurisdicción de los Poderes -- Federales..."

## 2.2. Ley de Bienes Nacionales.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de enero de 1969, siendo expedida por el Presidente Constitucional, Gustavo Díaz Ordaz, misma que habla acerca de los servicios públicos como si se trataren de -- una oficina pública en los artículos siguientes:

Art. 2.- "Son bienes de dominio público:

Fracción V.- Los inmuebles destinados por la Federación a un servicio público, los propios que de hecho utiliza para dicho fin y los equiparados a estos conforme a la Ley";

Art. 23.- "Están destinados a un servicio público, y por lo tanto, - se hallan comprendidas en la fracción V del artículo 2:

- I. Los palacios de los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial de la - Federación;
- II. Los inmuebles destinados a las Secretarías, Departamentos de Estado y sus Dependencias;
- III. Los inmuebles destinados a las oficinas y dependencias de los Poderes Legislativo y Judicial;

- IV. Los predios rústicos directamente utilizados en los servicios de la Federación;
- V. Los establecimientos fabriles administrados directamente por el Gobierno Federal;
- VI. Los inmuebles de propiedad Federal destinados al servicio de los Go---biernos de los Estados y Municipios, dentro de las respectivas jurisdicciones;
- VII. Los inmuebles que constituyen el patrimonio de los organismos públicos de carácter Federal. ..."
- VIII. Cualesquier otros inmuebles adquiridos por procedimientos de derecho público diversos a los señalados en la fracción II del artículo 3 de esta Ley (esto es, que no hayan sido nacionalizados)"

### 2.3 Código Penal para el Distrito Federal.

Fue publicado en el Diario Oficial del 14 de agosto de 1931 por el entonces Presidente de la República, el Ingeniero Pascual Ortiz Rubio, el ---cual trata el concepto de "servicio público" en los delitos de los funcionarios públicos efectuados en una oficina u organismo público, en los siguientes artículos:

Art. 217.- "Comete el delito de cohecho:

1.- La persona encargada de un servicio público centralizado o descentralizado, ..."

Art. 220.- "Comete el delito de peculado: toda persona encargada de un servicio público, ..."

Art. 222.- "Comete el delito de concusión: el encargado de un servicio, ..."

Usándose, como se dijo en un principio, la expresión de servicio público en el sentido de "oficina pública".

#### 2.4 Ley que Reglamenta a los Servicios Públicos.

Dicha Ley fue expedida por Manuel Avila Camacho, entonces Presidente-Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos y publicada el 19 de febrero de 1944, conteniendo en su primer artículo una definición de "servicio público".

Art. 1.- "Para los efectos de esta Ley, se entiende por servicio público el ejercicio de toda función o actividad que tenga por objeto la satisfacción de una necesidad pública, o de interés social, circunstancias que en cada caso determinará discrecionalmente el Departamento del Distrito Federal, el que, al hacer dicha determinación decidirá si la prestación

del servicio queda confiada a la Administración o deberá concesionarse; por el Departamento del Distrito Federal con la colaboración de los particulares".

## 2.5 Ley del Distrito Federal de 1970.

En esta Ley, del 29 de diciembre de 1970, se precisa y se define al servicio público como: "La actividad organizada que se realiza conforme a las disposiciones legales o reglamentarias vigentes en el Distrito Federal con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme y regular necesidades de carácter colectivo" (Art. 65).

Siendo esta la definición que mejor reúne, dentro de la legislación mexicana, los elementos enumerados que se mencionaban doctrinalmente: Son organizados por el Gobierno; persiguen el bienestar común; debiendo ser -- realizados de una manera regular y continua.

Así, el sustentante considero que el servicio público es aquella actividad por la cual se trata de satisfacer las necesidades de una colectividad, haciéndolo continuamente, en conformidad a las leyes y reglamentos -- del lugar de que se trate, por lo que, el servicio público funciona para -- el bien general de la población, debiendo ser controlado por el Gobierno.

## 3. CLASIFICACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

Doctrinalmente hay un sinnfn de maneras de clasificar a los servicios públicos, sin embargo y con el ánimo de no desviarnos demasiado del tema principal de tesis, nos ajustaremos a la que expone el Maestro Gabino Fraga, en la que los divide ya sea por su modo de satisfacción o por su modo de gestión. En la primera clasificación se dividen en: Nacionales, indirectos o directos, siendo cada uno de ellos:

- " a) Servicios Públicos Nacionales, es decir destinados a satisfacer necesidades de toda la Nación sin que los particulares obtengan individualmente una prestación de ellos, tales como el servicio de Defensa Nacional;
- b) Servicios Públicos que solamente de manera indirecta procuran a los particulares ventajas personales, tales como los servicios de vías generales de comunicación, los servicios sanitarios, lo de puertos y faros, etc.
- c) Servicios que tienen que satisfacer directamente a los particulares por medio de prestación individualizadas. Dentro de esta categoría se encuentran los servicios de enseñanza, de correos, etc." (7)

---

(7) Gabino Fraga. "Derecho Administrativo" Edit. Porrúa Méx. 1980. Pág. 244.

Desde el punto de vista de la gestión de los servicios públicos, éstos pueden separarse, ya sean manejados directamente por el Estado o por medio de concesiones otorgadas a individuos o empresas particulares. Siendo este medio de gestión al que deberemos de estudiar de una manera clara y concisa a fin de determinar si el servicio de coches de alquiler se enmarca en este supuesto jurídico.

"La concesión es un acto mixto compuesto de tres elementos: un acto - reglamentario, un acto condición y un contrato.

"El acto reglamentario fija las normas a que se ha de sujetarse el servicio...

"El acto condición, es el que como su nombre lo indica, condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la Ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, ...

"Finalmente, existe en la concesión un tercer elemento (un contrato) - cuya finalidad es proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede -- ser modificada unilateralmente por la Administración"(8)

-----

(8) Gabino Fraga, Ob. Cit. Pág. 245.

De tal manera podremos inferir que: "El concesionario viene a ser un colaborador del Poder Público en la realización del servicio autorizado de la concesión"(9)

La definición utilizada por el maestro Andrés Serra Rojas en cuanto al concepto de concesión de un servicio público, es la siguiente:

"La concesión de un servicio público es un acto administrativo completo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado temporalmente a un individuo o empresa concesionaria, que asume todas las responsabilidades del mismo y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios del servicio concedido"(10)

Así, Isafas Corona, transcribe del Semanario Judicial de la Federación, lo siguiente:

"El servicio de transporte de pasajeros en automóvil de alquiler encaja dentro de la correcta interpretación doctrinal de "servicio público", ya que reúne los siguientes requisitos: interfez por el establecimiento, regulación y control del citado servicio; que conforme a esos preceptos legales, se está previniendo que sólo mediante la intervención del Estado, pueden garantizarse al público las máximas condiciones posibles de eficiencia

( 9 ) Gabino Fraga. Ob. Cit. Pág. 248

(10 ) Andrés Serra Rojas, "Derecho Administrativo" Tomo II. Edit. Porrúa - Méx. 1979. Pág. 247.

cia, seguridad, orden, regularidad y economía en el ejercicio de la actividad de los particulares empresarios del mencionado servicio; y, finalmente, que sólo mediante autorización expresa del propio Estado, puede ser desempeñada la actividad de que se trata; por lo cual puede estimarse que el -- aludido "servicio de transportes de pasajeros en automóviles de alquiler", quede definido, sin género de duda, como un "servicio público" encomendado a particulares según que estas deban cumplir y en cuanto a condiciones a - que deba someterse la autoridad para el otorgamiento de autorización y per misos:..."(11).

Siendo la opinión del sustentante, que la presentación del servicio - de transporte de pasajeros en coches de alquiler encaja verdaderamente en lo que se denomina un "servicio público" ya que reúne todos los requisitos doctrinales para ser considerado como tal, estando de acuerdo con el Decre to de 1951, en el que se declara a este medio de transportación como "un - servicio público" concesionado, que tiende a satisfacer de forma directa - las necesidades de transporte del público en general.

-----  
(11) Isaias Corona Ortiz, "El Servicio Público aplicado a los transportes urbanos" Tesis UNAM. 1970.

CAPITULO SEGUNDO:

ANTECEDENTES JURIDICOS DEL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTES EN  
LA EPOCA CONTEMPORANEA:

1.- Epoca del Porfiriato.	15
2.- Epoca Revolucionaria.	18
3.- Reglamento de Tránsito en el D.F. de 1933	20
4.- Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal de 1942.	
5.- Reglamento de Taxímetros para Automóviles de Alquiler de 1950.	37
6.- Decreto que declara de Servicio Público a los Automóviles de Alquiler, de 1951.	41
7.- Decreto que declara obligatorio el uso del "Taxímetro" y fija la tarifa de los automóviles de alquiler, de 1952.	41
8.- Acuerdo para el aumento de permisos de 1968.	45
9.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto de 1959.	50

## CAPITULO SEGUNDO

"ANTECEDENTES JURIDICOS DEL SERVICIO PUBLICO DE  
AUTOTRANSPORTES EN LA EPOCA CONTEMPORANEA"

La forma en que progresaron los transportes de servicio público de alquiler en la Ciudad de México, tiene una importancia preponderante en nuestra vida cotidiana. Tan es así que en el presente capítulo se verán las formas en que el gobierno de la ciudad se ha visto exigido a reglamentar a los servicios públicos de alquiler.

## 1.- EPOCA DEL PORFIRIATO.

Bajo el régimen de Don Porfirio Díaz, los transportes de alquiler en la Ciudad de México, tuvieron tal auge que si para 1872 se contaban ya con 182 coches para el año de 1876 los coches de 'sitio' tenían un número total de 1630 vehículos siendo preciso, por lo tanto, que se reglamentara tanto su funcionamiento como su tránsito, mediante Decreto expedido al tres de mayo de 1894, el cual Diego López Rosado nos lo transcribe de la siguiente manera:

"...estableció que los animales que tiraban de los coches debían ser mansos, 'hechos al tiro', prohibiéndose usar los lastimados, enfermos o flacos; a los cocheros les exigió que se presentaran aseados, vestidos con pantalón, chaqueta, chaleco y corbata, tocados con sombrero de fieltro y calzados; prescribía también que sólo usaran látigo cuando fuera indispensable y condujeran el coche al 'paso rodado'. La tarifa que se fijó a este servicio era de seis de la mañana a diez de la noche, \$1.00 por hora los coches de primera, \$0.75 los de segunda y \$0.50 los de tercera y después de las --

diez de la noche el doble.

"Para 1900 habia 37 coches de primera clase, 179 de segunda y 315 de tercera; en 1903 los de bandera azul o de primera, disminuyeron a 14, los de roja o de segunda aumentaron a 401 y los de tercera, de bandera amarilla 349. El Reglamento expedido en 1905 estableció que los coches de primera cobraran en los días ordinarios por media hora o fracción, \$0.50 y en los extraordinarios, \$0.75; los de segunda, \$0.37 los días ordinarios y \$0.50 los extraordinarios. Más caro aún era el servicio de los llamados 'días especiales': el Martes de Carnaval, el 8 de Septiembre, y alguna fecha más en que se cobrara el doble.

"Ignacio Carranza, Consejal de Ayuntamiento, encargado del ramo de coches de alquiler experimentó, en Agosto de 1906 el 'tasámetro', que comprendía un aparato el 'podómetro' para marcar \$0.10 por kilómetro recorrido, un reloj para cobrar por hora (\$0.80 en los coches de bandera colorada y \$1.20 en los de azul), y otros más que indicaban las veces que se ocupara el coche el número de kilómetros recorridos, etc.; pero estos complicados aparatos no llegaron a aplicarse nunca.

"El Gobierno del Distrito Federal fijó nueva tarifa en 1907: \$1.00 por cuarto de hora los días ordinarios y \$1.25 los festivos; en caso de descompostura, se podía abandonar el coche, descontando del pago un cuarto de hora o esperar a que lo compusieran sin pagar ese tiempo. Se advirtió una mejora en el servicio cuando dejaron de utilizarse como coches de alquiler los

los desechos de los particulares, pues ya se compraban especialmente para - ese fin y muchos eran mejores que los de aquella procedencia y el Gobierno del Distrito autorizó poco después que los coches de primera cobraran un pe so por cada quince minutos y \$0.75 los de segunda.

"Para el 30 de Junio de 1906 había en la capital 8 'sitios' de coches de primera clase y 48 de segunda.

"El servicio de carros había aumentado considerablemente su número, - respecto a los existentes en 1900, pues los carros de dos ruedas sin muelles, que eran 1,034 llegaron a 2,433; los de cuatro ruedas sin muelles, de 631 a 929 y los de dos y cuatro ruedas con muelles, de 580 a 1,396".

"Con el nuevo siglo entraron los vehículos revolucionarios, los automóviles. En 1903 había ya 136 y tres años después, 800. El Gobierno del Distrito dictó, para prevenir accidentes, el Reglamento de 25 de agosto del referido año, ordenando que fueran de sistemas 'suficientemente experimentados y conocidos'; en lugares poco transitados la velocidad no excedería de 40 -- kms. y los de mayor circulación, de 10 kms.; donde este fuera excesivo, no - debía sobrepasar a coches ni tranvías; al aproximarse a los cruceros se anun- ciarla con una trompeta o un timbre sonoro, y si asustaban a los animales, - aminorarían su velocidad y aún se detendrían".(12)

-----  
 (12) López Rosado Diego. "Los Servicios Públicos de la Ciudad de México.  
 Ed. Porrúa. Méx. 1975. Págs. 195 y 196.

Este relato es interesante por diferentes causas ya que aquí se ve incremento que los coches de alquiler han tenido en el curso de la historia - de la Ciudad de México, así como los primeros reglamentos que existieron en nuestro siglo para regular el funcionamiento de estos, como también el antecedente directo de los conocidos aparatos llamados "taxímetros" y la fecha aproximada en que el automóvil ingresó a la vida pública de nuestro país -- así como la primera reglamentación de ésta y las restricciones que debían - de tener sus conductores. Una cosa de lo más importante, es el monto de -- las tarifas que se cobraban por tiempo y ya no por viaje como se hacía anteriormente.

## 2.- EPOCA REVOLUCIONARIA.

Hemos visto con anterioridad cuando ingresaron a nuestro país los primeros automóviles y de tal suerte nos estamos acercando a la fecha en que - el automóvil empezó a servir, ya no para uso particular y de lujo, sino tambien como un servicio público que ha de perdurar hasta nuestros días con el nombre popular de "taxí"; para saber este momento, es necesario continuar - con el relato del autor citado, ya que nos muestra una de las formas de la vida cotidiana de aquellos tiempos.

"Fue en la segunda década del presente siglo cuando los automóviles -- empezaron a usarse como coches de alquiler y como camiones de pasajeros. -- El primer sitio de automóviles lo estableció el norteamericano M.C. Hurrel- en la Alameda y cobraba \$8.00 la hora y \$10.00 los domingos y días festivos;

después, la Compañía de Auto-Taxímetros, S.A." estableció su sitio en la -- Calle de Gante y los precios que cobraba en sus recorridos eran: de la esta tua de Carlos IV a la Calle de Gante \$0.20; del Zócalo a San Lázaro \$0.20; de Gante a Buenavista \$0.45; de Gante a Santa María la Ribera \$0.70; del -- Zócalo a los Toros \$1.00. Estando parado el coche \$0.05 por cada dos minutos.

"Fue nombrado Miguel Lebrija como Inspector de Tráfico y Automóviles y el Presidente Madero anunció en abril de 1912, que el Gobierno del Distrito había enviado a la Secretaría de Gobernación entre otros proyectos, uno relativo a la circulación de automóviles, pero fue el Presidente Venustiano - Carranza quien en 1918, respondiendo a una necesidad urbana de la Ciudad de México, creó y reglamentó como una Dependencia del Gobierno del Distrito, - un Departamento de Tráfico, con el personal adecuado".

"Debido al constante aumento de vehículos, era necesario corregir las notorias deficiencias que mostraba el tráfico en la capital, dar seguridad a los peatones, establecer cuerpos de vigilancia en motocicletas, procurar evitar los embotellamientos y dar rápida circulación a los autos de carruajes".

"Conforme al ...Reglamento de Tráfico en el Distrito Federal, fueron - señaladas como infracciones: el que los automóviles se estacionaran en luga res no permitidos, el exceso de velocidad, el tomar o dejar pasaje a media calle, el quemar demasiado aceite y la falta de claxon. A los coches por no tomar la derecha, por exceso de pasaje y cargar bultos prohibidos, por no -

detenerse a una distancia de tres metros de los tranvías, por malas condiciones de los vehículos, etc. y a los carros, por manejar en estado de embriaguez, por exceso de carga, por no tomar su derecha, por falta de pes--  
cante, etc. (13).

Fue con el General Alvaro Obregón, en su periodo presidencial, cuando ordenó que los automóviles sustituyeran el uso de los carruajes en el Palacio Nacional a partir de 1925.

### 3.- REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL D.F. DE 1933.

Este reglamento salió publicado en el Diario Oficial de la Federación el día treinta de junio de 1933 (14), siendo expedido por el entonces Presidente Constitucional Substituto, Abelardo L. Rodríguez. Dicho Reglamento - consta de 258 artículos y cuatro transitorios, dividido en siete Títulos.

Así en el apartado de las "Disposiciones Preliminares", el Artículo --  
10. dice:

ART. 10.- "El presente reglamento tiene por objeto establecer las bases y los requisitos a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes en las vías públicas del Distrito Federal...".

(13) Diego López Rosado. Opus Cit. Págs. 252 y sigs.

(14) Diario Oficial de la Federación de fecha 30 de junio de 1933..

Dicho artículo nos indica claramente que todavía en esas fechas se -- utilizaban los vehículos impulsados por animales de tiro.

El artículo 14 nos clasifica a los vehículos y da una definición de - vehículos de alquiler en su fracción III de la siguiente forma:

ART. 14.- "Los vehículos se dividen en: 'exentos de pago de los derechos de placas', particulares, de alquiler de pasajeros, de carga, de emergencia y de 'equipo especial móvil'".

Fracc. III.- "Vehículos de alquiler son aquellos que se utilizan para el transporte de pasajeros o mercancías, sin tener itinerarios fijos y cuyos servicios se pagan por viajes o por horas".

Dicha fracción fue reformada el 24 de agosto de 1934 de la siguiente manera:(15).

Fracc. III.- "Vehículos de alquiler para pasajeros son aquellos que - utilizan para el transporte de personas, sin tener itinerarios fijos y cuyos servicios se pagan por viajes o por horas.

El artículo 16 determinaba los requisitos necesarios para inscribir un

-----

(15) Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de agosto de 1934.

vehículo en el Registro de la Oficina de Tránsito siendo reformado el 21 de febrero de 1935 para quedar como sigue:

ART. 16.- "Para inscribir un vehículo en el Registro de la Oficina de Tránsito, será necesario:

I.- Llenar la solicitud correspondiente...

II.- Entregar dicha solicitud en la Oficialía de Partes de la Oficina de Tránsito, acompañando a ella los siguientes documentos:

a).- Comprobantes de propiedad sobre el vehículo de que se trate;

b).- Constancia de haberse cancelado el registro del vehículo, si había sido inscrito en ocasión anterior, aún cuando no hubiese sido el Distrito Federal;

c).- El o los contratos de trabajo celebrados por el propietario con los trabajadores que vayan a manejar vehículos, cuando se trate de vehículos de alquiler para pasajeros;

d).- Manifestación, en su caso, cuando vaya a ser el propietario del vehículo de alquiler para pasajeros quien lo maneje personalmente.

Si el propietario del vehículo de alquiler para pasajeros que lo maneja personalmente, emplea a alguna persona que lo sustituya en tal actividad, deberá manifestarlo así y estará obligado a presentar el -- contrato de trabajo correspondiente.

V.- Obtener la tarjeta de circulación, que será entregada en la Oficina de Tránsito y que deberá ser llevada siempre por los conductores del vehículo...

La tarjeta de circulación para los vehículos de alquiler para pasajeros, deberá contener, los siguientes datos:

a) Nombre del propietario del vehículo, con la anotación de ser el mismo propietario quien lo manejará y, en su caso, los nombres de -- las personas con quien el propietario haya celebrado contrato de trabajo para que lo sustituyan en tal actividad;

b) Nombres de los trabajadores con quienes el propietario del -- vehículo de alquiler para pasajeros haya celebrado contrato de trabajo cuando vayan a ser los obreros quienes manejen normalmente el vehículo "

Las placas que deberán ser usadas por los vehículos fueron clasificadas por el artículo 28 de la siguiente manera:

ART. 28.- "Las placas para vehículos que hará fijar en ellos la Oficina de Tránsito, se clasificarán en: 'exentas de pago', para Diplomáticos, para "demostración", para vehículos particulares y para vehículos de alquiler".

En el artículo 38 se especificaban las condiciones necesarias para que los automóviles de alquiler circularan en la Ciudad de México:

ART. 38.- "...

I.- Ofrecerán las necesarias comodidades, de acuerdo con la categoría del vehículo.

II.- Llevarán marcado en lugar visible, en el interior del vehículo, una copia autorizada de la tarifa de precios que sea permitido cobrar, y el número de la placa.

IV.- Pasarán revista bimestralmente ante el comisionado de la Oficina de Tránsito, en el 'sitio', a que pertenezcan, y si no son de 'sitio', en el lugar y a la hora que oportunamente fije la Oficina de -

Tránsito, por medio de una cita publicada en uno de los periódicos de mayor circulación".

También es importante destacar la clasificación que de los conductores hace el mismo Reglamento, distinguiendo al "automovilista" del -- "chofer", al conductor de automóviles autocamiones o autobuses que tripule vehículos de cualesquiera de esas clases, destinados al servicio público o particular en el transporte de pasajeros o de carga, ya sean de su propiedad o de la persona a quien preste sus servicios..." ---- (Artículo 61).

El Título Sexto en su Capítulo III nos habla acerca de las normas establecidas para los 'sitios', destacando las siguientes:

Art. 209.- "Para los efectos de este Reglamento, se entiende por "sitio", el lugar en la vía pública donde se establece un depósito de automóviles de alquiler para pasajeros, al servicio del público".

Art. 210.- "Los sitios" de automóviles podrán establecerse en -- los lugares en donde a juicio de la Oficina de Tránsito sean necesarios para el servicio del público y no estorben a la circulación, y los permisos para establecerlos serán expedidos por esa Oficina gratuitamente, señalándoles un número de orden a cada 'sitio'".

III.- A que los lugares donde se encuentren los "sitios" así como la acera correspondiente, sean conservados en buen estado de limpieza, y a que el personal a su servicio guarde orden y compostura y sirva al público con todo respeto y atención.

IV.- "A fijar un disco indicando el número del "sitio" conforme al modelo que apruebe la Oficina de Tránsito.

En ese disco harán constar las horas durante las cuales estarán los vehículos al servicio del público y a la tarifa de precios autorizada.

V.- A marcar en la parte delantera y en la parte de atrás de los vehículos, en forma visible el número del "sitio" al que pertenezcan".

De esta breve manera hemos visto como trató el legislador de darles una regulación efectiva al servicio público de alquiler y tratar de controlar asimismo el lugar de ascenso de dichos vehículos, así como la identificación del lugar donde atenderían al público para su fácil ubicación. En este sentido fue un logro bastante plausible, ya que permitía al usuario conocer y reconocer al vehículo particular del de alquiler.

4. Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal de 1942.

El 14 de Abril de 1942 (16), siendo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Manuel Avila Camacho, se publica en el Diario -- Oficial de la Federación el Reglamento que nos ocupa; el cual constaba de 67 artículos y 6 transitorios, regulando con éstos el transporte local de pasajeros en el Distrito Federal, determinando que dicho medio de conducción de persona era "... un servicio público, cuya prestación es facultad del Departamento de dicha entidad..." (Art. 1 parte primera).

Asimismo, que dicha prestación de servicios podía hacerse "...por el propio Departamento o... encomendarse a empresas o particulares..." ---- (Art. 1 parte segunda), siendo el Departamento quien determinará las medidas para controlar y coordinar a los medios de transporte, debiendo"... sujetarse para la explotación del servicio a las disposiciones del Presente Reglamento" (Artículo 2). De tal manera la autorización a particulares podría consistir en: a) Concesiones y; b) Permisos (Artículo 4 párrafo - primero). Siendo los permisos otorgados"... cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios fijos y cuyos servicios se paguen por viaje o por hora". (Artículo 6). Siendo requisito indispensable para el otorgamiento de estos permisos que "... a juicio de las autoridades encargadas..." haya: a).- Necesidad de establecer nuevos sistemas de transportes; b) necesidad de dar servi--

cio en zonas mal comunicadas en la actualidad o que carecen de medios de comunicación; c) necesidad de que la capacidad del servicio propuesto sea adecuado a las necesidades del público" (Art. 8).

El artículo 16 especifica en manera clara las obligaciones que debía de cumplir el permisionario siendo las siguientes:

- 1.- Prestar el servicio de manera uniforme y continua;
- 2.- Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, salvo en los siguientes casos de excepción imputables a los propios solicitantes: encontrarse en estado de ebriedad o desaseo notorio; hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos, actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres; pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones reglamentarias; no existir mutuo acuerdo sobre el importe de la prestación del servicio en los casos en que no haya tarifa autorizada o cuando expresamente el Reglamento establezca que dicha prestación que dará sujeta a cuotas convencionales.
- 3.- Declarar expresamente que se somete a las disposiciones de este Reglamento, a las estipulaciones que se establezcan en los contratos o a las condiciones que se señalen en los permisos.
- 4.- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, hono

rarios, tarifas, especificaciones sobre equipo, condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia que a juicio de la autoridad exija la prestación del servicio público.

- 5.- Otorgar las garantías previstas en el presente Reglamento.
- 6.- Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones de este Reglamento, tendientes a subsanar las deficiencias del -- servicio.
- 7.- Aceptar la intervención del Departamento de la Administración del servicio en casos de resolución del contrato, revocación -- de permisos o, en todos aquellos que exista amenaza de suspensión del propio servicio.
- 8.- Conservar las instalaciones y el equipo en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad con las disposiciones -- del presente Reglamento.
- 9.- Contar con el personal idóneo que tenga la educación y correcta presentación que exige el servicio del público".

Así el artículo 17 nos dice cuales son algunos de los requisitos para obtener el servicio ya sea por concesión o permiso:

Art. 17.- "El interesado en obtener concesión o permiso para la explotación o aprovechamiento de un servicio... deberá por sí mismo, o por medio de representantes ... formular solicitud al expresado Departamento (Del Distrito Federal), la cual tendrá los siguientes datos y documentos:

- 1.- Nombre completo, edad, nacionalidad y domicilio del solicitante.
- 2.- Comprobación de que es mexicano por nacimiento.
- 3.- Indicación de los elementos de que dispone para poner en explotación el servicio.
- 4.- Declaración de que sus condiciones económicas le permitirán otorgar amplia garantía del cumplimiento de las obligaciones provenientes de la concesión o permiso que solicita.
- 5.- Tratándose de personas morales, la solicitante deberá comprobar que está organizada conforme a las leyes del país: y en caso de que tenga o llegue a tener socios extranjeros, estos deberán hacer manifestación formal de que se consideran como nacionales respecto de las concesiones o

permisos, bajo la pena de perder en beneficio del Departamento, las inversiones que hubieren hecho o llegaren a hacer y los derechos que se deriven de las mismas.

6.- " ... "

Además los permisionarios o concesionarios debían otorgar garantías de \$200.00 ante la Tesorería del Distrito Federal para asegurar que "... el solicitante continuará los trámites para obtener la concesión o permiso hasta lograr una resolución definitiva..." (Art. 18 párrafo primero) sin la cual no se procedía al estudio de la solicitud presentada penalizándose con su pérdida en caso de suspender el trámite por un término de tres meses. (Art. 18 párrafo segundo).

Acerca de las garantías que debía otorgar el permisionario debían incluirse:

"... el pago de las responsabilidades provenientes de la observancia de los Reglamentos vigentes en Materia de Tránsito y Transportes, o del incumplimiento de las condiciones fijadas en la concesión o permiso; las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene; así como las que se deriven de accidentes y de las relaciones estable-

cidas por las disposiciones sobre trabajo". (Art. 21).

Solamente tenían derecho a pedir la concesión o permiso las personas físicas que aparte de los anteriores requisitos cumplieran con - los siguientes:

- a) Ser mexicano por nacimiento;
- b) Mayor de edad;
- c) Estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse;
- d) Comprobar que posee la capacidad económica suficiente para - satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya --- prestación se trate. (Art. 23).

Este reglamento restringe el otorgamiento de permisos a sólo -- tres por persona en su artículo 25 y asimismo el "... Departamento del Distrito Federal se reservaba el derecho de rescindir administrativa-- mente los permisos por causa imputables al permisionario..." (Art. 26).

Los permisos podían ser refrenados cada 5 años, diciendo el Ar-- tículo 30 las causas por la que se podría refrenar los permisos, sien-- do las siguientes:

Que "... al expirar el término por el que se fueron otorgados, a condición de que los beneficiarios continúen satisfaciendo el cumplimiento de las obligaciones impuestas por su permiso".

Así las concesiones o permisos sólo podían traspasarse con la -  
anuencia del Departamento, tal como lo establece el artículo 31;

Art. 31.- "Los derechos derivados de una concesión o permiso -  
otorgados por el Departamento del Distrito Federal para la explotación  
del servicio público de transporte local de pasajeros, sólo podrán ---  
traspasarse previa la conformidad expresa del propio Departamento. Sin  
dicho requisito, no surtirá efecto la operación que se hubiere concer-  
tado en contravención con este mandato.

"El nuevo concesionario se hará responsable del cumplimiento de -  
las obligaciones derivadas de la concesión en los mismos términos en que  
lo era el concesionario anterior".

Las causales de rescisión de las concesiones o permisos están es  
tipuladas en los siguientes artículos:

Art. 50.- "Son causas de rescisión de las concesiones:

- a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado para -- tal efecto, por la concesión, salvo en caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario.
  
- b) La interrupción del servicio público prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.
  
- c) Cambiar el beneficiario de la concesión, su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válidamente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente su renuncia de sus derechos de extranjería.
  
- d) Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas fijadas, y apartarse de los itinerarios señalados sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.
  
- e) Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, deja de ser satisfactoria.

- f) No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal relativas a disposición o reparación de equipo cuando este deje de satisfacer las condiciones de eficiencia, higiene, seguridad y comodidad inherentes a la prestación del servicio público de que se trate.
- g) Si los vehículos o el personal designados al servicio no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.
- h) Las demás causas que expresamente se señalen en el contrato - respectivo".

Lo que establecen los artículos 3 y 6 transitorios en materia de permisos, o sea, de automóviles de alquiler, es lo siguiente:

Art. 3 Transitorio.- "Las personas que a la fecha de expedición de este Reglamento exploten servicio local de transportes por vehículos sin itinerarios fijos cuyos servicios se paguen por viaje o por hora, - deberán dentro del plazo de seis meses, contado de la fecha de vigencia de este ordenamiento, solicitar el permiso de explotación correspondiente, el cual le será expedido si los interesados satisfacen los requisitos que señala el presente Reglamento".

Art. 6 Transitorio.- "El número de los vehículos destinados al -

servicio público de transportes de pasajeros que carecen de itinerario fijo, deberá ser proporcional a las exigencias de la ciudad para esta clase de servicio; y a la necesidad de no congestionar el tránsito en la zona de mayor densidad de circulación de la misma. El Departamento del Distrito Federal limitará por ahora los permisos para la explotación de vehículos de alquiler destinados al transporte de pasajeros, - al número de los que actualmente existen, y tomará las medidas necesarias para que se formen sitios de estacionamiento de dichos vehículos, a fin de evitar la circulación continua de los mismos a toda hora del día".

3. Reglamento de Taxímetros para Automóviles de Alquiler de --- 1950.

Es publicado el 29 de noviembre de 1950, expedido por el entonces Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Miguel Alemán V., el cual consta de diez partes que comprenden - 31 artículos y una parte especial de "Definiciones", la cual alberga - textualmente las siguientes (17):

"TAXIMETRO": Aparato para calcular y registrar automática y proporcionalmente a uno o más factores determinados de antemano, el precio por alquiler de un vehículo.

(17).- Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de noviembre de 1950.

"TABLERO DEL TAXIMETRO": Carátula en que se encuentran todos -- los registros propios del instrumento.

"BANDERA": Placa de metal o cualquier otro material de resistencia adecuada, unida por medio de un soporte, al final del brazo de la palanca de control que pone en operación al taxímetro.

"BANDERAZO": Acción de pasar la bandera a la posición que deja al taxímetro en condiciones para ejercer su función.

"CUOTA INICIAL": Cantidad fija que se autoriza como registro -- inicial en el costo del pasaje.

He de hacer notar que por el nombre de "Taxi", que es como se le conoce actualmente a los coches de alquiler, proviene del apócope de "Taxímetro", ya que solamente los automóviles de alquiler utilizan este aparato.

De tal manera, el artículo 1 nos especifica cuando deberán usarse los taxímetros:

Art. 1.- "En los casos en que las autoridades Federales o Locales establezcan como factores para determinar el precio por alquiler -

de automóviles para el servicio urbano de pasajeros, la distancia recorrida o el tiempo de utilización del vehículo, será obligatorio el uso en los mismos del taxímetro".

Los modelos autorizados para su uso eran especificados en el artículo 3 que a la letra dice:

Art. 3.- "Sólo serán autorizados para su uso, ...los modelos de taxímetro que previamente hayan sido 'aceptados a verificación' por la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía..."

La parte de "Especificaciones" determina las características de los taxímetros y su funcionamiento.

Art. 6.- "El mecanismo del aparato deberá estar resguardado por una caja resistencia y cuya construcción garantice su protección eficaz"

Art. 7.- "Deberán ostentar en lugar visible y de manera permanente la marca, serie, y número de fábrica o el de la autoridad, empresa o persona que lo utilice".

Art. 8.- "La carátula del taxímetro deberá constar, por lo menos, con un registro que indique al pasajero el importe total por concepto -

del servicio prestado y por un dispositivo que claramente da a conocer la condición de tarifa que se aplica para el cómputo de dicho importe".

Art. 10.- "Los caracteres de los registros para la estimación de las medidas, deberán ser de dimensiones, colorido y colocación tales, - que sean fácilmente legibles en condiciones normales a una distancia mínima de 1.5 metros"

Art. 13.- "La bandera deberá ostentar la palabra 'libre' y estar relacionada al mecanismo del aparato indicando, por medio de su posición, si el automóvil se encuentra disponible o en servicio".

Art. 15.- "El registro que marque el importe por concepto de pasaje, deberá borrarse automáticamente o dejar ostensible, exclusivamente, el importe de la cuota inicial cuando la bandera esté en posición de 'libre'".

Art. 16.- "El tablero y la bandera del taxímetro deberá entrar, con un dispositivo que permita el cambio de la tarifa de tiempo a la distancia y viceversa. En ninguna circunstancia le permitirá la función simultánea de ambos registros".

Art. 20.- "Las pruebas de verificación a que serán sometidos --

los taxímetros consistirán esencialmente en:

- a). Pruebas en "banco" relativas a distancia.
- b). Pruebas en "banco" relativas a tiempo.
- c). Pruebas en carretera relativas a distancia".

En los posteriores artículos se explica la forma en que se llevan a cabo las pruebas antes mencionadas, bastando mencionar que estaban reguladas del artículo 21 hasta el 28, terminando dicho Reglamento analizado, con el artículo 31 que determinaba las responsabilidades en que incurrían por la falta de cumplimiento al mismo.

6. Decreto, que Declara de Servicio Público a los Automóviles de Alquiler, de 1951.

Este Decreto fue publicado el día 31 de diciembre de 1951 en el Diario Oficial de la Federación y en su artículo 1o. textualmente establecía: "Se declara servicio público, la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal".

7. Decreto que Declara Obligatorio el Uso del "Taxímetro" y Fija la Tarifa de los Automóviles de Alquiler, de 1952.

El Presidente Miguel Alemán hace publicar en el Diario Oficial de la Federación, el día 12 de noviembre de 1952, el Decreto indicado en el rubro, teniendo los siguientes (18):

" C O N S I D E R A N D O S "

"Que es facultad del Estado regular los servicios públicos y determinar... (sus) tarifas... (para) mantener un equilibrio económico -- que permita la subsistencia del servicio en forma regular continua y -- uniforme..."

"Que respecto al servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, es necesario que el Gobierno autorice al permisionario una remuneración equitativa y razonable, tanto para no hacer fracasar la explotación del servicio por incosteabilidad, como para evitar que la prestación se interrumpa o pueda realizarse en condiciones desfavorables para el público;

"Que corrigiendo la anarquía que actualmente existe para el cobro del servicio con la uniformidad y certeza de un precio justo para su -- prestación... (se expide) ... el siguiente Decreto:

-----

(18) Diario Oficial de la Federación de fecha 12 de noviembre de 1952.

Art. 1.- "Se establecen como factores para determinar el precio por alquiler de automóviles sin itinerario fijo para el servicio de pasajeros en el Distrito Federal la distancia recorrida o el tiempo de utilización del vehículo".

Art. 2.- "Es obligatorio el uso del aparato "taxímetro" en los automóviles de alquiler".

Art. 3.- "El servicio con taxímetro será obligatorio dentro de los límites del Distrito Federal. Fuera de ese perímetro, el precio del Servicio será convencional".

El artículo 4 clasificaba el servicio de taxis en:

- 1). Servicio regular de ruleteo;
- 2). Servicio de sitios;
- 3). Servicio por tiempo;
- 4). Servicios especiales.

El artículo 5 determina las tarifas, siendo estas de \$1.00 por banderazo, comprendiendo los primeros 225 metros y \$0.05 por cada 125 metros o fracción y una cuota adicional de \$0.50 sobre lo que marque el aparato adicionándosele, igualmente, si el coche de alquiler procedía -

de algún 'sitio'; y, si el automóvil era alquilado por tiempo, se cobraba a razón de \$9.00 la hora.

El artículo 7 marcaba una sanción contra aquellos autos que no estuvieran provistos de taxímetro, y así, el artículo habla de que --- "... en el caso de que se compruebe la descompostura o inutilización accidental del vehículo por lo que se hace a su taxímetro, cuya reparación o sustitución de este último no pueda obtenerse en el término de 24 horas, inmediatamente será presentado el automóvil ante las autoridades de Tránsito para su inspección pericial, la que servirá de base para la expedición de un 'permiso provisional para servicio de alquiler sin taxímetro' no mayor de 5 días y sin el cual no podrá prestarse el servicio de transportación".

El artículo 10. estipula que: "Durante la vigencia del permiso provisional para servicio del alquiler sin taxímetro, el cobro de su prestación se hará mediante cuotas convencionales que, proporcionalmente, no podrán exceder de las tarifas autorizadas en el artículo 5".

Termina el Decreto estudiado con el artículo 12 que estipula que: "... compete a la Dirección General de Policía y Tránsito y Transportes del Distrito Federal, vigilar el cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Decreto".

#### 8. Acuerdo para el Aumento de Permisos, de 1968.

Como sería muy largo de enumerar todos y cada uno de los Acuerdos que se han dado para la obtención de placas de alquiler, solamente nos referimos a éste y daremos un cuadro estadístico de los automóviles que han existido desde el año de 1935 hasta la fecha en el Distrito Federal y cuales se ocupan de la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

El acuerdo que nos ocupa fue expedido por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, Don Alfonso Corona del Rosal, después de que el Presidente de la República, Licenciado Gustavo Díaz Ordaz, había lanzado una "Declaratoria" que expresaba: Que en virtud del incremento de habitantes en la Ciudad de México, era necesario aumentar el número de automóviles de alquiler en un número de 2,500 a los ya existentes. Dicho Decreto consta de ocho artículos, los cuales serán transcritos en su totalidad y fue publicado el día 25 de agosto de 1968 con el rubro - (19):

"Acuerdo que autoriza a la Dirección General de Tránsito para conceder de inmediato hasta 2,500 nuevos permisos para el servicio público de transportes de alquiler, para el transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal".

(19) Diario Oficial de la Federación de fecha 25 de agosto de 1968.

PRIMERO.- "Se declara que existe la necesidad de aumentar el número de automóviles de alquiler para el transporte de pasajeros sin itinerario fijo en el Distrito Federal".

SEGUNDO.- "Se autoriza a la Dirección General de Tránsito para conceder de inmediato hasta 2,500 permisos nuevos para el servicio público a que se refiere el punto anterior".

TERCERO.- "Los permisos que autoriza el presente acuerdo se otorgarán de preferencia a los trabajadores organizados del transporte de pasajeros que no sean propietarios de vehículo alguno dedicado al transporte y que, además de llenar los requisitos reglamentarios, garanticen en forma efectiva el cumplimiento de las obligaciones que establece el Departamento mencionado.

CUARTO.- "Además de los requisitos legales y reglamentarios previstos en los ordenamientos en la materia y los que se establecen en los puntos segundo y tercero del presente Acuerdo, el solicitante de un permiso debe llenar los siguientes requisitos para que pueda obtenerlo:

- a) Ser mexicano y haber cursado cuando menos hasta el sexto año de educación primaria.

- b) Demostrar que actualmente trabaja como chofer prestando servicio de transporte de pasajeros sin itinerario fijo en vehículo de tercera persona.
- c) Que tenga licencia de chofer de primera, expedida por la --- Dirección General de Tránsito del Distrito Federal.
- d) Que no sea permisionario en ninguna de las ramas del transporte.

QUINTO.- "Las solicitudes deberán ser expedidas ante la Dirección General de Tránsito del Distrito Federal en las formas que al efecto se entreguen gratuitamente a los interesados".

SEXTO.- "El servicio que presten los permisionarios conforme con este Acuerdo, estará sujeto a la tarifa que se apruebe legalmente, tomando en cuenta los factores que influyan en su fijación".

SEPTIMO.- "Los propietarios de automóviles de alquiler que actualmente prestan servicio de transporte de pasajeros en cualquier forma, podrán acogerse a los beneficios del presente Acuerdo y sujetarse a la tarifa que se autorice, siempre y cuando acepten las prevenciones -- del mismo".

OCTAVO.- "Con posterioridad a este Acuerdo deberán hacerse nuevos estudios para determinar en vista de los resultados prácticos que se vayan obteniendo y de la verificación de las necesidades de la población del Distrito Federal, los permisos que sucesivamente se requieran seguir expidiendo, a fin de que sean autorizados por el suscrito - hasta cubrir dichas necesidades".

Para hacer notar la importancia que tienen los automóviles de alquiler en la transpórtación de pasajeros en la Ciudad de México, es necesario ver el siguiente cuadro estadístico cuyos datos fueron sacados del "Anuario Estadístico" que actualmente edita la Secretaría de Programación y Presupuesto.

AÑO	COCHES DE ALQUILER	Y	PARTICULARES
1935	4, 538		17, 699
1938	4, 352		24, 585
1940	4, 552		30, 968
1960	14, 915		173, 870
1970	21, 334		557, 686
1979	36, 489		1'303, 848

Para el año de 1986 se calcula que los automóviles de alquiler -- con placas ascenderán a cerca de 105,000 unidades y los particulares a -

cerca de dos millones. Es importante destacar que dentro de los coches -- de alquiler se encuentran los llamados "tolerados", que por su rápido crecimiento han llegado a extenderse a casi 35,000 unidades pero como sería un tema muy álgido de tocar, nos restringimos al ámbito de los ya permitidos para no desviar nuestro estudio.

Es de hacer notar, para una idea aproximada de la importancia actual del servicio público que nos ocupa, los ingresos promedio de los choferes dedicados a transportar personas. De un estudio de campo, en el cual se entrevistaron a más de cerca de mil taxistas, tienen un ingreso libre de gastos de 50 mil pesos diarios; los cuales multiplicados por 100,000 unidades nos dá un resultado de cinco mil millones de pesos diarios, lo que por sí sólo nos demuestra la importancia del presente estudio. Además si se toman en consideración que los taxis, trabajan generalmente en dos turnos, la cantidad anterior se puede aumentar al doble.

En otro aspecto, si se toma en cuenta, que el promedio de personas -- por familia es de cinco, y que de, cada taxi depende una familia, cuando -- menos, tenemos que, del producto del trabajo de los taxis, viven directamente un total de quinientas mil personas, casi el 4% de los habitantes -- de la Ciudad de México, dejando a un lado a las personas que dependen indirectamente del servicio en estudio, tales como, mecánicos, refaccionarias automotrices, etc., por lo que, a nuestro modo de ver, es más que suficiente para justificar la presentación de este trabajo.

9.- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 9 de Agosto de 1989.

Este ordenamiento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el miércoles 9 de agosto de 1989, integrándose de 158 artículos y 8 transitorios, divididos en trece capítulos y transitorios, sobresaliendo, para -- efectos de nuestro estudio los artículos 20,22, 23 párrafo segundo fracción II, 29 párrafo segundo, 41,56 fracción II, así como del numeral 105 al 116 (capítulo VIII "De la prestación del Servicio Público de Transporte"; sección primera: "Del transporte público de pasajeros"), en los cuales respectivamente se ven: clasificación de los vehículos; clasificación por su uso; tipos de placas que conceden; requisitos para dar de baja a los vehículos; la obligación de efectuar revista periódica; el tipo de licencia necesaria para el manejo de vehículos de acuerdo a su categoría; y, normas específicas sobre el transporte público de pasajeros.

Así tenemos que los vehículos se clasifican según su peso y por el uso al que están destinados, que pueden ser, particulares, mercantiles o públicos, entendiéndose a estos como "aquellos de pasajeros o de carga que operen mediante el cobro de tarifas autorizadas, por medio de una concesión o permiso y aquellos que pertenezcan al Departamento u otras Dependencias y entidades Gubernamentales que estén destinados a la prestación de un servicio público" (artículo 22). De igual forma, el Departamento del Distrito Federal, permitirá el tránsito de vehículos conforme al registro vehicular correspondiente que se compone de placas de matrícula, (que pueden ser: a) de servicio particular y mercantil; b) de servicio público; c) de traslado

6 d) para diplomáticos), calcomanía y tarjeta de circulación.

Para poder dar de baja a un vehículo destinado al servicio público de transporte de pasajeros sólo se hará mediante la sustitución del vehículo por otro que se destine al mismo servicio.

Así mismo, este tipo de vehículos deberán efectuar una revista periódica con el objeto de verificar sus condiciones de funcionamiento y que cuente con el equipo reglamentario, ya que en caso de no realizar lo anterior o de no satisfacer los requisitos, el Departamento del Distrito Federal procederá a la revocación de la concesión o permiso (artículo 41), debiendo además de portar la licencia denominada Tipo B, según lo establece el artículo 56 fracción II.

Con respecto a las normas específicas que el Reglamento en comento estipulan en su Capítulo VIII, titulado "De la prestación del servicio público de transporte", en su Sección Primera, denominada "Del transporte público de pasajeros", sobresalen las siguientes consideraciones: 1) clasifica a los vehículos de transporte de pasajeros en vehículos sin itinerario fijo (taxís) o con itinerario fijo (autobuses, trolebuses, combis y minibuses); 2) la obligación de exhibir en lugar visible la identificación del conductor conteniendo fotografía reciente, nombre completo y datos que identifiquen a la unidad; además, 3) se establece la obligación de contar con póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil por accidentes, así como las lesiones y daños que se puedan ocasionar a los usuarios y peatones; 4) de igual forma, se ratifica la obligación del uso del taxímetro; 5) no se permite se cargue combustible con pasaje a bordo; y, 6) lo más relevante, en mi opinión, es la

normatividad que se le dá a las combis y microbuses, conocidos como peseros; en cuanto a los carriles de circulación, ascenso y descenso de pasajeros, -- sitios, bases de servicio y cierres de circuito, ubicación de éstos, las --- obligaciones que tienen los conductores, etc. por lo que, a parecer del sus- tentante, es un intento bastante loable por parte de la asamblea de represen- tantes del Distrito Federal, de legislar adecuadamente sobre un problema --- real y vigente en nuestra ciudad.

### CAPITULO TERCERO:

#### RELACIONES JURIDICAS QUE HACEN POR MOTIVOS DEL USO DE VEHICULOS DE ALQUILER.

##### 1.- Ante el Estado.

53

- A) De Derecho Constitucional
- B) De Derecho Administrativo
- C) De Derecho Fiscal

##### 2.- Ante los Particulares

67

- A) Contrato de Transporte
- B) Contrato de Adhesión
- C) Contrato de Transacción
- D) Contrato de Arrendamiento de la Concesión.

##### 3.- Del operador del vehículo ante el dueño de éste.

CAPITULO TERCERO  
"RELACIONES JURIDICAS QUE NACEN POR MOTIVOS DEL  
USO DE VEHICULOS DE ALQUILER"

En los anteriores capítulos, se han analizado los antecedentes, - tanto históricos como jurídicos, del servicio público de autotransporte de pasajeros así como una breve semblanza sobre los conceptos de "servicio público" y "concesión administrativa".

El presente capítulo tratará sobre las relaciones jurídicas que - nacen por motivo del uso de los automóviles de alquiler en la actualidad, clasificándolas con respecto a la persona física o moral que se producen.

1. ANTE EL ESTADO

Entre el permisionario de un automóvil de servicio público de alquiler y el Estado, representado por las diversas autoridades con la que se tienen contacto, se establecen lazos legales que pueden abarcar las - ramas del Derecho Constitucional, Administrativo y Fiscal, de la siguiente manera:

A) De Derecho Constitucional.

En esta rama del derecho, encontraremos la primera relación de tipo jurídico entre el permisionario y el Estado, en el artículo 50. de la

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, vigente, pues es te consigna, en su primer párrafo, la libertad de trabajo, de la manera siguiente:

" Art. 5o.- A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a - la profesión, industria, comercio, o trabajo que le acomode, siendo lícitos. (...)"

Del texto anterior se puede constatar que el Estado, a través de - la Constitución, garantiza y otorga la libertad de trabajo de todos sus habitantes, siempre y cuando no atenta a las buenas costumbres, a la moral o al Derecho, es decir, que sea permitida en las leyes. Supuesto, - que permite el libre ejercicio del ruleteo, el cual es nuestro objeto de estudio.

Otra relación que se establece entre los permisionarios y el Estado, es la obligación por parte de los primeros, de contribuir a los gastos públicos mediante el pago de los impuestos respectivos, tal y como - lo establece la fracción IV del artículo 31 de nuestra Carta Magna:

" Art. 31.- Son obligaciones de los mexicanos:

(fr.) IV.- Contribuir para los gastos públicos, así de la Federa-

ción como del Estado y municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes".

Así mismo, nuestra Constitución, en su artículo 32, en su parte -- primera, nos habla de la preferencia con que cuentan los mexicanos para poder ejercer el servicio público de transporte de pasajeros en coches de alquiler, al anunciar que:

"Art. 32.- Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en -- igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos y comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. (...)".

Y, por último, el artículo 73 constitucional, establece la facultad de que goza el Congreso de la Unión, para poder legislar sobre lo -- relativo al Distrito Federal y, por lo tanto, la obligatoriedad de todos los mexicanos para obedecer las disposiciones que al respecto se ex pidan, lo anterior lo establece, en las fracciones VI, VII, y XXX, que a la letra dicen:

"Art. 73.- El Congreso tiene facultad:

(fr.) XXX.- Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a ob-

jeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras -- concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión".

De los ordenamientos citados anteriormente, se infiere que el permisionario del servicio público en estudio, de forma constitucional adquiere los siguientes derechos y obligaciones:

- a) Una libertad absoluta para poder ejercer su trabajo, puesto que se trata de una actividad lícita y permitida por las leyes;
- b) La obligación de pagar los impuestos correspondientes así como la de sujetarse a las leyes respectivas que para tal efecto sean expedidas;
- c) Y, el derecho de preferencia que tienen todos los mexicanos para gozar de las concesiones y prestar el servicio público en mención, siempre y cuando se sometan al régimen de derecho establecido.

B) De Derecho Administrativo.

Así podemos ver, que al conceder el Estado la concesión respectiva, para permitir la prestación del servicio de ruleteo, tan sólo ejerce -- una de tantas facultades del que es poseedor ajustándose a lo estableci

do en el artículo 73 constitucional mediante la expedición de las leyes, reglamentos y acuerdos que son necesarios para su mejor cumplimiento.

De tal manera, administrativamente hablando, el Estado ha expedido las leyes comentadas en el capítulo segundo de este estudio, en el ejercicio de las facultades otorgadas, siendo vigentes hasta la fecha, dichos ordenamientos ya mencionados en el capítulo de referencia, cuentan solo unas pequeñas modificaciones de tipo estructural orgánico.

En efecto, a partir del primero de octubre de 1985, se delegó en el Coordinador General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, la facultad para coordinar todas las problemáticas que se refieran a la actividad que nos ocupa. El órgano en mención delegó a su vez, dichas facultades a la Dirección General de Autotransporte Urbano, entidad que se encarga de expedir los permisos correspondientes, así como, la forma de supervisarlos y controlarlos.

En tales circunstancias, la Coordinación General del Transporte del Departamento del Distrito Federal, emitió el 24 de diciembre de 1985, -- los requisitos que deberán cumplir aquellas personas interesadas en obtener la concesión administrativa para prestar el servicio público de pasajeros en mención siendo los siguientes:

**"REQUISITOS"**

**PRIMERO.-** Las personas físicas y morales deberán presentar solicitud de concesión en el formato expedido por la Coordinación General de Transporte para este fin.

**SEGUNDO.-** En el caso de personas físicas, deberán comprobar:

- I.- Ser Mexicano por nacimiento.
- II.- Tener mayoría de edad.
- III.- Estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse.
- IV.- Comprobar que posee la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya prestación se trate.
- V.- Satisfacer el depósito señalado en el artículo 18 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

**TERCERO.-** Si se trata de personas morales, deberán comprobar:

- I.- Que están organizadas conforme a las leyes del país, para lo cual -- acompañarán a su solicitud las escrituras, estatutos y bases constitutivas que justifiquen su existencia.

- II.- La declaración formal de que los socios extranjeros se consideran como nacionales respecto a las concesiones.
- III.- Su capacidad económica para satisfacer las exigencias derivadas del servicio que se pretende establecer.
- IV.- Que el capital de la sociedad no se representa por acciones y -- certificados impersonales.
- V.- La personalidad del representante legal.
- VI.- El registro ante la Secretaría de Trabajo y Previsión Social si se trata de una cooperativa además del libro de actas de asambleas.

CUARTO.- A la solicitud se le anexarán los siguientes documentos del vehículo:

- I.- Original y copia de la factura o carta factura que acredite la -- propiedad y características del o los vehículos.
- II.- Original y copia del tarjetón expedido por el registro federal -- de vehículos.
- III.- Carta de responsabilidades solidaria para el pago de las multas -- a los conductores del vehículo objeto de la concesión.
- IV.- Documento que indique el domicilio o lugar para el establecimiento de terminales.

- V.- Memoria conforme a lo establecido en el inciso 6 del artículo 17 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.
- VI.- Licencia para conducir tipo "B" anexando copia fotostática
- VII.- Constancia de pertenecer a alguna agrupación afin, legalmente -- constituida.

QUINTO.- El o los vehículos deberán presentarse para verificar las condiciones a que se refiere el Artículo 58 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, previo el pago de los derechos correspondientes, del modelo 1972 en adelante del tipo de Combi y Sedán cuatro puertas.

SEXTO.- Las concesiones se otorgarán siempre y cuando los vehículos satisfagan y cumplan con lo señalado en el punto anterior. Así mismo, se dará preferencia a los vehículos que se encuentran en servicio y que reúnan los requisitos señalados en el presente documento..."

Con lo anterior, se determina la forma en que el permisionario logra poseer una concesión de taxi, con lo cual se demuestra claramente que en realidad existen relaciones jurídicas de tipo administrativo entre las autoridades y los permisionarios.

Además de que el 22 de mayo de 1986, la misma Coordinación Gene--

ral de transporte fijó los lineamientos que determinan los colores, emblemas y aditamentos que deberán de utilizar los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, con itinerario fijo en el Distrito Federal. (20) con lo que una vez más se demuestra el estrecho vínculo que existe entre el estado y los taxistas.

(Con el afán de no distorsionar la materia de este trabajo, me permito reenviar a la persona que desee conocer los lineamientos mencionados en el Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de abril de 1986).

#### C) DE DERECHO FISCAL

Hay que hacer notar que por la imposibilidad certera y eficiente de parte del Estado, de controlar los verdaderos ingresos de los taxistas, se han establecido bases especiales de tributación, las cuales para el año fiscal de 1989, fueron las consignadas en el Acuerdo publicado el día 28 de noviembre de 1989 en el Diario Oficial de la Federación, con el rubro de:

"ACUERDO que establece mediante reglas generales, bases especiales de tributación en materia de los impuestos sobre la renta y sobre las erogaciones por remuneración al trabajo personal prestado bajo la dirección y dependencia de un patrón, para los permisionarios de automóviles de alquiler y -----  
(20) Diario Oficial de la Federación.- Martes 22 de Abril de 1986.

para permisionarios de automóviles de alquiler dedicados al transporte de pasajeros" (21).

El acuerdo en cita, se conforma de catorce reglas generales y dos transitorias, donde se regulan el sujeto, objeto; base; cuota; época y lugar de pago; los recargos y sanciones a que se puedan hacer acreedores los taxistas incumplidos en el pago de sus impuestos; así como las personas no sujetas a las reglas en mención; documentación comprobatoria; la forma de realizar el reparto de utilidades; acumulación de ingresos y las facultades de las autoridades fiscales. Asimismo, en las reglas transitorias, se determina que el acuerdo en mención es aplicable respecto de las operaciones realizadas del primero de enero al 31 de diciembre de 1989.

La preponderante en el Acuerdo que nos ocupa es lo referente al sujeto, objeto, tasa y cuota a pagar, por lo que se reproducen textualmente de la siguiente manera:

"...

SUJETO.

SEGUNDA.- Los permisionarios dedicados al transporte de pasajeros en automóviles de alquiler.

(21) Diario Oficial de la Federación.- Martes 28 de Noviembre de 1989.

**OBJETO.**

**TERCERA.-** Son los objetos de estas reglas generales:

**A.-** Por el Impuesto Sobre la Renta.

**I.-** Por actividades empresariales, los ingresos percibidos por los permisionarios de automóviles de alquiler, provenientes de la explotación de la unidad.

**II.-** Por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado, los ingresos percibidos por los choferes que prestan sus servicios a bordo de los automóviles de alquiler, propiedad de los permisionarios.

**B.-** Por el impuesto sobre las erogaciones por remuneración al trabajo personal prestado bajo la dirección y dependencia de un patrón, las cantidades cubiertas por los permisionarios a los choferes que operan sus unidades, por concepto de sueldos y salarios.

**BASE.**

**CUARTA.-** La base para la determinación de los impuestos, será el automóvil de alquiler, con permiso, autorización o concesión expedida por la autoridad local competente, para dedicarse al transporte de personas exclusivamente.

**CUOTA.**

**QUINTA.-** Las cuotas anuales aplicables por cada automóvil de alquiler serán las siguientes:

A.- Autom6viles con capacidad hasta cinco plazas:

- |  |              |
|--|--------------|
| I.- Impuesto Sobre la Renta de las personas f6sicas por actividades empresariales (treinta y nueve mil seiscientos pesos 00/100 M.N.)  | \$ 39,600.00 |
| II.- Impuestos Sobre la Renta por salarios y en general - por la prestaci6n de un servicio personal subordinado (cuatro mil quinientos treinta pesos 00/100 M.N.)                      | 4,530.00     |
| III.- Impuesto Sobre las Erogaciones por Remuneraci6n al - trabajo personal, prestado bajo la direcci6n y dependencia de un patr6n (siete mil cuatrocientos treinta pesos 00/100 M.N.) | 7,430.00     |

Cuota total por Unidad:	\$ 51,560.00 =====
-------------------------	-----------------------

B.- Camionetas destinadas a prestar el servicio en forma colectiva con capacidad de seis a diez plazas:

- I.- Impuesto Sobre la Renta por actividades empresariales (ciento setenta y tres mil doscientos cincuenta pesos 00/100 M.N.) \$ 173,250.00
- II.- Impuesto Sobre la Renta por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado (cuatro mil quinientos treinta pesos 00/100 - M.N.) 4,530.00
- III.- Impuesto Sobre las Erogaciones por Remuneración al Trabajo Personal, prestado bajo la dirección y dependencia de un patrón (siete mil cuatrocientos treinta pesos 00/100 M.N.) 7,430.00

Cuota total por Unidad: \$ 185,210.00

=====

C.- Otros vehículos destinados a prestar el servicio en forma colectiva, distintos a camiones o autobuses de pasajeros y, a los automóviles de alquiler o las camionetas mencionadas en los incisos "A" y "B" de esta regla.

- I.- Impuesto Sobre la Renta por actividades empresariales (doscientos sesenta y ocho mil quinientos treinta y siete pesos 00/100 M.N.) \$ 268,537.00

II.- Impuesto Sobre la Renta por salarios y en general  
 or la prestación de un servicio personal subordi-  
 nado (cuatro mil quinientos treinta pesos 00/100-  
 M.N.) \$ 4,530.00

III.- Impuesto sobre las erogaciones por remuneración -  
 al trabajo personal, prestado bajo la dirección y  
 dependencia de un patrón.

Cuota total por Unidad:

De tal manera, hemos visto que los taxistas estaban, hasta 1989, sujetos a -  
 bases especiales para el pago de sus impuestos y la dependencia gubernamen--  
 tal facultada para el cobro de los mismos es la Secretaría de Hacienda y Cré  
dito Público, tal y como lo señala el acuerdo visto con anterioridad.

A partir del presente año se han eliminado, en las diferentes actividades --  
 que existían, las bases especiales de tributación, destacando entre otras --  
 las del autotransporte. Por lo tanto, deberán cumplir con todas las disposi  
ciones del régimen general de ley menos cuando opten por el régimen simplifi  
cado de entradas y salidas, teniéndose como requisito que deben administrar  
 directamente los vehículos que les correspondan, además que sus ingresos en  
 el año de calendario anterior no hubieran excedido de quinientos millones -  
 de pesos.

El régimen opcional que se establece consiste en determinar el ingreso acumulable restando de las entradas del vehículo las salidas relacionadas con el mismo, es decir, tanto entradas y salidas deben operarse con base a efectivo pero nunca en crédito.

A continuación señalaremos los conceptos de entradas y salidas:

ENTRADAS:

- a) Los ingresos propios de la actividad.
- b) Préstamos obtenidos.
- c) Intereses cobrados.
- d) Los recursos por la venta de títulos de crédito distintos de acciones.
- e) Los retiros de cuentas bancarias.
- f) Por la venta de bienes distintos a los propios de la actividad.
- g) El impuesto al activo devuelto en el ejercicio.
- h) Las aportaciones de capital.

SALIDAS:

- a) Las devoluciones que se reciban y los descuentos y bonificaciones que se hagan.
- b) La adquisición de mercancías, materia prima, etc., que se utilicen en la actividad.
- c) Los gastos.
- d) La adquisición de bienes cuando se destinen a la actividad.
- e) La adquisición de títulos de crédito distintos a las acciones.
- f) Los depósitos e inversiones en cuentas bancarias.
- g) El pago de préstamos.
- h) Los intereses pagados.
- i) El reembolso al propietario de las aportaciones de capital.
- j) Los pagos de impuestos al activo.

Es importante mencionar que este régimen exime de pagos provisionales a los contribuyentes que opten por el mismo.

2.- ANTE LOS PARTICULARES.

Las relaciones jurídicas privadas que nacen por la prestación del ser-

vicio público de pasajeros entre los particulares, es decir entre el usuario y el permisionario, pueden clasificarse dentro del ámbito civil o mercantil según el acto jurídico de que se trate, por lo tanto, el presente apartado tratará de exponer aquellos nexos legales que se producen al utilizar los servicios de un taxi.

Al margen del estudio que nos ocupa, es preciso determinar que el derecho civil y mercantil tan sólo se diferencian, por el afán de lucro que es lo sustancial del segundo, sin que hayan una verdadera división entre ambas ramas, por lo que, realizada la nota anterior, procederemos a mencionar las diversas situaciones de derechos que se producen al usar un vehículo de alquiler.

#### A) CONTRATO DE TRANSPORTE.

Según lo dispone el artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal, el contrato de transporte civil, es "El contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, SI NO CONSTITUYE UN CONTRATO MERCANTIL, se registrá por las reglas siguientes".

Para que pueda refutarse como un contrato de transporte de tipo civil, el mismo deberá de tener un "... carácter ocasional y privado, que no se realiza para el público ni en forma habitual o profesional,

... por un determinado precio..." (22), lo cual es válidamente interpretado a contrario sensu, conforme lo dispone la fracción II del artículo 576, del Código de Comercio al estipular:

"Art. 576.- El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

I.- ...

II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el portador o SE DEDIQUE HABITUALMENTE A VERIFICAR TRANSPORTES PARA EL PUBLICO".

Lo cual es confirmado, por la fracción VIII del artículo 75 del propio Código de Comercio, el cual estipula:

"Art. 75.- La ley reputa actos de comercio:

(fr.) VIII.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PERSONAS o cosas, POR TIERRA o por agua, y ..."

Así se pueden concebir, que el contrato de transporte de personas que se crea entre el usuario y el operador del taxi es eminentemente mercantil. Teniendo como elementos personales del contrato al transportista o chofer, que es quien realiza el transporte y el usuario o pasajero, -

---

(22).- Sánchez Meda, Ramón. "De los contratos Civiles" Edit. Porrúa. -- Cuarta Edición. México 1978. Pág. 307.

el cual es quien recibe el servicio, teniendo este último que pagar el precio convenido, el cual regularmente está regido por las tarifas oficiales.

B) CONTRATO DE ADHESION.

El maestro Rafael de Pina nos define el contrato de adhesión como: "... aquél cuyas cláusulas, redactadas unilateralmente por una de las partes, no dejan a la otra más posibilidad que la de suscribirlas íntegramente, sin modificación alguna" (23) y la Ley Federal de Protección al Consumidor, publicada el 22 de diciembre de 1975, nos da el concepto del contrato de adhesión, de la siguiente manera:

"Art. 4o.- Para los efectos de esta Ley se entiende por contratos de adhesión aquellos cuyas cláusulas hayan sido aprobadas por ALGUNA AUTORIDAD o redactada unilateralmente por el proveedor, sin que la contraparte, para aceptarlo, pueda discutir su contenido".

Así, una persona que utilice el servicio de un taxi tendrá que realizar una "ADHESION" a la tarifa establecida, por el Departamento del Distrito Federal, la cual será el pago del importe que resulte por la prestación del servicio público que nos ocupa, celebrando de tal manera, una adhesión tácita al precio fijado por la autoridad puesto que-----

(23).- De Pina, Rafael. "Derecho Civil Mexicano" Tomo II.- Editorial -- Porrúa. Cuarta Edición. México 1977. Pág. 341.

su voluntad no es tomada en cuenta para fijar el importe por el servicio recibido.

Para dar una muestra de lo anterior, se transcribe en forma textual el punto primero del "Acuerdo por el que el precio a cobrar por la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en automóviles de alquiler, en sus diversas modalidades se sujetará a la siguiente tarifa que se indica" (24).

"ACUERDO

PRIMERO.- El precio a cobrar por la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en Automóviles de Alquiler, en sus diversas modalidades se sujetará a la siguiente tarifa:

I. SERVICIO DE TAXI SIN ITINERARIO FIJO:

Costo por kilómetro.....	80.00
2) Costo por hora de servicio.....	1 600.00
3) "Banderazo" automóviles de alquiler sin -- itinerario fijo.....	160.00
"Banderazo" automóviles de alquiler de si- tío.....	200.00

(24).- Diario Oficial de la Federación. 14 de agosto de 1986.

II.- SERVICIO DE TAXI EN TERMINALES DE AUTOBUSES  
FORANEOS Y TERMINALES DE FERROCARRILES:

- 1) Se cobrará de acuerdo con las zonas que se han determinado en cada sitio:

ZONA 1.-	Distancia hasta 4 kilómetros desde la terminal.....	850.00
ZONA 2.-	Distancia hasta 6 kilómetros desde la terminal.....	1 050.00
ZONA 3.-	Distancia hasta 10.6 kilómetros desde la terminal.....	1 400.00
ZONA 4.-	Distancia hasta 15.1 kilómetros desde la terminal.....	1 800.00
ZONA 5.-	Distancia hasta 19.7 kilómetros desde la terminal.....	2 100.00
ZONA 6.-	Distancia hasta 25.7 kilómetros desde la terminal.....	2 600.00
ZONA 7.-	Distancia hasta 34.8 kilómetros desde la terminal.....	3 400.00
ZONA 8.-	Distancia hasta 40.1 kilómetros desde la terminal.....	3 800.00

2) Esta tarifa es por servicio contratado entre la terminal y - un sólo punto de destino y no se autoriza su aplicación en servicios colectivos. El poseedor del boleto podrá llevar hasta tres acompañantes y el equipaje correspondiente a la capacidad del vehículo.

### III. SERVICIO NOCTURNO:

Se considera servicio nocturno el que presta entre las 22:00 y - las 06:00 horas del día siguiente. Por este servicio se cobrará una -- cuota adicional del 10% sobre lo que marque el taxímetro en el caso de taxis sin itinerario fijo.

La cuota adicional por servicio nocturno no se aplica en el caso de servicio de taxis en terminales de autobuses foráneos y terminal de ferrocarriles:

### IV. SERVICIO CONTRATADO POR TIEMPO:

Por cada hora de servicio..... 1 600.00

### V. RUTA FIJA:

- |                                       |        |
|---------------------------------------|--------|
| 1) Por los primeros 5 kilómetros..... | 100.00 |
| 2) Por cada kilómetro adicional.....  | 5.00   |

- 3) En caso de servicio nocturno se cobrará una cuota adicional del 10%

..."

Siendo su naturaleza jurídica, por tanto, de tipo administrativo y mercantil.

C) CONTRATO DE TRANSACCION.

Sin embargo, puede ocurrir, que por mal funcionamiento del taxímetro, porque no quiera hacer uso del mismo el taxista, o por la excesiva distancia que haya que recorrer entre el punto de abordaje y el descenso, se celebre un contrato de transacción, el cual es definido -- por el Código Civil del Distrito Federal, en su artículo 2944 como: --- "La transacción es un contrato por el cual las partes, haciéndose recíprocas concesiones, terminan una controversia presente o previenen una futura", así, tanto operario como pasajero realizan recíprocas concesiones, el primero, estableciendo un precio determinado por el viaje y el segundo, aceptando pagar dicho importe, quedando así manifiesta la autonomía de la voluntad ya que el usuario queda en la libre disposición de aceptar o no el precio propuesto, englobándose, de tal manera, dentro del ámbito civil.

D) CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE LA CONCESION.

A pesar de que es requisito indispensable el ser propietario de-

un automóvil para poder destinarlo al servicio de alquiler, en ocasiones, por el transcurso del tiempo y su lógico desgaste, dicho vehículo ya no ofrece las garantías de seguridad y eficiencia necesarias para su explotación, por lo que los permisionarios tienen la obligación de reponer el vehículo, pero en múltiples ocasiones, por el alto costo de éstos no es posible realizarlo en el momento requerido por la autoridad, por lo que los permisionarios celebran un contrato de arrendamiento de sus placas y taxímetros con la persona que disponga de un automóvil que reúna los requisitos necesarios para darle continuidad al servicio público y evitar que por esta causa les sea revocado el permiso para la explotación del taxi, estando este contrato afectado de nulidad, puesto que la única autoridad facultada para permitir lo anterior en el Departamento del Distrito Federal, mediante la Dirección General de Autotransporte Urbano, dependiente de la Coordinación General de Transporte, por lo que, al captar el indebido arrendamiento puede ser, causal de rescisión de la concesión.

### 3.- DEL OPERADOR DEL VEHICULO ANTE EL DUÑO DE ESTE.

Según el artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo, considera que los choferes de taxis deben ser considerados trabajadores. Más, sin embargo en opinión del sustentante esta disposición es discutible, ya que faltan los elementos jurídicos esenciales que hagan encajar a los taxistas en el concepto de trabajador, estipulado en la propia Ley del Trabajo.

jo. Esta discusión es la que nos ha motivado a escribir este estudio - y por lo tanto, merece un capítulo especial en el que se tratará de demostrar que dicha estipulación es inexacta ya que existen los argumentos necesarios para desmentir a dicha reglamentación y así demostrar -- con éxito y convencimiento que los taxistas no deben ser considerados - trabajadores.

CAPITULO CUARTO:

CRITICA AL ARTICULO 256 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

1.- Conceptos Jurídicos Fundamentales

77

1.1. En materia del Derecho del Trabajo.

1.1.1. Concepto de Trabajadores.

1.1.2. Concepto de Patrón.

1.1.3. Concepto de Salario.

1.1.4. Concepto de Relación Individual de Trabajo.

1.2. En materia de Derecho Civil.

1.2.1. Concepto de Contrato

1.2.2. Elementos del Contrato

1.2.3. Clasificación de los Contratos

1.2.4. Contrato de Arrendamiento

2.- Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo.

98

3.- Crítica al Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo.

102

CAPITULO CUARTO  
"CRITICA AL ARTICULO 256  
DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO"

I. CONCEPTOS JURIDICOS FUNDAMENTALES.

Antes de criticar al artículo objeto de nuestro estudio es necesario, por cuestión de método, dar las bases por las cuales dicho ordenamiento debe ser censurado, ya que sin ellas parecería que se predicara - en el desierto.

1.1 En Materia de Derecho del Trabajo.

De tal suerte, es primordial conocer los conceptos que nos otorga la misma Ley Federal del Trabajo en cuando a quiénes son las partes en un contrato de trabajo y cuáles son sus características especiales, así como también el contrato respectivo en materia civil con el cual deben de regular las relaciones existentes entre un permisionario o dueño del vehículo de alquiler con el operario del mismo, de tal suerte, comenzaremos a indicar lo que nos establece la propia Ley del Trabajo de 1970, actualmente con reformas procesales de 1981.

1.1.1 Concepto de Trabajador.

Según el artículo 8 de la Ley Federal del Trabajo, "Trabajador es

la persona física que presta a otra física o moral, un trabajo personal subordinado..." entendiéndose por trabajo, siguiendo el mismo artículo, "... toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerida para cada profesión u oficio".

#### 1.1.2 Concepto de Patrón.

El artículo 10 de la Ley que nos ocupa, define al patrón como a la "... persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores". Pudiendo quedar desvinculada una relación particular entre éste y los trabajadores, ya sea porque algún intermediario -- sea el que los contrate o el trabajador principal necesite ayudantes para realizar su tarea y sea personalmente él quien contrate a otras personas, tal y como lo estipula el párrafo segundo del artículo antes citado, al decir: "Si el trabajador, conforme a lo pactado o a la costumbre, utiliza los servicios de otros trabajadores, el patrón de aquél lo será también de éstos".

#### 1.1.3 Concepto de Salario.

El artículo 82 nos dice que el salario "... es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo".

El artículo 83 estipula lo siguiente: "El salario puede fijarse

por unidad de tiempo, por unidad de obra, por comisión, a precio alzado o de cualquier otra manera".

Asimismo, debe ser el salario remunerador y nunca menor al fijado como mínimo, según lo dispuesto por el artículo 85. Y el artículo siguiente expresa de manera textual que: "... a trabajo igual, desempeño en puesto, jornada y condiciones de eficiencia también iguales, debe corresponder salario igual".

#### 1.1.4 Concepto de Relación individual de Trabajo.

El artículo 20 de la Ley que estudiamos estipula que: "Se entiende por relación de trabajo, cualesquiera que sea el acto que le origine, la prestación de un trabajo personal, subordinado a una persona mediante el pago de un salario.

"Contrato individual de trabajo cualesquiera que sea su forma o denominación, es aquél por virtud del cual, una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario.

"La prestación de un trabajo a que se refiere el párrafo primero y el contrato celebrado producen los mismos efectos".

#### 1.2 En Materia de Derecho Civil.

Se estudiará el concepto de contrato así como el arrendamiento, ya -- que se demostrará que dicha relación jurídica es la que realmente debe re-- glamentar a las relaciones existentes entre permisionarios y taxistas.

### 1.2.1. Concepto de Contrato.

El contrato es la fuente principal de las obligaciones, entendiend -- a éstas, desde los tiempos de Justiniano, como "el vínculo de derecho por -- el que somos constreñidos con la necesidad de alguna cosa, según las leyes de nuestra ciudad" (25), así diversos tratadistas mexicanos han definido el concepto actual de obligación de la siguiente manera: (26).

Según Borja Soriano, "es la relación jurídica entre dos personas en -- virtud de la cual una de ellas, llamada deudor, queda sujeta para con la -- otra, llamada acreedor, a una prestación o a una abstención de carácter pa-- trimonial, que el acreedor puede exigir al deudor".

Para Rojina Villegas es "un estado de subordinación jurídica que impo -- ne al deudor la necesidad de ejecutar en favor del acreedor un hecho a una abstención de carácter patrimonial o moral".

Rafael de Pina, manifiesta que la obligación es "...una relación jurí -- dica productora de un vínculo jurídico".

(25) Derecho Civil Mexicano, Volumen Tercero, Cuarta Edición, Editorial Por -- rúga, México, 1977. P. 24.

(26) Citados por Rafael de Piña, Op. Cit. P. 25.

El mismo autor nos transcribe la opinión que sustenta la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que con respecto al concepto de obligación nos determina que:

"La obligación es un vínculo jurídico que nos constituye en la necesidad de dar, hacer o prestar alguna cosa, por lo que cada obligación supone:

- a) Un lazo jurídico que liga necesariamente al deudor con el acreedor, y del que se deriva el derecho que este tiene para exigir que aquél le dé, haga o preste, y el deber jurídico que corresponde al deudor de dar, hacer o prestar;
- b) Un hecho reductible a valor pecuniario, que es el objeto o fin del lazo jurídico.

Desde este punto de vista esencial, lo característico de las obligaciones se patentiza en el VINCULUM IURIS, y en el ONUS CONVENTIONIS de la doctrina, por lo cual, para que la obligación dé origen al ejercicio del derecho en ella contenido, se hace indispensable acreditar ámbos elementos. - (Semanao Judicial de la Federación T. XLVII, Pág. 4,200)" (27).

Tenemos así que para Rafael de Pina el contrato es "...el pacto o convenio entre parte sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento -- pueden ser compelidos".

La concepción del contrato civil, en la doctrina y la legislación se bifurca en dos direcciones: una, calificada de amplia, que identifica los términos convenio y contrato, y otra restringida, que los separa, distin-  
(27) Citado por Rafael de Piña, Op. Cit. Pág. 25

guiéndolos.

Así nuestro Código Civil vigente toma esta última dirección distinguiendo a ambos conceptos de la siguiente manera:

**Artículo 1792.-** "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones".

**Artículo 1793.-** "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

Así, la definición del contrato se debe formular diciendo que es el convenio que produce o transfiere las obligaciones y derechos.

Al realizarse un contrato se producen varios efectos entre los contratantes que consisten principalmente en:

- 1) La vinculación que se establece;
- 2) La imperiosidad del cumplimiento de lo pactado; y
- 3) En caso de incumplimiento, la posibilidad de ejecutarlo forzosamente.

#### 1.2.2. Elementos del Contrato.

Para que pueda decirse que existe un contrato deben concurrir diversos requisitos o condiciones a los que se les dá el nombre de Elementos del Contrato los cuales se clasifican en:

- a) Esenciales.- Sin los cuales el contrato no puede producirse.
- b) Naturales.- Los que le acompañan normalmente y pueden ser excluidos por las partes.
- c) Accidentales.- Sólo existen cuando los contratantes los agregan.

En nuestro Código Civil se diferencian dos tipos de elementos: A) De existencia; y B) De Validez, los cuales están regulados de la siguiente manera:

ART. 1794.- "Para la existencia del contrato se requiere:

- I.- Consentimiento.
- II.- Objeto que pueda ser materia del contrato.

ART. 1795.- El contrato puede ser invalidado:

- I.- Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;
- II.- Por vicios del consentimiento;
- III.- Porque su objeto, o su motivo o fin, sea ilícito;
- IV.- Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece".

Sin embargo, más que elementos del contrato son supuestos del consentimiento que aún siendo extensivos al contrato ejercitan una función intergradadora.

#### I.- CONSENTIMIENTO.

Según nuestro Código Civil el consentimiento puede ser expreso o tácito. Es expreso cuando se dan cualquiera de estos supuestos:

- 1) Se manifieste verbalmente;
- 2) Se dé por escrito; o,
- 3) Se realice mediante signos inequívocos.

Se dice que es tácito cuando resulte de hechos o de actos que la presuman o que autoricen a presumirlo, excepto en los casos en que por la ley o por convenio deba manifestarse expresamente (Art. 1803), tal y como acontece en el caso de la fianza judicial, la hipoteca necesaria, o las ca-

pitulaciones matrimoniales (bienes separados o sociedad conyugal).

El contrato así presupone dos momentos: La oferta o policitación y la aceptación, la primera es cuando una de las partes propone a la otra las ba ses del contrato y la segunda cuando aquél a quien se hizo la oferta consig tente en todo con ella.

Toda persona que propone a otra la celebración de un contrato, fiján dote un plazo, para aceptar, queda ligada por su oferta hasta la expiración del plazo, formándose el contrato en el momento en que el proponente recibe la aceptación, sin embargo, el mismo puede quedar libre de su oferta, cuando la respuesta que recibe no es una aceptación libre y llana sino que modi fica a la propuesta original, por lo que se considera una nueva proposición.

#### II.- OBJETO DEL CONTRATO.

Son objeto de los contratos:

- a) La cosa que el obligado debe dar, la cual debe existir en la naturaleza, ser determinada o determinable en cuanto a su especie y estar en el comercio.
- b) El hecho que el obligado deba hacer o no hacer debiendo ser posible y li cito.

#### III.- CAPACIDAD EN EL CONTRATO.

"Es la aptitud reconocida por la ley en una persona para celebrar por sí misma un contrato".(28)

"En materia de contratos hay que distinguir tres figuras limítrofes:

---

(28) Ramón Sánchez Medal. Edit. Porrúa. Cuarta Edición, México 1978. P. 29.

a) La capacidad para contratar, que es una subespecie de la capacidad de ejercicio aplicada al contrato. Por regla general tienen esta capacidad todas las personas, salvo las expresamente exceptuadas por la ley, en cuyas hipótesis excepcionales se encuentran los menores de 18 años, los sordomudos analfabetos, los ebrios consuetudinarios y los dementes sujetos a interdicción (Art. 450 C.C.).

b) La formalidad habilitante, que consiste en una autorización o permiso que a una persona capaz se otorga por una autoridad judicial o administrativa para la celebración de un determinado contrato. En este caso se hallan los cónyuges que necesitan autorización judicial para contratar entre sí, y el menor emancipado que requiere también de autorización judicial, para enajenar o gravar los bienes inmuebles de su propiedad.

c) La legitimación para contratar, que es la aptitud reconocida por la ley en una determinada persona para que pueda ser parte de un contrato determinado. Cuando hay falta de legitimación no puede celebrarse el contrato en cuestión ni por sí ni por medio de representante. Tenemos como ejemplos de falta de legitimación para contratar:

1) El lego en una profesión que no puede celebrar contrato de prestación de servicios profesionales, sino el título respectivo, (Art. 2608 C.C.).

2) Los representantes, los mandatarios, los corredores y los empleados públicos no pueden comprar los bienes de cuya venta o administración están encargados (Art. 2280, 2281 y 2282).

3) Los tutores no pueden comprar ni tomar en arrendamiento los bienes de sus pupilos (Art. 569), ..." (29).

#### IV.- VICIOS DEL CONSENTIMIENTO.

Se han señalado cuales son los requisitos para la existencia de un contrato, es decir, que el objeto sea lícito y posible y que haya un acuerdo de voluntades, es decir, un consentimiento, sin embargo este puede estar deficiente ya sea por haber consentido por error, violencia o dolo, conceptos que llevan el nombre de "vicios del consentimiento", y la presencia de cualquiera de ellas puede invalidar el contrato ya que se habla que tiene una nulidad relativa.

a) Error.- Podemos definir al error, como un falso concepto de la nulidad y nuestro legislador manifiesta que existen dos tipos de errores que pueden invalidar al contrato, el de derecho y el de hecho.

"Se llama error de hecho la falsa creencia que uno tiene de que tal o cual cosa ha sucedido o no ha sucedido.

El error de derecho es la falsa creencia o ignorancia de lo establecido por la ley.

El error de derecho o de hecho invalida al contrato cuando recae sobre el motivo determinante de la voluntad de cualesquiera de los contratantes.

Para que el error de hecho origine la nulidad del acto, debe recaer:

-----

(29) Sánchez Meda, Op. Cit. p.p. 32 y 33.

- a) Sobre el motivo que se ha tenido para celebrarlo.
- b) Sobre el objeto materia del acto.
- c) Sobre la substancia del objeto.
- d) Sobre la naturaleza del contrato.
- e) Sobre la persona con quien se tiene intención de contratar"(30).

Sin embargo, el error de cálculo sólo da lugar a que se rectifique:

b) Dolo.- El Artículo 1815 de nuestro Código Civil, nos define a este concepto como: "cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes; y por mala fe la disimulación del error de uno de los contratantes, una vez conocido".

"La palabra dolo significa, en relación con el contrato, la conducta - carente de probabilidad seguida por una de las partes para engañar a la otra.

De acuerdo con la vieja definición de DONAT, se llama dolo a toda sorpresa, fraude, sutileza, fingimiento o cualquiera otra mala acción dirigida a engañar a alguien" (31).

El dolo o mala fe de una de las partes hace anulable el contrato si es que ha sido la causa determinante del mismo, pero si ambas partes proceden - con dolo ninguna de ellas puede alegar la nulidad (Arts. 1816 y 1817 del C.C.).

c) Violencia.- Según Sánchez Medal "... hay violencia física..., cuando se emplea la fuerza física o algún agente material que prive de libertad al - contratante,....; y hay violencia moral, ó más propiamente intimidación o mie-

(30) Efraín Moto Salazar.- Elementos de Derecho, Décimo Octava Edición, Edit. Porrúa. México, 1974 P. 30.

(31) Rafael de Pina, Op. Cit. P. 290.

do,... cuando por medio de amenazas se coloca a un contratante en esta -  
 disyuntiva; o aceptar en ese momento un mal presente o futuro para él o pa-  
 ra personas muy allegadas al mismo, o bien celebrar el contrato, ... En ---  
 virtud de ella no se suprime la voluntad, sino sólo se le vicia, orillándola  
 a que prefiera una cosa a la otra, ..." (32).

Para Rafael de Pina, la violencia, "es la presión física o moral he--  
 cha sobre una persona para decidirla a realizar un acto que sin la concu---  
 rrencia de esta circunstancia no realizaría. " (33).

Por lo anterior, nuestro Código Civil determina que cuando el contra-  
 to se haya celebrado con violencia, de alguna de las partes o provenga de -  
 un tercero, será nulo, además que la violencia existe cuando se emplea fuer-  
 za física o amenazas que imparten peligro de perder la vida, la honra, la -  
 libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante,  
 de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parien-  
 tes colaterales dentro del segundo grado (Arts. 1818 y 1819 C.C.).

Para que la violencia constituya un vicio del consentimiento, es nece-  
 sario que las amenazas sean ilegítimas o contrarias al derecho, por lo que,  
 al tenor de lo dispuesto por el Artículo 1821 de nuestro Ordenamiento Civil,  
 las consideraciones sobre los provechos y perjuicios que puedan resultar de

(32). Sánchez Medal. Op. Cit. P. 41

(33). Rafael de Pina. Op. Cit. p. 289.

celebrar o no un determinado contrato no constituyen a la violencia como un vicio de voluntad, además, si habiendo cesado la violencia, el que sufrió la violencia ratifica el contrato, no puede en lo sucesivo reclamar por dicho vicio.

#### V.- LICITUD DEL OBJETO DEL CONTRATO.

Nuestro Código Civil considera que es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres, apreciando que el fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres. - (1830 y 1831).

Para diferenciar el concepto de "orden público" y de "buenas costumbres" a que hace alusión nuestra legislación, es preciso según lo que nos dice Ramón Sánchez Meda, al hablar sobre estas cuestiones.

"Por normas de orden público interno han de entenderse las relativas a la organización política, a la organización judicial, al régimen de bienes inmuebles, a la capacidad y al estado de las personas y, en general, las normas de Derecho Público a las normas de Derecho Privado que tengan el carácter de imperativas o de prohibitivas.

"El concepto de Buenas Costumbres no ha sido fijado en la Ley, ni la doctrina le da un contenido uniforme. A las buenas costumbres se acude varias veces por el Legislador (1830, 1831, 1910 C.V.), por lo que importa conocer su significado. ...

"Una reciente sentencia relacionada con una resolución de la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas. Ilustradas que declaró ilícito el contenido de una revista que publicaba numerosas fotografías de desnudos de hombres y de mujeres con la clara intención de excitar los impulsos puramente carnales de los lectores, definió acertadamente las buenas costumbres como: "las directivas y los conceptos morales en que se inspira nuestro actual derecho positivo y que coinciden con el sentir del común de las personas -- equilibradas, intelectual y emocionalmente maduras y de criterio sereno," o bien como "La concepción ética que predomina en nuestro medio cultural y que informa nuestra legislación, por ejemplo, la observación de la monogamia y la fidelidad en el matrimonio, y a la inversa, constituyen actos reprobables, o se califican malas costumbres, en mayor o menor grado, el adulterio, el incesto, la prostitución, el lenocinio y el homosexualismo, y también la incitación, directa o indirecta, a tales actos" (ejecutoria del 18 de marzo de 1976, del 2o. Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, en el amparo en revisión 20/76 del Eros, Cfa. Editorial, S.A. y Editorial Posada, S.A. el mismo Tribunal sostuvo criterio similar en el amparo en revisión 196/71 al examinar el contenido de la revista "Playboy") (34).

Por lo que, a nuestro leal saber y entender, mientras el objeto, fin o motivo materia de un contrato no infrinja ni los ordenamientos legales ni los usos y costumbres arraigados de una sociedad, el contrato será válido y surtirá todos sus efectos legales.

---

(34) Sánchez Medal.- Op. Cit. PP.. 27 y 28.

## VI.- FORMAS EN EL CONTRATO.

Según el contenido de la Fracción IV del Artículo 1795, del Código Civil cuando sea necesario según una forma especial para celebrar un contrato, dicha formalidad se convierte en un elemento de validez que en caso de no realizarse está afectado de nulidad relativa, conforme a lo que establece el numeral 2228 del propio Ordenamiento.

Lo anterior reviste peculiar importancia ya que como manifiesta el Artículo 1832 en los contratos civiles, cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse excepto en los casos que expresamente designe la Ley que se requiera una forma determinada, en caso contrario dicho contrato no será válido, a menos de que conste de manera fehaciente que así es la voluntad de las partes (Art. 1833), y cuando se exija la forma escrita, los documentos relativos deberán ser firmados por todas las personas a las que se les impongan esa obligación. (1834).

### 1.2.3. Clasificación de los contratos.

Nuestro Código Civil divide a los contratos en: Unilaterales y Bilaterales; Onerosos y Gratuitos; Conmutativos y Aleatorios.

Son unilaterales cuando una sola de las partes se obliga hacia la otra sin que ésta le quede obligada, bilaterales, cuando las partes se obligan recíprocamente; onerosos, los que estipulan provechos y gravámenes recíprocos; gratuito, en el cual el provecho es solamente de una de las partes; a su vez, los onerosos se subdividen en conmutativas y aleatorias, siendo -

aquellos cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste; y en los aleatorios, la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o sino hasta que ese acontecimiento se realice, (Arts. 1835 a 1838).

Además de las anteriores clasificaciones que de manera expresa contempla nuestra legislación, existen elementos en la misma que nos permite inferir las siguientes:

1) Nominados e Innominados o Atípicos.- Los primeros son los expresamente estructurados en el Código, tales como, Arrendamiento, Compraventa, etc., y los Atípicos son los que se rigen según lo dispuesto por el Artículo 1858 por las reglas generales de los contratos, por las estipulaciones de las partes y, en lo que fueron omisos, por las disposiciones del contrato con el que tengan más analogía de los reglamentados.

2) Consensuales y Formales.- Los consensuales son aquéllos que no requieren formalidades para su validez, los formales, son aquellos a los que la Ley exige determinada forma para su validez (Arts. 1832, 1833 y 1795 --- Fr. IV).

3) Reales y Consensuales.- Los reales son los que se perfeccionan con la entrega de la cosa; y los consensuales los que no requieren que se entregue la cosa para su perfeccionamiento.

4) Civiles y Mercantiles.- Siendo éstos aquéllos que constituyen alguno de los actos de comercio enumerados en el Artículo 75 del Código de Comercio.

5) Principales y Accesorios.- Son principales los contratos que tienen vida propia, sin que para su existencia dependan de otro contrato; son accesorios los que no existen por sí mismos, sino que dependen de un contrato -- principal.

6) Instantáneas y de tracto sucesivo.- Las instantáneas son los contratos que se cumplen en el mismo momento en que se celebran; los de tracto sucesivo son los que el cumplimiento se realiza en un período determinado. --- (P.ej.el arrendamiento).

Además, nuestro Código Civil vigente distingue diversas especies de -- contratos en relación al objeto o al propósito que anima a las partes a celebrarlos, en el Libro Cuarto, Segunda Parte, bajo la rúbrica "De las diversas especies de contratos" sin clasificar propiamente a los contratos en grupos o categorías regulándolos en los Artículos del 2243 al 2963 y dividiéndolos en dieciseis títulos que se denominan de la siguiente manera:

- TITULO PRIMERO.- De los Contratos Preparatorios.- La promesa.
- TITULO SEGUNDO.- De la Compra Venta.
- TITULO TERCERO.- De la Permuta.
- TITULO CUARTO .- De las Donaciones.
- TITULO QUINTO .- Del Mutuo.
- TITULO SEXTO .- Del Arrendamiento.
- TITULO SEPTIMO.- Del Comodato.
- TITULO OCTAVO.- Del Depósito y del Secuestro.
- TITULO NOVENO .- Del Mandato.
- TITULO DECIMO .- Del Contrato de Prestación de Servicios.

TITULO DECIMO PRIMERO.- De las Asociaciones y de las Sociedades.  
 TITULO DECIMO SEGUNDO.- De los Contratos Aleatorios.  
 TITULO DECIMO TERCERO.- De la Fianza.  
 TITULO DECIMO CUARTO .- De la Prenda.  
 TITULO DECIMO QUINTO .- De la Hipoteca.  
 TITULO DECIMO SEXTO .- De las Transacciones.

#### 1.2.4.- Contrato de Arrendamiento.

Conforme a lo expuesto con anterioridad y dado que es la parte medular de este trabajo, es necesario definir el contrato de arrendamiento, el cual "es un contrato por virtud del cual una persona llamada arrendador concede - a otra llamada arrendatario, el uso o goce temporal de una cosa, mediante -- el pago de un precio cierto". (35).

"Por tanto, son elementos de la definición del contrato, las siguientes: 1o. La concesión del uso o goce temporal de un bien; 2o. El pago de un precio cierto, como contraprestación correspondiente a la concesión del uso o goce, y 3o. La restitución de la cosa, supuesto que sólo se transfiere -- temporalmente ese uso o goce." (36).

Así tenemos que el contrato de arrendamiento se clasifica como: principal, bilateral, oneroso, conmutativo, generalmente formal aunque puede -- ser consecuencia, y de tracto sucesivo.

"Desde otro punto de vista, el arrendamiento se clasifica como civil, mercantil o administrativo. El carácter civil se determina por exclusión: -

(35) Rojina Villegas, Rafael.- Compendio de Derecho Civil. IV. Contratos, - Décima Primera Edición. México 1979. P. 214.

(36) Rojina Villegas, Rafael.- Op. Cit. p. 214.

cuando no es mercantil o administrativo, será civil. Es mercantil exclusivamente cuando recae sobre bienes muebles, existiendo, según el Artículo 75 - del Código de Comercio, el propósito de especulación comercial..." es decir, "no puede haber en nuestra legislación vigente, arrendamiento mercantil de - bienes inmuebles.

"Se considera que el arrendamiento es administrativo, en atención a la naturaleza de los bienes, cuando estos pertenecen a la Federación, a los Estados o a los Municipios, es decir, cuando se trate de bienes propios del -- Estado." (37).

Se estudiará el concepto de contrato así como el de arrendamiento, ya que se demostrará que dicha relación jurídica es la que realmente debe regirar a las relaciones existentes entre permisionarios y taxistas.

El Código Civil vigente para el Distrito Federal, establece en el Titulo Sexto del Libro Cuarto las disposiciones generales que regulan el arrendamiento, siendo de entre las que destacan para el objeto de nuestro trabajo, las siguientes:

Artículo 2398.- "Hay arrendamiento cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar por ese uso o goce un precio cierto". (Párrafo Primero).

Artículo 2399.- "La renta o precio del arrendamiento puede consistir en una suma de dinero o en cualquier otra cosa equivalente con tal que sea cierta y determinada".

Artículo 2400.- "Son susceptibles de arrendamiento todos los bienes que pueden usarse sin consumirse, excepto aquellos que la Ley prohíbe arrendar y los derechos estrictamente personales".

Artículo 2401.- "El que no fuere dueño de la cosa podrá arrendarla - si tiene la facultad para celebrar ese contrato, ya en virtud de la autorización del dueño, ya por disposición de la Ley".

Artículo 2413.- "La entrega de la cosa se hará en el tiempo convenido; y si no hubiere convenio, luego que el arrendador fuere requerido por el arrendatario".

Artículo 2415.- "El arrendatario está obligado a poner en conocimiento del arrendador en la brevedad posible la necesidad de las reparaciones, bajo pena de pagar los daños y perjuicios que su omisión cause".

Artículo 2425.- "El arrendatario está obligado:

- I. A satisfacer la renta en tiempo y forma convenido;
- II. A responder de los perjuicios que la cosa arrendada sufra culpa o negligencia, la de sus familiares, sirvientes o subarrendatarios;
- III. A servirse de la cosa solamente para el uso convenido o conforme a la naturaleza y destino de ella".

Artículo 2427.- "La renta será pagada en el lugar convenido, y a falta de convenio, en la casa habitación o la casa del arrendatario".

Artículo 2431.- "Si por caso fortuito o fuerza mayor se impide totalmente el arrendatario el uso de la cosa arrendada, no se causará renta mientras dure el impedimento..."

Artículo 2459.- "Son aplicables el arrendamiento de bienes muebles - las disposiciones de este Título que sean compatibles con la naturaleza de esos bienes".

Artículo 2461.- "Si la cosa se arrendó por años, meses, semanas o días, la renta se pagará al vencimiento de cada uno de esos términos, salvo convenio en contrario".

Artículo 2467.- "El arrendatario está obligado a hacer las pequeñas reparaciones que exija el uso de la cosa dada en arrendamiento".

Artículo 2468.- "La pérdida o deterioro de la cosa alquilada se presume siempre a cargo del arrendatario, a menos que él pruebe que sobrevino sin culpa suya, en cuyo caso será a cargo del arrendador".

#### 1.2.5. Contrato de Subarrendamiento.

Como vimos anteriormente, en el artículo 2401, del Código Civil vigente, dá facultad a un tercero de arrendar la cosa objeto de arrendamiento siempre y cuando se tenga la autorización del dueño de la misma,

por lo tanto, el artículo 2480 estipula lo siguiente:

"El arrendatario no puede subarrendar la cosa arrendada en todo, ni en parte, ni ceder sus derechos sin consentimiento del arrendador; - si lo hiciere, responderá solidariamente con el subarrendatario de los daños y perjuicios"

Artículo 2481.- "Si el subarrendamiento se hiciere en virtud de la autorización general concedida con el contrato, el arrendatario será responsable al arrendador, como si el mismo continuara con el uso o goce de la cosa".

2. ARTICULO 256 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

El artículo mencionado estipula lo siguiente:

"Las relaciones entre los choferes, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

"La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en

el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal, ni impide el ejercicio de los derechos que deriven en los servicios prestados".

De la lectura del artículo anterior se desprenden básicamente de dos elementos:

a) Que el servicio debe prestarse a bordo de autobuses, camiones, camionetas o automóviles dedicados a un servicio público de transporte de pasajeros de carga o mixtos, y que el mismo puede ser foráneo o urbano; y,

b) Que las relaciones que nacen entre el personal que presta su servicio y los permisionarios y propietarios de los vehículos ya mencionados son relaciones de trabajo.

En este momento es necesario comentar que por lo que respecta al Distrito Federal, existen dos excepciones a lo dispuesto por el Artículo en comentario:

1) Las que se refieren a los trabajadores que prestan sus servicios en la llamada Ruta 100, los cuales han quedado en estado total de indefensión, siendo opinión del sustentante que dichas personas queden amparadas por el Apartado B del Artículo 123 Constitucional, o sea, sean considerados, tal y como lo son, trabajadores al servicio del Estado con todas las prerrogativas y obligaciones que esto conlleva, y, por lo tanto, debiendo de aplicarse además las estipulaciones que determinaron las Condiciones Generales del Trabajo del Departamento del Distrito Federal, la Ley del ISSSTE, la Ley Federal-Burocrática y demás disposiciones legales aplicables;

2) La segunda excepción a lo dispuesto en el Artículo en comento es la referente a la relación jurídica que en realidad, y en opinión personal de quien ésto escribe, tienen los permisionarios y los choferes de los automóviles destinados al servicio público de pasajeros, denominados "Taxis".

Lo anterior tratará de demostrarse con las páginas subsecuentes, debiendo tener en cuenta cuatro conceptos básicos para determinar si nuestra aseveración es la correcta o no, dichos conceptos son: a quién se le considera trabajador; que es una relación de trabajo; qué es un contrato de trabajo; y qué debemos de entender por subordinación.

El Artículo 8 de la Ley Federal del Trabajo dice que trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado, es decir, la subordinación constituye el elemento característico de la relación de trabajo y consiste en la facultad de mandar y en el derecho a ser obedecido, teniendo esta facultad dos limitaciones, que se debe referir al trabajo estipulado y debe ejercerse durante la jornada de trabajo.

Sin embargo, debemos de conocer que es el Contrato de Trabajo y la Relación de Trabajo, a lo que Miguel Cantón Moller, en su obra "Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana" nos dice al respecto:

"... el Contrato de Trabajo queda tipificado con la existencia de las siguientes características:

- 1.- Que el trabajo o servicio sea personal.
- 2.- Que sea subordinado, es decir, que el trabajador deberá cumplir -

las instrucciones o direcciones de su empleador en el lugar y en la oportunidad que él señale. La subordinación incluye las características de dirección y dependencia.

3.- Que sea mediante el pago de un salario.

"La teoría de la relación de trabajo... tiene su origen en la intervención del Estado en la reglamentación de las condiciones de la prestación del trabajo... Como esta relación no está sujeta a la voluntad de las partes, sino en las normas creadas por la Ley o la contratación colectiva, no puede afirmarse que exista un contrato en el sentido estricto de la palabra, sin embargo, se han creado obligaciones mutuas y estas son las que constituyen los elementos de la relación de trabajo" (38), siendo estos elementos - los establecidos en el párrafo primero del Artículo 20 de la Ley Laboral, es decir, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario.

Faltando únicamente de aclarar cuál es el concepto de subordinación - que entiende la Ley, el cual nos es transcrito por el Hto. Mario de la Cueva, de la siguiente manera:

"El concepto de relación individual de trabajo incluye el término subordinación para distinguir las relaciones regidas por el derecho del trabajo, - de las que se encuentran reguladas por otros ordenamientos jurídicos.

(38) Miguel Cantón Moller "Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana". Primera Edición. Cárdenas. México. 1977. P. 7 y sigs.

Por subordinación se entiende, de una manera general, la relación jurídica - que se crea entre el trabajador y el patrono, en virtud de la cual está obligado el primero, en la prestación de sus servicios a cumplir sus obligaciones y las instrucciones dadas por el segundo para el mejor desarrollo de las actividades de la empresa". (39).

Así tenemos que por lo menos en dos de los elementos indispensables -- para ser considerada una persona como trabajador, la subordinación y el salario, no se dan en las relaciones existentes entre los choferes y los permisionarios de los Taxis, aseveraciones que se demostrarán en el apartado que sigue:

### 3.- CRITICA AL ARTICULO 256 DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

En este momento, cabe preguntarse ¿hasta qué punto nuestros legisladores estudiaron si los taxistas son o no trabajadores?, la redacción del Artículo criticado es oscura e irregular, porque solamente dice en forma general que todos los que laboran en autotransportes deben ser considerados trabajadores, si bien es cierto que dicha relación de trabajo es solamente exacta - en lo que respecta a los trabajadores de camiones urbanos y foráneos, así como a los tranvías e inclusive a los trolebuses que transportan tanto personal como animales o carga, no puede ser en las relaciones que se dan entre - los permisionarios de los coches de alquiler y los operadores, por los siguientes:

(39) Mario de la Cueva.- "El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo". Editorial Porrúa. México. 1974. Segunda Edición. Pág. 199 y 200.

## HECHOS :

I.- Si tomamos el concepto de trabajador que la misma Ley especifica - en el Artículo 8, el taxista, refiriéndose al permisionario, no realiza para éste un trabajo subordinado; ya que quienes indican el lugar a donde deben - de ser conducidos, son los pasajeros que abordan el vehículo.

II.- En dado caso quienes deben ser considerados patrones, no son los permisionarios de los vehículos de alquiler, ya que quienes utilizan los ser vicios de un taxi son, precisamente, los usuarios del vehículo, ya que son - aquellos quienes realmente utilizan los servicios de los taxistas, lo que de termina que se celebra en realidad un contrato de transporte.

III.- En lo referente al salario, una vez más se demuestra que no es la retribución del permisionario al chofer del taxi, la que representa la remuneración de éste, sino que inclusive, los choferes son quienes pagan una --- cuenta diaria para usar el taxi y que, consecuentemente los propios usuarios, ya que deben de pagar la tarifa estipulada por el taxímetro o, en su caso, - la convenida por el chofer y el propio usuario anteriormente al uso de vehícu lo. Es más, refiriéndose al salario, éste nunca podrá ser dejado al azar, ya que como lo estipula el artículo 85 de la propia Ley, el salario deberá ser - remunerador, y realmente cuando un operario de un taxi sale a prestar sus ser vicios no tiene la certeza de que cubrirá, además de la cuenta diaria, lo su ficiente para su manutención así como el de su familia. Tomando como base el

mismo argumento, el Artículo 86 de la misma ley no es aplicable en este caso, ya que no es posible que todos los taxistas del Distrito Federal ganen lo mismo aún desempeñando un trabajo igual, con una jornada similar, siendo las condiciones de eficiencia iguales en la mayoría de los casos, ya que sus ganancias se verán afectadas por el tiempo que duren al servicio de una persona, por la distancia que se cubra e inclusive el horario en que se tome el taxi por parte del usuario. Por ejemplo, no es lo mismo que un chofer tome pasaje a las once de la mañana que a las cuatro de la mañana, ya que el último caso, el taxista podrá cobrar lo que su libre albedrío convenga; ya que aún en el caso de que sea la misma distancia lo que tenga que recorrer, deberá de cobrar más por el servicio nocturno, por lo tanto, el artículo citado no es aceptable en el caso de los taxistas.

IV.- Es inaceptable el ordenamiento del Artículo 20 de la Ley, ya que no puede haber ni habrá una relación de trabajo entre una persona que opere un taxi y el permisionario de éste, ya que es público y notorio que los propietarios de esa clase de vehículos de alquiler, aún cuando la Ley presuponga otra cosa, nunca son patrones de ningún trabajador, pues, si el vehículo lo maneja de su propietario, no existe ni puede existir ninguna relación laboral y si lo renta a otra persona para que lo usufructe y por ello cobra lo que se conoce como cuenta, tampoco existe ni puede existir relación laboral. Ningún propietario de bien mueble está obligado a pagarle un salario al arrendatario, sino todo lo contrario, el arrendatario tiene la obligación de pagar al arrendador el precio de la renta convenida para usar, en su provecho, ese bien. Los choferes de los carros conocidos como taxis, pagan al

propietario de ese carro una cantidad en dinero y el producto que arroja el transporte de pasajeros es íntegramente para el chofer arrendatario y sobre el mismo no rinde ni tiene que rendir cuenta al propietario arrendador del carro.

V. Si recordamos el concepto de contrato de arrendamiento admitido -- por el Código Civil vigente para el Distrito Federal, tendremos que concuerda perfectamente con las relaciones que existen entre los permisionarios y los que laboran los vehículos de alquiler, ya que una de las partes: el permisionario o dueño del vehículo, se obliga a conceder el goce temporal de -- este mediante el pago de un precio cierto que el operador del taxi se obliga a cumplimentar. Dicho cumplimiento deberá ser en dinero tal como lo establece el derecho común en el Artículo 2399 del Código Civil.

VI. Es permitido arrendar los vehículos de alquiler ya que no existe -- concepto alguno que estipule lo contrario a lo establecido por el Artículo -- 2400 del Código Civil.

VII. Así mismo las partes existentes en el contrato de arrendamiento -- de taxis se sujetan a lo establecido por el Artículo 2413 del Código Civil, ya que el arrendatario entrega la cosa objeto del contrato diariamente en -- donde el permisionario lo dispone y a lo cual él ha convenido.

VIII. De igual manera el taxista está obligado a informar al permisionario de las reparaciones que necesita el carro para que éste acepte durante el tiempo de la reparación del mismo el no podrá pagarle la cuenta y si en -- cambio la reparación, siendo esto, otra gran diferencia con el contrato de --

trabajo ya que de ser trabajadores, el propietario del vehículo les debería de pagar el sueldo estipulado aún cuando el carro estuviera en reparación, - cosa que no se dá en la práctica, ya que es el taxista el que debe de sufragar todos estos gastos.

IX. Al tenor del Artículo 2425 del Código Civil, los taxistas deben - de pagar la cuenta en la forma convenida, que es de forma diaria y regresar el vehículo cuando se haya terminado el tiempo de uso estipulado por las partes, así mismo responde el taxista por las reparaciones que tengan que hacerse al vehículo, ya sea por su negligencia o la de sus familiares o dependientes; y finalmente, sólo podrá hacer uso del vehículo cuando haya cumplido -- con lo anterior.

X. Otro motivo por lo que se debe encuadrar a los operadores de taxis como arrendatarios es que cumplen fielmente con lo establecido por el Artículo 2427 del Código Civil, ya que la cuenta que tienen que pagar deberá hacerse en el lugar convenido por las partes y cuando no ha habido convenio expreso, se hace en la casa o domicilio del permisionario.

XI. Si por causa ajena al taxista no puede laborar el vehículo, éste - no está obligado a pagar la cuenta, tal y como lo determina el Artículo 2431 del Código Civil.

XII. De tal manera, y tal como lo establece el Artículo 2461 del Código Civil, es totalmente legal el cobro de la cuenta diaria.

XIII. Así mismo, no es causa de explotación el hecho de que el taxista realice las reparaciones necesarias al coche, ya que así lo dispone el Artículo 2467 del Ordenamiento Civil.

XIV. De igual modo, la pérdida del vehículo se le reputará como responsable, a menos que demuestre que no fue culpa suya, al operador del ---- vehículo.

XV. En lo referente a que se subarrienden las placas de alquiler, se deberá de estar a lo dispuesto en los Artículos 2480 y 2481 del Código Civil.

De tal manera, podemos afirmar que las relaciones existentes entre taxistas y permisionarios encuadran perfectamente dentro del contrato de arrendamiento apoyándonos en la conclusión de la Suprema Corte de Justicia de la Nación dando los resultados la siguiente jurisprudencia, expuesta en el ---- "Apéndice" 1975, 5a. parte, 4a. Sala, Tesis 60, página 71, la cual estipula lo siguiente:

"CHOFERES DE AUTOMOVILES DE ALQUILER, NATURALEZA JURIDICA DE LAS RELACIONES ENTRE LOS PROPIETARIOS Y LOS.-

Si el chofer de un automóvil de alquiler usa el vehículo libremente durante cierto número de horas cada día en el servicio público de transporte de pasajeros, a cambio de una renta convenida con el dueño, quedando a favor

de aquél las utilidades obtenidas al prestar el servicio, las relaciones -- existentes entre las partes con tal motivo no pueden considerarse de trabajo, sino de arrendamiento, toda vez que para que existiera contrato de trabajo, sería preciso que el chofer presentara sus servicios al dueño bajo -- la dirección y dependencia de éste a cambio de un salario, cosa que no sucede en este caso, ya que, por lo contrario, es el chofer quien paga por el uso del vehículo".

## CONCLUSIONES

PRIMERA.- Conforme a lo visto en el presente estudio, el transporte de pasajeros en coche de alquiler es un verdadero servicio público, puesto que proporciona a un sector de la población la satisfacción de sus necesidades de transporte; mediante reglamentos expedidos por el Estado; se garantiza al usuario, las mejores condiciones posibles de eficiencia, seguridad y continuidad, asimismo, se otorga la concesión a particulares previos trámites legales que se realizan frente a la Autoridad administrativa; asumiendo de esta manera, el concesionario, todas las responsabilidades inherentes a la prestación de dicha concesión; y por último se remunera con los ingresos que percibe por los usuarios del taxi. Tal como lo estipula el decreto de 1951 donde se declara que el transporte de personas en vehículos de alquiler es un servicio público.

SEGUNDA - Por el uso de los vehículos de alquiler, nacen diferentes relaciones jurídicas, tales como:

- a) La concesión administrativa, realizada entre los particulares con el Estado;
- b) De carácter fiscal, al tener que tributar, el concesionario al Estado por concepto de los ingresos que obtiene -- por la prestación del servicio que nos ocupa.

- c) De arrendamiento de las placas el cual puede suceder cuando se celebra entre el concesionario de las placas y aquel que resulta dueño del vehículo;
- d) El contrato de adhesión que se produce cuando el usuario acepta sin objeción las tarifas previamente establecidas, con la cual paga al conductor del vehículo por los servicios prestados.
- e) La de transacción que se realiza entre los sujetos anteriormente señalados, cuando no se respeta o no se lleva a cabo la tarifa establecida;
- f) La del contrato de transporte de personas, tal y como lo establece el Artículo 2446 del Código Civil para el Distrito Federal;
- g) La del subriendo del vehículo; y, según el Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo, la relación laboral que nace entre el permisionario y el conductor del vehículo.

TERCERA.- Aunque aparentemente la naturaleza jurídica de la mayoría de las relaciones de derecho enumeradas anteriormente se pueden encuadrar dentro del ámbito civil, es opinión del sustentante

que dicha naturaleza debe englobarse dentro del ámbito mercantil tal y como lo establece la fracción VIII del artículo 75 del Código de Comercio en vigor, puesto que el ánimo de prestar el servicio público de transportes en coches de alquiler, es a nuestro entender con el fin inmediato y lícito de lucro por parte del prestador del servicio que nos ocupa, conducta que se encuadra dentro de los supuestos que diferencian a los actos civiles de los mercantiles.

CUARTA.- Es de hacer notar que las relaciones existentes entre los permisionarios y los choferes de automóviles de alquiler no pueden ser consideradas de índole laboral ya que no reúnen las características esenciales que las ubiquen en dicha rama, ya que para que existiera un contrato laboral, el chofer, debería prestar sus servicios al permisionario bajo la dirección y dependencia de éste, ganando un salario por concepto de la prestación de dicho servicio, cosa que en la práctica no se da.

QUINTA.- En efecto, las relaciones existentes entre los permisionarios y los choferes de Automóviles de alquiler son única y exclusivamente de Arrendamiento civil, puesto que el chofer es el que da una cuenta diaria por el uso del vehículo y lo que sobre del producto de su trabajo diario es única y exclu

sivamente para él, por lo que, dicho emolumento, no puede ser considerado como salario, aún más, si se tiene en cuenta que el chofer es el que determina cuanto tiempo trabaja y hacia dónde quiere dirigirse, es decir, que no se encuentra dentro de los supuestos legales que establecen los Artículos 8 y 10 de la Ley Federal del Trabajo.

SEXTA.- Demostrándose de tal manera que la naturaleza jurídica de las relaciones existentes entre los permisionarios y los choferes de los coches de alquiler, denominados "Taxis", son única y exclusivamente de carácter civil.

SEPTIMA.- Por lo que, se recomienda que el Artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo, sea reformado de tal manera que estipule que las relaciones jurídicas entre los permisionarios y los choferes del "Taxi" se regirán por lo establecido en el Código Civil respecto al contrato de arrendamiento.

Además, de que se diferencien los derechos existentes entre aquellos trabajadores que presten sus servicios al Estado y los que sean regulados por el Apartado A del Artículo 123 Constitucional.

Por lo que se propone que se añada un tercer párrafo que diga: -

ARTICULO 256.- ...

(Párrafo Tercero).-"Las relaciones que se establezcan entre los trabajadores de los autotransportes de servicio público de pasajeros que hayan sido nacionalizados por el bienestar común, se regirán por lo establecido en el Apartado B del Artículo 123 Constitucional; y, las relaciones que se produzcan entre el operario de un autotransporte de servicio público de pasajeros, de los llamados "Taxis", y el permisionario o propietario del vehículo serán de arrendamiento y deberán regirse por los ordenamientos conducentes."

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

1. BARROSO BACA JOSE ANTONIO. Sitio de Autos de Alquiler. Tesis 1953. UNAM.
2. CABRERA GODOY ALBERTO.- El Derecho de los Transportes. Tesis. 1957. UNAM.
3. CANTON HOLLER MIGUEL.- Los Trabajos Especiales en la Ley Laboral Mexicana. Primera Edición. Edit. Cárdenas. México. 1977.
4. CORONA ORTIZ ISAIAS.- El Servicio Público Aplicado a los Transportes Urbanos. Tesis. 1970. UNAM.
5. DE LA CUEVA MARIO.- El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Editorial Porrúa. Segunda Edición. México. 1974.
6. DE PINA RAFAEL.- Derecho Civil Mexicano. Tomo II. Edit. Porrúa. Cuarta Edición. México. 1977.
7. FRAGA GABINO. Derecho Administrativo. Edit. Porrúa. 1980. México.
8. G. LOPEZ ROSADO DIEGO. Los Servicios Públicos de la Ciudad de México. Porrúa. 1975. México.
9. ROJINA VILLEGAS RAFAEL. Compendio de Derecho Civil. Contratos. Decima Primera Edición. México. 1979. Edit. Porrúa.
10. SANCHEZ MEDAL RAMON. De los Contratos Civiles. Edit. Porrúa. Cuarta Edición. México. 1978.
11. SERRA ROJAS ANDRES. Derecho Administrativo. Tomo II. Edit. Porrúa. 1979. México.
12. TRUEBA URBINA A. Ley Federal del Trabajo Comentada. 43a. Edición. México.

## HEMEROGRAFIA .

Diario Oficial de la Federación.	30-Jun-1933
" "	24-Ago-1934
" "	14-Abr-1942
" "	19-Feb-1944
" "	29-Nov-1950
" "	31-Dic-1951
" "	12-Nov-1952
" "	25-Ago-1968
" "	29-Dic-1970
" "	24-Dic-1985
" "	22-May-1986
" "	22-Abr-1986
" "	14-Ago-1986
" "	9-Ago-1989
" "	28-NOV-1989

### LEGISLACION CONSULTADA:

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

LEY DE PROTECCION AL CONSUMIDOR.

CODIGO DE COMERCIO.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.