

111
2ef



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
" A R A G O N "

"LOS ATRIBUTOS DE LA CONCESION DEL
SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE
AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS"

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
IGNACIO FLORES ROSETE

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



escuela nacional de estudios profesionales
aragón

SAN JUAN DE ARAGON, EDO. DE MEXICO

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.

INDICE

INTRODUCCION

Capítulo 1 Derecho Administrativo

1.1	Concepto de Derecho Administrativo.....	3
1.2	Función Administrativa.....	4
1.3	Organos Administrativos.....	12
1.4	Concepto de Administración Pública Federal.....	17
1.5	Delegación de Facultades del Poder Ejecutivo.....	22
1.6	Competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para Autorizar Concesiones.....	31

Capítulo 2 La Concesión al Autotransporte de Pasajeros por Carretera, de Nuestro Régimen Federal.

2.1	Concepto de Concesión.....	36
2.2	Concepto de Permiso.....	39
2.3	Reglamentación Jurídica de la Concesión.....	41
2.4	Competencia de las Autoridades Federales.....	43
2.5	El Concesionante y el Concesionario.....	45
2.6	Diferencia entre Concesión y Permiso.....	56

Capítulo 3 La Prestación de Servicio Público
de Autotransporte de Pasajeros
en Nuestro Régimen Federal.

3.1	Concepto de Servicio Público.....	63
3.2	Reglamentación Jurídica.....	65
3.3	Competencia de las Autoridades Federales.....	72
3.4	Tipos de Servicio de Autotransporte.....	75

Capítulo 4 Alternativas para la Prestación
de Autotransporte de Pasajeros
por Carretera Federal.

4.1	Antecedentes.....	79
4.2	Tipos de Convenios entre Empresas Concesionarias.....	89
4.3	Problemas por Invasión de Rutas.....	115
4.4	Conflictos que se suscitan entre el Concesionario y el Concesionante.....	118
4.5	Procedimiento Administrativo para Dirimir Conflictos entre el Concesionario y el Concesionante.....	122

CONCLUSIONES.....	130
BIBLIOGRAFIA.....	135
APENDICE.....	138

INTRODUCCION

Con el tema de este trabajo ,se pretende, que la investigación hecha, se exponga en forma sencilla, pero no por eso oscura, de facil comprensión y entendimiento, con el fin de aportar a futuros lectores en forma concisa y exponer la existencia de los problemas en la explotación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros por carretera de Jurisdicción Federal, mediante la concesión otorgada para tal efecto, ya que no solo se trata de tener los recursos económicos para prestar dicho servicio y hacerlo, sino que se tiene que solicitar ante el ejecutivo de la union, quien analizará y estudiara si se puede aprobar dicha solicitud y asi otorgarla.

De esta manera, el interés primordial con que se desempeña este trabajo, es exponer los problemas que se presentan cuando el concesionario explota la ruta de otro concesionario, sin obtener la concesión para ello y aún habiendola obtenido.

No por basarnos en la practica adquirida en el autotransporte y sus problemas por la competencia, hemos dejado de tratar y señalar el marco juridico, donde se encuentra legalizada la concesión, asi como en qué ramas del Derecho tienen relacion con ella, por lo que señalo la doctrina de autores estudiosos de la materia, por lo que considero pertinente señalar el concepto de Derecho Administrativo, la

función Administrativa, los órganos de la Administración Pública, su concepto y el de la misma Concesión.

De esta forma explicamos los problemas que podemos calificar como cotidianos, porque son los más comunes que se suscitan en la práctica, ya que ninguna empresa transportista fundada desde hace ya algunas décadas, deja que otras empresas exploten su ruta, ya que ellas tampoco explotarán la ruta concesionada a otra empresa.

1.1 CONCEPTO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Es la rama del Derecho Público Interno, constituido por el conjunto de estructuras y principios doctrinales, y por las normas que regulan las actividades directas o indirectas de la administración pública como órgano del Poder Ejecutivo Federal, la organización, funcionamiento y control de la cosa pública; sus relaciones con las particulares, los servicios públicos y demás actividades estatales. El autor dice que esta definición no es sino explicación extensiva, en la que distinguimos las estructuras y principios doctrinales que son resultado de la experiencia científica universal, enjuiciando y elaborando instituciones administrativas, sin olvidar que la doctrina y la jurisprudencia sustentan el Derecho Administrativo.

Como sabemos, el Derecho Público de que ya hemos hecho mención, es aquél que se ocupa de las cosas que interesan al Estado, es decir, es el conjunto de normas que se refieren a la organización del Estado y a las relaciones de éste como poder soberano. (1)

(1) SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, tomo primero, décima edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1981, p. 139

Según una concepción integral y sistemática, puede ser definido como "conjunto de leyes, reglamentos, ordenanzas y principios de Derecho Público (doctrina-jurisprudencia), de aplicación concreta a la institución y funcionamiento de los servicios públicos y al consiguiente contralor jurisdiccional de la administración pública. (2)

Como podemos observar, se ha mencionado en varias ocasiones que la doctrina y la jurisprudencia ostentan el Derecho Administrativo, por lo que brevemente definiremos estas fuentes del Derecho.

La Jurisprudencia es una fuente formal del derecho y ésta se forma por los principios emanados de las resoluciones de los tribunales que se consideran como obligatorios en el sistema jurídico correspondiente.

La doctrina es el conjunto de estudios y principios que, en materia jurídica, realizan los estudiosos del Derecho. Esta es útil para jueces y legisladores, porque la doctrina señala la forma de conocer e interpretar los problemas jurídicos, ya que ésta carece de obligatoriedad, pero influye en la elaboración de normas.

(2) Idem. p.139

Otra importante tesis es la sustentada por el maestro Miguel Acosta Romero, que en su obra titulada "Teoría General del Derecho Administrativo" nos dice: "Lato Sensu consideramos que es el conjunto de normas de Derecho que regulan la organización, estructura y actividad de la parte del Estado, que se identifica con la Administración Pública o Poder Ejecutivo, sus relaciones con otros órganos del Estado, con otros entes públicos y con los particulares ..." (3)

Así mismo, este autor hace un análisis de este concepto en el que considera que la Administración Pública se regula por un sinnúmero de normas, técnicas, costumbres, usos y contratos, que constituyen, en un momento preciso, la urdimbre jurídica que sirve al Estado para realizar sus finalidades. Esto sin calificar que dichas normas son de Derecho Público o Privado, o de Derecho Positivo o Vigente. También nos da su explicación sobre lo que considera Derecho Público y menciona que es el conjunto de normas que regula la estructura, organización y funcionamiento del estado y su actividad encaminada al cumplimiento de sus fines, cuando intervenga en relaciones con los particulares, con el carácter de autoridad. (4)

-
- (3) ACOSTA ROMERO, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, primer curso, séptima edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1986, p. 13
- (4) Ibidem p. 18

Derecho Privado es el conjunto de normas que regulan las relaciones entre los particulares entre si y aquellas en las que el estado intervenga sin su carácter de autoridad, sin que por ello pierda su ente público. (5)

En la obra del maestro Gabino Fraga, titulada " Derecho Administrativo ", encontramos que critica a definiciones que dicen así: "Es el conjunto de normas jurídicas que regulan la organización y funcionamiento del Poder Ejecutivo " y " Es el conjunto de normas que regulan las relaciones del estado con los particulares". (6)

Según el maestro Fraga, el Derecho Administrativo no puede definirse tomando como base exclusiva la consideración formal a la consideración material de la administración. De tal modo que, por una parte, se incluye el régimen de organización y funcionamiento del Poder Ejecutivo y, por la otra, comprende las normas que regulan la actividad de dicho poder que se realiza en forma de función administrativa.

De esta manera no se debilita la distinción que se adoptó entre el punto de vista formal y el material de la función administrativa, por una parte sigue sirviendo para precisar

 (5) Idem, p.18

(6) FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo, vigésimo tercera edición, editorial Porrúa, S.A., México 1984, p. 91

la naturaleza de esta, y por la otra se logra una mejor adaptación a los principios de nuestro Derecho Público positivo, en el cual es innegable que predomine la consideración formal de la administración. (7)

(7) Ibid p. 92

1.2 FUNCION ADMINISTRATIVA

Nuestra constitución, en su artículo 49 nos señala la División de Poderes en que se divide el estado para una mejor función en cuanto a la administración del país, estos son: El Poder Ejecutivo, El Poder Legislativo, que es el que se ocupa de hacer, crear las leyes que rigen al país y sus gobernados; El Poder Judicial, que es el que se encarga de hacer respetar estas leyes o administrar la justicia y el poder que nos interesa, ya que de acuerdo con el artículo 89 de nuestra Constitución, es El Poder Ejecutivo el encargado de la Función Administrativa del Estado y este Poder está depositado en una persona que es el Presidente, titular de él.

El Derecho Administrativo regula la función administrativa y es el medio esencial para el ejercicio de ésta, y cuya finalidad es "proveer con medidas concretas a la satisfacción de las necesidades que son aquéllas que el interés público requiere"; en síntesis, la función administrativa es una función del Estado como personalidad jurídica. (8)

Casi la totalidad de las relaciones jurídicas en que interviene la administración con motivo de su organización y de su funcionamiento, están regidas por la normas del Derecho Administrativo, es decir, por las normas del Derecho Público.

(8) SERRA ROJAS, Andrés, op. cit. p.67

El Estado puede buscar la colaboración voluntaria de los particulares, celebrando con ellos contratos y realizando actos que forman parte de las instituciones de derecho privado, podemos decir que se trata de derecho privado especial para el estado que con el derecho común y con el derecho público forman el conjunto de normas que regulan el funcionamiento de la administración. (9)

La función administrativa, en primer término, se realiza bajo un orden jurídico y es el acto administrativo el que se hace caracterizar por la producción de efectos jurídicos, siempre bajo una norma de derecho objetivo.

En segundo lugar, la limitación de los efectos que produce el acto administrativo, es decir, que a la función administrativa se le reconoce un efecto concreto, individualizado y cuando a esta función se le define como ejecución de las leyes ese elemento se manifiesta porque la ejecución implica la realización de los actos necesarios para concretar, para hacer efectiva en casos determinados la norma legal. Y en la definición de la función administrativa como función de orden jurídico, ese carácter se encuentra manifiesto, pues en el acto subjetivo o creador de situaciones jurídicas individuales; de esta manera el acto-condición significa la aplicación de una norma general a un caso individual.

(9) FRAGA, Gabino, op.cit.p.65

Por lo tanto, de acuerdo a la naturaleza intrínseca diciendo que es la que el Estado realiza bajo una orden jurídica y que consiste en la ejecución de actos materiales o de actos que determinan situaciones jurídicas para casos individuales. (10)

La administración pública, tiene que enfrentarse a una problemática distinta y aplicar método y sistemas acordes con la época, para realizar con eficacia su función y lograr una coordinación entre la multitud de órganos que la integran, así como los órganos de los otros poderes y de las entidades federativas y municipales, en un sistema federal como el nuestro. (11)

La función administrativa es la realización de la actividad que corresponde a los órganos que forman el sector de la Administración Pública y que es el de administrar un serie de actos para conseguir una finalidad determinada. Son fines múltiples y complejos, por lo que necesitan órganos que realicen la función de una manera armónica que se logra a través de su enlace y coordinación jerarquizadas.

Para realizar esta actividad, la administración cuenta con una estructura jurídica con elementos materiales que es un conjunto de bienes que están a su disposición, así como

(10) Ibid p.62.

(11) ACOSTA ROMERO, Miguel, op.cit.p.102.

también tiene al elemento personal que van a ser los funcionarios empleados y trabajadores que prestan sus servicios a la administración.

1.3 ORGANOS ADMINISTRATIVOS

Las relaciones que gobiernan el Derecho Administrativo, son relaciones de Derecho Público interno como se ha mencionado. La Administración Pública subordina sus actos al derecho administrativo manteniendo el principio de que los órganos públicos sólo hacen lo que la ley les permite. La administración Pública está constituida por órganos. Estos órganos son esferas de competencia, que en conjunto forman la competencia del Estado; ésta misma tiene como finalidad la satisfacción de los intereses colectivos. (12)

El maestro Acosta Romero nos señala que organizar significa ordenar y acomodar sistemáticamente, desde un punto de vista técnico, un conjunto de elementos para llevar a cabo una actividad, cumplir un fin u obtener un objetivo. La Administración Pública como elemento del Estado, necesita ordenarse adecuada y técnicamente.(13)

Las formas de organización de la administración pública, no son equivalentes a las formas de Estado y a las formas de Gobierno que son: El Poder Ejecutivo, El Poder Legislativo, y el Poder Judicial, haciendo el citado autor el especial énfasis en las formas de Administración Pública, que son las

(12) SERRA ROJAS, Andrés, op. cit. p. 86

(13) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 108

que a este trabajo interesan y que se refieren al Poder Ejecutivo y unidades administrativas que dependen de él, sin dejar de mencionar a los otros poderes.

El Poder Legislativo, que se integra por un Congreso Federal dividido en dos cámaras, una la de Diputados, que representa a la población ciudadana y otra la de Senadores, que representa a las entidades federativas, incluido el Distrito Federal. En forma resumida, podemos decir que su competencia es la de iniciativa y formación de leyes, así como las establecidas en los artículos 73, 74 y 75 exclusivas para la de Diputados, y el artículo 76 que establece las facultades exclusivas para la Cámara de Senadores, plasmados en nuestra Constitución; El Poder Judicial, que esta integrado por:

1. La Suprema Corte de Justicia de la Nación.
2. Los Tribunales Colegiados de Circuito.
3. Los Tribunales Unitarios de Circuito.
4. Los Juzgados de Distrito.
5. El Jurado Popular.

Las atribuciones de este poder están plasmadas en los artículos 103, 104, 105, 106 y 107 de nuestra Carta Magna.

Adentrándonos en la cuestión de los órganos de la administración y para entender mejor, el maestro Acosta Romero nos señala qué órgano del Estado puede ser:

El Congreso de la Unión, o cada una de sus cámaras;

la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Juzgados de Distrito o las Secretarías de Estado, ya que éstas tienen estructura jurídica y competencia para realizar una determinada actividad del Estado.

Como mencionamos anteriormente, se identifica con el Derecho Administrativo, el conjunto de elementos personales y materiales con estructura jurídica que le otorga competencia al Estado para realizar una actividad relativa al Poder Ejecutivo y que desde el punto de vista orgánico, depende de éste. Por otra parte, los órganos administrativos son aquéllos que componen a la Administración Pública centralizada y paraestatal. (14)

La Administración Pública Federal está constituida por los siguientes órganos: El Presidente de la República, órganos centralizados, desconcentrados descentralizados, empresas de participación estatal, sociedades mercantiles y fideicomisos públicos.

El maestro Fraga menciona que "entre el Estado y sus órganos no puede existir ninguna relación de carácter jurídico, pues para ello sería necesario que los dos términos de la relación gozarán de una personalidad jurídica, lo cual no ocurre con los órganos, que constituyen sólo una parte de la

(14) Ibid p.109

personalidad jurídica del Estado, que no son sino esferas de competencia, cuyo conjunto forman la competencia misma de Estado.

El estudio de los órganos de la administración como unidades entre las que se divide la competencia que les corresponde en materia administrativa, se relaciona íntimamente con el de la naturaleza jurídica de la competencia y con la delimitación del origen de ésta.

En la esfera de competencia de los órganos por delegación de facultades, en el régimen constitucional, el Presidente de la República constituye el órgano en quien se deposita todo el ejercicio de las facultades administrativas. (15)

La teoría del origen legal de la competencia sostiene que sólo por virtud de una ley se puede hacer la distribución de facultades entre los órganos de la administración por lo que únicamente cuando haya una autorización de la ley está implícita en la idea de que la propia ley sea la que determine el órgano competente para efectuar los actos que autoriza.

Escoube, dice que los elementos de que dispone la administración para lograr su finalidad, son cuatro:

(15) FRAGA, Gabino, op.cit.p.123

personalidad jurídica del Estado, que no son sino esferas de competencia, cuyo conjunto forman la competencia misma de Estado.

El estudio de los órganos de la administración como unidades entre las que se divide la competencia que les corresponde en materia administrativa, se relaciona íntimamente con el de la naturaleza jurídica de la competencia y con la delimitación del origen de ésta.

En la esfera de competencia de los órganos por delegación de facultades, en el régimen constitucional, el Presidente de la República constituye el órgano en quien se deposita todo el ejercicio de las facultades administrativas. (15)

La teoría del origen legal de la competencia sostiene que sólo por virtud de una ley se puede hacer la distribución de facultades entre los órganos de la administración por lo que únicamente cuando haya una autorización de la ley está implícita en la idea de que la propia ley sea la que determine el órgano competente para efectuar los actos que autoriza.

Escoube, dice que los elementos de que dispone la administración para lograr su finalidad, son cuatro:

(15) FRAGA, Gabino, op.cit.p.123

a) Estructura

Que la Administración Pública es un conjunto de estructuras y de organizaciones según el propio presupuesto anual de egresos de la federación, que observa las numerosas dependencias a quienes se encarga la realización de los fines públicos .

b) Procedimientos

Las normas jurídicas a las cuales las actividades administrativas deben ajustarse.

c) Materiales

El desarrollo industrial, científico y mecánico ayudan a simplificar las labores de la administración, haciendo más eficiente el servicio.

d) Personas

El hombre siempre predomina en las labores y el desarrollo administrativo. (16)

1.4 CONCEPTO DE ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

Para conocer de la Administración Pública daremos una introducción que nos explica lo siguiente: Es toda la actividad que el Estado o cualquier otra corporación de derecho público desarrolla en su propio orden jurídico, para alcanzar sus fines especiales y no pertenece a la esfera de la legislación, ni de la administración de justicia. (17)

Como ya mencionamos, el organismo más importante del Poder Ejecutivo Federal es la Administración Pública o conjunto de entes personalizados regidos por el Derecho Administrativo.

"La Administración es un proceso necesario para determinar y alcanzar un objetivo o meta, por medio de una estructura que nos lleva a una acción efectiva o esfuerzo humano coordinado y eficaz, con la aplicación de adecuadas técnicas y aptitudes humanas." (18)

"La administración y los grupos sociales cooperan para alcanzar determinados objetivos. Tratándose de la Administración Pública, estos objetivos se refieren a fines de interés general. El concepto es tan general que bien puede decirse que toda persona entregada a una actividad en

(17) FLEINER, Instituciones de Derecho Administrativo, Barcelona 1933, p.7

(18) ACOSTA ROMERO, Miguel, op.cit.p.105

cooperación con otras, trabajan en una administración."

"El concepto de administración pública se relaciona con actividades del sector público. Es un término que reviste sentidos diversos, siendo los más generales los siguientes:

- a) La administración en su sentido material u objetivo alude a la actividad o acción, es decir, al hecho mismo de administrar un negocio o administrar los asuntos públicos.
- b) La administración en su sentido orgánico, subjetivo o formal, se refiere al conjunto de órganos, servicios o actividades bajo la misma dirección o consejo, a fin de perseguir una tarea determinada de interés privado o público.
- c) La administración pública moderna va más allá de la ejecución de la ley y se ha internado en el campo de la economía nacional, determinando la base, los medios y formas de su desarrollo.

El fin de la administración pública es la realización del interés general por medio de una acción desinteresada de todo propósito de lucro que se asegura con determinadas prerrogativas que establecen un régimen jurídico exorbitante del privado... (19)

La administración pública federal es una organización que forma parte de la actividad del Estado. Depende del Poder Ejecutivo y que se caracteriza por un conjunto de órganos

 (19) SERRA ROJAS, Andrés, op.cit.p.69

centralizados y descentralizados y por excepción, paraestatales, que tienen a su cargo atender legalmente las imprescindibles necesidades públicas, organizadas en servicios administrativos generales o en la forma de servicios públicos.

La administración pública federal es la parte de los órganos del Estado que dependen directa o indirectamente del Poder Ejecutivo y que tiene a su cargo la actividad del Estado que no desarrollan los poderes legislativos y el Poder Judicial. Esta actividad persigue el interés público que adopta una forma de organización jerarquizada y cuenta con elementos personales y patrimoniales, tiene una estructura jurídica y procedimientos técnicos.

La organización jerárquica es el orden y grado que guardan entre sí los distintos órganos de la administración pública establecida a través de un vínculo jurídico entre ellos para determinar órganos superiores, coordinados e inferiores, mediante el ejercicio de los poderes que implica la propia relación y que se ejercen por los titulares (personas físicas) de las mismas.

La relación jerárquica como vínculo jurídico no existe en un ordenamiento determinado, hay que estudiarla a través del análisis de la Constitución, la ley orgánica de la administración pública federal, las leyes orgánicas y especiales que regulan las actividades de cada unidad.

administrativa y demás disposiciones y reglamentos que regulan las relaciones internas entre los funcionarios, empleados y trabajadores de la administración pública federal.

Así, la administración pública debe entenderse como el organismo público que ha recibido del poder político, la competencia y los medios necesarios para la satisfacción de los intereses generales. (20)

Leonard White afirma que: "La administración pública consiste en todo aquello que tiene la finalidad, aplicación o realización de la política nacional".

La administración pública actúa en un marco estricto de facultades expresas y limitadas por las distintas leyes y reglamentos que la estructuran y regulan.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal constituye el ordenamiento jurídico con que se estructura a la administración pública federal y esta ley implica el término "Dependencias", cuando se refiere a los órganos de la administración pública centralizada y, al referirse a los órganos de la administración pública paraestatal, los denomina entidades.

(20) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 103

Pierre Escoube, dice: "la administración pública es el conjunto de medios de acción, sean directos o indirectos, sean humanos, materiales o morales de los cuales disponen el gobierno nacional para lograr los propósitos y llevar a cabo las tareas de interés público que no cumplan las empresas privadas o los particulares y que determinan los poderes Constitucionales, legalmente dedicados a recoger y definir la política general de la nación.

1.5 DELEGACION DE FACULTADES DEL PODER EJECUTIVO

Para poder iniciar nuestro tema, será necesario que veamos en la Constitución, artículo 90, capítulo III, titulado "Del Poder Ejecutivo", uno de sus párrafos que nos señala que los negocios se distribuirán y estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, y que la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se designará la competencia de cada una de estas secretarías y del propio Ejecutivo Federal.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece las bases de organización de la administración integrada por el Presidente, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos, la Procuraduría General de la República y los organismos que componen la administración descentralizada.

Es el Presidente quien podrá convocar a los Secretarios de Estado y Jefes de Departamentos Administrativos para definir o analizar la política del Gobierno Federal cuando sean asuntos competentes de varias dependencias o entidades de la administración pública.

La misma Ley Orgánica que se cita, nos menciona que el Presidente de la República dará a los titulares de las Secretarías de Estado respectivas, las funciones que deberán desempeñar y éstos, a órdenes de aquél, formularán los proyectos de leyes, reglamentos, decretos y acuerdos.

Una definición de Secretaría de Estado, es que la administración pública, en sus ramas constituidas por el conjunto de servicios y actividades confiadas a las dependencias, están bajo la autoridad del Presidente y es por este medio que se asegura la acción del gobierno en la ejecución de la ley.

Al frente de estas Secretarías de Estado, se encuentra un Secretario, también llamado Ministro, el cual es colaborador directo del Presidente y quien comparte la responsabilidad del manejo de los asuntos de la Nación. Dependencia que adquiere el carácter de órgano político y órgano administrativo, así como el de órgano de colaboración y decisión. Tienen, entre otros, el poder jurídico y los que más nos interesan son: el carácter de autoridad administrativa y, en su caso, de autoridad responsable; el de representar al Estado como persona moral que es, en todos los casos que concierne a cada Secretaría en su competencia para la administración de bienes de dominio público, afectados al servicio de su dependencia, celebración de contratos y representación ante los tribunales de acuerdo con la Ley.

Entre las funciones importantes del Secretario de Estado está la de responsabilidad total de la Secretaría a su cargo y a él corresponde la realización de toda la competencia que la ley le asigne a la Secretaría.

El titular de la Secretaría de Estado o sea el Secretario o Ministro, no tiene personalidad jurídica distinta a la administración pública. Es la ley la que determina la esfera de competencia del funcionario y la forma de ejercerla. El despacho y resolución de los asuntos son competencia de las Secretarías de Estado y corresponderán, como ya dijimos, al Secretario, pero para una mejor organización interna y desarrollo en el trabajo, los titulares podrán delegar en funcionarios subalternos alguna de las facultades administrativas no discrecionales para casos o ramas determinados. (21)

También es bueno saber que aunque las Secretarías de Estado tienen señalada una competencia para ejercer las funciones que les atribuye la ley y que deben de administrar las leyes expedidas por el Congreso de la Unión en funciones de Poder Legislativo, un Secretario de Estado no puede expedir reglamentos ni aún por acuerdo del Presidente de la República. Su labor se reduce a preparar y refrendar los proyectos reglamentarios que correspondan. (22)

El Presidente de la República es electo en forma directa por el pueblo y durará en su cargo por seis años, sin posibilidad de ser reelecto, tal como lo señala nuestra Constitución Política, en sus artículos 80 al 99.

(21) SERRA ROJAS, Andrés, op. cit. p. 535

(22) Ibid, p. 538

El Presidente, entre sus atribuciones como jefe de la República, tiene las de Jefe de Estado y de Gobierno. Como Jefe de Estado representa a la Nación y protocolariamente se le rinden honores que corresponden a esa investidura.

Como Jefe de Gobierno, encabeza la Administración Pública Federal, da contenido político a su estructura, señala las líneas fundamentales de actividad política y administrativa del Estado, nombra y remueve a los Secretarios de Estado y Jefes de Departamentos Administrativos, al Procurador General de la República y a los funcionarios cuyo nombramiento no esté especificado en las leyes, como Subsecretarios, Oficiales Mayores, Coordinadores, Presidentes de las Comisiones Intersecretariales, Directores de Organismos Descentralizados, de Empresas Públicas, Organismos Desconcentrados y Fideicomisos Públicos, entre otros, ya que puede designar con aprobación del Senado otros puestos importantes.

La competencia la delega el Ejecutivo Federal en aquellos casos que lo permita la ley, "Según la teoría, pueden delegarse facultades vinculadas o reglamentadas, más no así las discrecionales; sin embargo, nuestra legislación permite que se deleguen en ciertos casos, éstas últimas. Se llama avocación cuando el funcionario superior asume las funciones que normalmente corresponden al inferior. La avocación y la delegación, en nuestro criterio, son excepciones al

principio de que la competencia no se prorrogue. (23)

En la doctrina se establece diferencia entre la delegación de competencia que trata de modificar el orden de las competencias entre las autoridades administrativas, transfiriendo la competencia de una a la otra; y la delegación de firma que pretende solamente descargar al delegante de una parte de su actividad material, como lo es, evidentemente, el firmar miles de oficios cada día; sin embargo, la doctrina no ha profundizado sobre el tema.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal previene que el despacho y resolución de los asuntos en estas dependencias corresponderá originalmente a los titulares de las mismas; pero que para la mejor organización del trabajo, los titulares de cada secretaría podrán delegar en funcionarios subalternos cualesquiera de sus facultades, excepto aquellas que por ley o por disposiciones del reglamento interno respectivo, deban ser ejercidas precisamente por dichos titulares.

La división de competencia entre órganos de la administración da lugar a la clasificación de ellos en razón de la naturaleza de las facultades que les son atribuidas.

(23) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 209

Cuando la competencia otorgada a un órgano implica la facultad de realizar actos de naturaleza jurídica que afecten la esfera de los particulares y la de imponer a éstos sus determinaciones, es decir, cuando el referido órgano está investido de facultades de decisión y ejecución se está frente a un órgano de autoridad. Cuando las facultades atribuidas a un órgano se reduce a darle competencia para auxiliar a las autoridades y para preparar los elementos necesarios, a fin de que éstas puedan tomar sus resoluciones, entonces se tiene el concepto de órganos auxiliares.

El artículo 16 de la Ley Orgánica en mención habla de la delegación de facultades y no es lo mismo delegar facultades que delegar una competencia. La competencia la otorga la ley y sus facultades las confiere quien legalmente tiene competencia para actuar.

La competencia es indelegable, no así las facultades. La delegación de facultades por el titular de un órgano no se efectúa dentro de un ámbito de absoluta libertad, la ley o el reglamento establece aquéllas facultades que el titular nunca podrá delegar en algún funcionario, permitiéndole usar su criterio de discrecionalidad para delegar, en algún funcionario sub-alterno, las facultades deberá obedecer a consideraciones de orden técnico, administrativo, etc.

La delegación de facultades no transfiere la titularidad de las funciones delegadas. El que delega conserva siempre la titularidad de aquello que delega, siendo la delegación de carácter transitorio.

Facultades indelegables del titular de una Secretaría o Departamento:

Las facultades que los titulares no pueden delegar, son, por lo general, aquéllas que les permiten fijar, dirigir y controlar la política de su Secretaría o Departamento, así como las de planear, coordinar y evaluar las políticas del sector administrativo a su cargo. Otras facultades indelegables son: someter a decisión del Presidente los asuntos encomendados a su Secretaría o Departamento o al sector que coordinan; proponer al Ejecutivo los proyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, órdenes sobre los asuntos de su dependencia y dar cuenta al Congreso de la Unión.

Según refieren los artículos 29, 90 y 92 Constitucionales, tanto los Secretarios de Estado como los Jefes de Departamentos Administrativos, se convierten en los auxiliares más importantes del Presidente; artículos que a la letra dicen:

1.- Artículo 29.- En los casos de invasión, perturbación grave de la paz pública, o de cualquier otro que ponga a la sociedad en grave peligro de conflicto, solamente el

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, de acuerdo con los titulares de las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República y con aprobación del Congreso de la Unión, y en los recesos de éste, la Comisión Permanente podrá suspender en todo el país o en lugar determinado, las garantías que fuesen obstáculos para hacer frente rápida y fácilmente a la situación; pero deberá hacerlo por un tiempo limitado, por medio de prevenciones generales y sin que la suspensión se contraiga a determinado individuo. Si la suspensión tuviese lugar hallándose el Congreso reunido, éste concederá las autorizaciones que estime necesarias para que el Ejecutivo haga frente a la situación, pero si verificase en tiempo de receso, se convocará sin demora al Congreso para que las acuerde.

2.- Artículo 90.- La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades para estatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación. Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.

3.- Artículo 92.- Todos los Reglamentos, Decretos, Acuerdos y Ordenes del Presidente deberán estar firmados por el Secretario de Estado o Jefe del Departamento Administrativo a que el asunto corresponda, y sin este requisito no serán obedecidos.

Los Secretarios de Estado tienen un doble carácter, uno es el de órgano político, y el otro el de órgano administrativo, y los Jefes de Departamento Administrativo sólo desempeñan el carácter de órganos administrativos, en virtud de que constitucionalmente no disfrutaban de la facultad del referendo, y ya con las reformas al artículo 29 Constitucional, los titulares de Departamentos Administrativos, como órganos indispensables para tomar junto con el Secretario de Estado y el Procurador General de la República, el acuerdo que permite al Presidente de la República suspender en todo el país o en lugar determinado, las garantías que fuesen obstáculo para hacer frente rápida y fácilmente a la situación.

1.6 COMPETENCIA DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA AUTORIZAR CONCESIONES.

Como ya hemos hecho referencia en puntos anteriores de este trabajo, en aspectos donde se delega la autoridad para administrar o conocer, y tener lo que se llama la competencia para tratar de asuntos específicos designados por el Presidente de la República, la misma Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala las atribuciones que tiene cada Secretaría de Estado. Ponemos especial énfasis a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que es la que nos interesa en este trabajo, a lo que diremos que la Ley señalada anteriormente, menciona que para el estudio, planeación y despacho del orden administrativo, el Poder Ejecutivo contará con las Secretarías de Estado y Departamento del Distrito Federal y establece la competencia y trabajo de cada una de ellas, por lo que nosotros atendemos el artículo 36 que señala las atribuciones de la Secretaría ya mencionada que, en su fracción XI, a la letra dice: "Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras nacionales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas".

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas fue creada bajo este rubro por la Ley de Secretarías de Estado, el 14 de mayo de 1891. Esta Secretaría cambió su denominación

hasta la Ley de 1958, en la que cambió su denominación actual. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del 29 de diciembre de 1976, le asignó a esta Secretaría funciones en materia de marina mercante que era competencia de la Secretaría de Marina.

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde formular y conducir políticas y programas para desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país.

Otorgar, entre otras concesiones, las concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransporte en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas, realizar la vigilancia en general y el servicio de policía en las carreteras federales, fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones, permisos y fijar tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones, y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de tarifas de los servicios que presta la

Administración Pública Federal de Comunicaciones y Transportes.

Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales, así como las estaciones y centrales de autotransporte federal.

Competencia es la facultad para realizar determinados actos que se atribuyen a los órganos de la administración pública en el orden jurídico y debe ser otorgada por un acto legislativo material, ya sea una ley del Congreso de la Unión o Reglamento Ejecutivo. Viéndose en la práctica administrativa que se otorga competencia por medio de acuerdos o decretos del Ejecutivo. Por eso la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha establecido, como ya hemos mencionado, que las autoridades sólo pueden hacer lo que la ley les permite.

La competencia es constitutiva del órgano administrativo. En un Estado de Derecho no se concede la existencia de un órgano administrativo sin competencia, como efecto de que ésta es constitutiva del órgano, la misma no se puede renunciar ni declinar, sino que, por el contrario, su ejercicio debe limitarse a los términos establecidos por la Ley y el interés público. (24)

La competencia, por regla general es la posibilidad de realizar

(24) Idem, p.209

un acto y no se encuentra íntegramente confiada un sólo órgano, sino que, como una garantía para el buen funcionamiento de la administración, se exige la intervención de diversos órganos.

Señalaremos la competencia en tres criterios; por razón de territorio, por razón de materia y por razón de grado.

a) La competencia territorial hace referencia a las facultades conferidas a los órganos, en razón del espacio dentro del cual pueden ejercitarla.

b) La competencia por materia, deriva de la atribución a órganos que tienen la misma competencia territorial, de funciones administrativas respecto a los distintos asuntos que son objeto de la administración.

c) La competencia, por razón de grado, tiene lugar separando los actos que respecto de un mismo asunto pueden realizar por los órganos administrativos colocados en diversos niveles. (25)

En el artículo 11 de la Ley Orgánica en mención y en el Seminario Judicial de la Federación aparece una tesis: "Las Secretarías de Estado representan al Ejecutivo en cada ramo del mismo, y aunque tienen facultades y atribuciones propias, no por eso dejan de obrar como órganos de un poder representando sus propias funciones, ya no sería posible que

(25) FRAGA, Gabino, op. cit. p. 127

el Presidente de la República interviniera en todos y cada uno de los actos de funcionamiento de dicho poder. Todo acto de una Secretaría de Estado es la responsabilidad del Poder Ejecutivo (Tomo 35, pag. 1904, 5a. época).

El reglamento interior estructura las funciones que deban realizarse respetando siempre las atribuciones fijadas a cada una de las Secretarías por la Ley Orgánica. La función del reglamento interior no es aclarar las atribuciones conferidas sino estructurar y organizar las actividades de cada dependencia en base a la ley. (26)

(26) FAYA VIESCA, Jacinto, op.cit.p.54

2.1 CONCEPTO DE CONCESION

La concesión administrativa es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado (27). La primera parte de este concepto es la que nos interesa.

En esta concesión de servicio público, por muchos años se ha considerado que es de naturaleza de un simple acto contractual; sin embargo a pesar de las cláusulas contractuales de la concesión, el Estado se consideró facultado para adoptar medidas como la de policía que, a veces, significaba variaciones en la explotación del servicio, pero necesarias para proteger la seguridad y el orden públicos. Y así, multiplicando las causas de caducidad, tenía un arma para obligar al concesionario a aceptar frecuentes modificaciones a su concesión para que pudiera conservarla. (28)

La concesión en uno de sus contenidos, es como un acto administrativo discrecional, por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular, para utilizar bienes del Estado dentro de los límites y condiciones que señala la ley, y para establecer y explotar un servicio público también dentro de los límites y condiciones que señala la ley.

(27) FRAGA, Gabino, op.cit.p.242

(28) Ibid p.367

Otro contenido es el procedimiento a través del cual se otorga la concesión o a través del que regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios.

Un contenido que puede entenderse también por concesión, el documento formal, que incluye el acto administrativo en el que se otorga la concesión.

En la naturaleza jurídica de la concesión, el maestro Acosta Romero nos señala que hay cierta imprecisión para fijar su naturaleza jurídica y dice que hay quienes afirman que se trata de contratos. Un sector importante de la doctrina estima que se trata de un acto mixto, que tiene una parte de contrato, una parte de acto administrativo y una parte de acto reglamentario. El maestro explica por qué difiere de esta teoría:

Señala que en los antecedentes de la concesión se estima que este concepto puede tener un antecedente de acto administrativo, también de contrato, como en el caso de la materia de ferrocarriles, bancaria y de electricidad, la evolución de las ciencias y técnicas en todos los aspectos de la vida, también afecta la evolución de la técnica del derecho administrativo.(29)

Metodológicamente, en los regímenes de concesión en nuestro país, se concluirá que actualmente la mayoría de las

(29) ACOSTA ROMERO, Miguel, op.cit.p.588

concesiones se otorgan por medio de actos administrativos discrecionales, y que los particulares no celebran ningún convenio o contrato con la administración para ello, ni tampoco pueden pedirle el otorgamiento forzoso de las concesiones, aún cuando todavía en ciertas ramas en nuestra opinión, impropriamente existen, con poca frecuencia algunos contratos-concesión, en la experiencia actual administrativa como, por ejemplo, los relativos a la utilización de la zona costera en ciertos puertos de la República que celebran la SEDUE y la Secretaría de Pesca, con los concesionarios y, en opinión del maestro Acosta Romero, esto vino a constituir la excepción que confirma la regla.

De acuerdo a lo anterior, desde el punto de vista del maestro Acosta, la concesión constituye un acto administrativo discrecional del Organismo de la Administración Pública, que aplica en un caso concreto, las disposiciones que regulan la materia de concesión. (30)

(30) Ibid p.588

2.2 CONCEPTO DE PERMISO

Los conceptos en la práctica administrativa se pueden confundir con otros conceptos, principalmente con el de concesión.

Gramaticalmente, mencionaré que el permiso es el consentimiento que otorga quien tiene potestad para hacerlo.

Jurídicamente, lo define el maestro Acosta Romero de esta manera: "Permiso, licencia o autorización es el acto administrativo por medio del cual se otorga por un órgano de la administración, a un particular, la facultad o derecho para realizar una conducta o para hacer alguna cosa".(31)

Puede constituir también, el documento formal por escrito, donde se hace constar el acto administrativo, por ejemplo: la licencia de manejar, el permiso de importación, etc.

Licencia y permiso también pueden entenderse dentro de la relación de trabajo, como el acto por el cual el superior jerárquico, permite a los inferiores ausentarse de sus labores por periodos cortos, con o sin goce de sueldo.

(31) Ibidem, p. 675

El permiso y la licencia son actos del poder público que establecen una amplia libertad de obrar al particular en condiciones determinadas. Además, el permiso es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para hacer o decir una cosa o para no hacer. Es una limitación temporal más reducida que la concesión y su régimen es más flexible.(32)

El permiso es un acto administrativo por el cual se levanta o remueve un obstáculo o impedimento que la norma legal ha establecido para el ejercicio de un derecho de un particular. En la generalidad de los casos en que la legislación positiva ha adoptado el régimen de autorizaciones, licencias o permisos, hay un derecho preexistente del particular, pero su ejercicio se encuentra restringido porque puede afectar la tranquilidad, la seguridad o la salubridad pública o bien la economía del país y sólo hasta que se satisfacen determinados requisitos que dejan a salvo tales intereses, es cuando la administración permite el ejercicio de aquel derecho previo.

(33)

(32) SERRA ROJAS, Andrés, op.cit.p.262

(33) FRAGA, Gabino, op.cit.p.236

2.3 REGLAMENTACION JURIDICA DE LA CONCESION

Es una clasificación de las concesiones administrativas y ésta se divide en tres grupos que son:

- a) La concesión de servicio público.
- b) La concesión de explotación de bienes de la federación, en los cuales se incluyen la concesión minera, las de aguas, las de radio y televisión, la forestal, etc.
- c) Otros tipos especiales de concesión como las registradas, las ganaderas, las de instituciones de crédito y otras.

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es de derecho público y está constituida por el conjunto de normas establecidas en las leyes, los reglamentos, decretos circulares y acuerdos que fijan, precisamente, el régimen al que están sometidas la concesión, el concesionario y su actividad. (34)

Como elementos subjetivos de la concesión, tenemos que son: la autoridad concedente, que puede ser la administración pública federal, local o municipal; el concesionario, que es la persona física o jurídica a quien se otorga y que es el titular de la concesión y, por último, los usuarios, únicamente en el supuesto de la concesión de servicio

(34) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 589

público, ya que en la utilización de bienes del Estado habrá relaciones entre el concesionario y los particulares, pero no bajo el concepto de usuarios.

En cuanto al régimen jurídico positivo y los principios que rigen la concesión, referentes a la capacidad jurídica, tenemos lo siguientes elementos: técnica y el plazo a los derechos y obligaciones, el rescate, la reversión, el procedimiento y la extinción.

2.4 COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES FEDERALES

La concesión puede otorgarse para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes que pertenecen al dominio público de la federación o para prestar servicios públicos.

El artículo 28 de nuestra Carta Magna, en sus párrafos 9o. y 10o., señalan a la letra: "El Estado, sujetándose a las leyes podrá, en caso de interés general concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan." Las leyes fijaran las modalidades y condiciones que asegure la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público. La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante la ley.

En la ley de Vías Generales de Comunicación encontramos que en su capítulo II titulado "Jurisdicción" en su artículo 3o. nos señala que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operan en ellas quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales, es decir, el Ejecutivo de la Unión ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo que hace señalamiento en su fracción I a la

construcción, mejoramiento, recisión y modificaciones de concesiones y contratos celebrados con el Gobierno Federal: en su fracción X en lo que se refiere a la venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, y finalmente en su última fracción, la número XIII, en cuestiones administrativas relacionadas con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

Y así, la ley en mención a su artículo 4o., señala que las controversias sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones, contratos relacionados con los medios de transporte y las vías de comunicación se decida: I "Por términos mismos de las concesiones y contratos: II por esta ley, sus reglamentos y además las leyes especiales: III..."

En el artículo 5o., indica que los tribunales federales corresponde conocer de todas las controversias del orden civil, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de vías y los que que deriven por funcionamiento de un servicio en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación.

2.5 EL CONCESIONANTE Y EL CONCESIONADO

Los derechos y obligaciones del concesionario derivan de la concesión o contrato del servicio, en el cual se fijan con precisión cuáles son las finalidades gubernamentales al entregar un servicio a un particular.

Esos derechos y obligaciones parten de un principio general, o sea, la obligación de asegurar el funcionamiento regular del servicio. El poder público tiene interés en que el servicio se preste de la manera más eficiente y continua. A través de las obligaciones se asegura un régimen estricto para mantener el servicio en condiciones favorables. La concesión se reserva medios administrativos para obligar al concesionario al cumplimiento de sus deberes, como es el poder modificar el régimen del servicio.(35)

Pero sería un error pensar sólo en obligaciones y no en derechos al concesionario, ya que éste hace fuertes inversiones y realiza no una labor filantrópica, sino un negocio que debe proporcionarle rendimientos normales, adecuados, que no lleguen a una explotación indebida del servicio.

(35) SERRA ROJAS, Andrés, op. cit. p. 280

En las concesiones de servicio público, la relación es más directa, ya que el usuario es el objeto de la actividad en la concesión, las relaciones del usuario se definen como una situación de carácter reglamentario que regula los diversos aspectos del servicio, sin que el particular pueda alterarlo, fuera de los casos en que se hace uso del derecho previsto en la ley.

Los concesionarios están obligados a proporcionar el servicio a todo el que lo solicite, de acuerdo con el principio de la igualdad de los usuarios.

El 19 de marzo de 1987 se consideró que, aparte del derecho adquirido por el concesionario para que se le respete todo lo que se refiere a la subsistencia de la concesión, bases constitutivas de la sociedad que le explota y a los alicientes de extensión o reducción de impuestos, no puede pretender lo mismo respecto a las prescripciones de carácter general que establecen y reglamentan los derechos y obligaciones del Banco, para con el público o para con el Gobierno. (36)

Esta clara y temprana concepción de la naturaleza de las concesiones de servicio público recibió más tarde su franca consagración por gran parte de la doctrina jurídica

(36) FRAGA, Gabino, op. cit. p. 244

contemporánea que ya considera que 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 ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio y dentro de él quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestación del servicio, derechos de los usuarios.

Así con este acto reglamentario, la administración puede variarlo en cualquier instante, de acuerdo con las necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario, pues no se trata de modificar una situación contractual.

El acto condición, condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

En el tercer elemento mencionado, la 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.

Se piensa que elemento contractual de la concesión está constituida, además de las cláusulas que conceden ciertas ventajas pecuniarias al concesionario, pero las cuales pueden dejar de existir, en un derecho para el concesionario de mucha mayor importancia jurídica, puesto que representa para él la verdadera protección de sus intereses y la garantía más firme para sus inversiones. (37)

La obligación del concesionario de ejecutar personalmente la concesión, implica además, la de aportar los elementos pecuniarios indispensables para la ejecución de las obras y explotación del servicio.

El concesionario viene a ser un colaborador del poder público en la realización del servicio autorizado por la concesión y es el propietario de los bienes afectados a la explotación del servicio. La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 89, dice: "Las vías generales de comunicación que se construyan en virtud de concesión con sus servicios auxiliares, sus dependencias y demás accesorios, son propiedad del concesionario durante el término señalado en la misma concesión". (38)

(37) Ibid, p. 245

(38) Ibidem, p. 248

El derecho del concesionario sobre los bienes afectados a la concesión, tiene, no una duración indefinida, sino que, por virtud del llamado derecho de reversión, pasan al Estado sin compensación alguna al término de la concesión.

Así, el concesionario está obligado a mantener en buen estado los bienes durante el plazo de la concesión, llegándose hasta autorizar al gobierno para intervenir la empresa, si durante la última parte de la vigencia de la concesión el concesionario no mantiene los bienes en buen estado.

El concesionario de un servicio público tiene relaciones jurídicas, no sólo con la administración concedente, sino también con el público que es el usuario de dicho servicio. Tenemos que el concesionario o concedente es el estado y, como sabemos, el Poder Ejecutivo delegando, en este caso, a uno de sus órganos como lo es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Concesionario o concesionario se va a llamar a la persona física o jurídica a quien se otorga y que es el titular de la concesión. Este último tiene, dentro de sus capacidades, regímenes jurídicos que ya hemos mencionado y que a continuación describiremos: (39)

(39) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 590

En cuanto a la capacidad técnica que tiene el concesionario, se aprecia en dos aspectos: una personal y la otra material.

La personal, en cuanto a los requisitos mínimos de capacitación técnica, ya sea en lo particular, o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad concedida y, en especial, cuando se trata de un servicio público como el que nos interesa.

En el aspecto material, cuentan los medios necesarios para prestar la concesión consistente en el conjunto de elementos materiales, especialmente de equipo, requeridos para realizar la actividad.

En lo concerniente a la capacidad financiera, que es otro requisito que generalmente se exige al concesionario, consiste en que éste debe tener el capital necesario que le permita contratar el personal que va a prestar el servicio, el que va a dedicar a la explotación de los bienes del estado y adquirir el equipo necesario y suficiente que destinará, a ese efecto.

En cuanto al plazo, generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado, es decir, por un lapso más o menos largo, durante el cual el concesionario disfruta de los derechos derivados de este acto, ejemplo: La concesión para una terminal de autobuses.

En México, durante el siglo pasado, la mejor parte de la concesiones se otorgaba a plazos que fluctuaban entre 50 y 100 años. En la actualidad las concesiones como la minera se otorgan por 25 años, renovables por otros 25 años y en materia de Vías Generales de Comunicación, se otorgan por 20 años las de caminos y se limitan a 5 vehículos por titular.

Los derechos del concesionario los mencionamos en el punto anterior de este trabajo, así como sus obligaciones.

En cuanto al rescate, tenemos que éste es un acto administrativo y es un principio aplicable a las concesiones de explotación de bienes del Estado y es un acto administrativo, mediante el cual la autoridad administrativa recupera los bienes que había concedido previamente, por causa de utilidad pública. En opinión del maestro Acosta Romero, el rescate constituye un caso típico de revocación administrativa y se dice que es rescate, porque los bienes nunca salieron del dominio del Estado, sólo se permitió el uso temporal de ellos al concesionario. Ejemplo: el derecho de reversión.

Procedimiento para otorgar la concesión:

Este se inicia con una solicitud del particular, en la que se llenan todos los requisitos que exigen las disposiciones legales; generalmente se publica un extracto de la misma en el Diario Oficial de la Federación; hay casos en los cuales,

anteriores concesionarios o personas que tengan interés, pueden oponerse a su otorgamiento, como pasa, entre otras materias, a la del transporte y a esta oposición se le llama "Procedimientos de Oposición", y en éste hay escritos de las partes que fijan la controversia, ofrecimiento y desahogo de pruebas y alegatos y resolución que dicta la propia autoridad administrativa; si declara procedente la oposición no se otorga la concesión, si se rechaza, se continúa el procedimiento para el efecto de que se cumplan los demás requisitos y si lo estima conveniente la autoridad, se otorga la concesión.

Se ha discutido la naturaleza de este procedimiento administrativo y se dice que es cuasi judicial, porque resuelve una controversia y según el maestro Acosta Romero, no se resuelve una controversia sino únicamente declara si es procedente o no la oposición, pues quedan a salvo los derechos de las partes para acudir a la autoridad judicial federal, para que ésta resuelva el conflicto de fondo entre ellas.

Extinción de la Concesión:

Los modos de extinción de la concesión son varios: El más normal es el cumplimiento del plazo; luego tenemos la falta de objeto o materia de la concesión, la revocación, la caducidad, la rescisión y el rescate.

No hay precisión en la legislación administrativa sobre las causas de terminación antes aludidas, se utiliza una terminología a veces imprecisa, la práctica se orienta a considerar después del plazo, a la caducidad, como causa de terminación más importante.

Veremos el cumplimiento del plazo que funciona al terminar el periodo previsto en la concesión; termina éste salvo en aquellos casos en que puede prorrogarse mediante un nuevo acto administrativo. El efecto más importante que produce el cumplimiento del plazo en la revisión comentada en un punto anterior.

Otra forma de extinción es la falta de objeto o materia de la concesión y ésta si se hace imposible la prestación del servicio público, o como por ejemplo, en la minería si se agotan los minerales o materia prima, la concesión se extingue por falta del objeto o material.

La rescisión se considera como la facultad de una de las partes en un contrato o comercio para darla por terminada si la otra parte incurre en el cumplimiento de sus obligaciones. Sólo operará esta causa de terminación en aquellos casos esporádicos en que aún se celebran contratos concesión.

La revocación:

La práctica administrativa en México se ha orientado a considerar como causa de revocación de las concesiones, la falta de cumplimiento del concesionario a las obligaciones que le impone el régimen jurídico de la misma; así en la concesión de aprovechamiento de aguas nacionales, minería, de transporte, bancaria y de educación, son causas de revocación la falta de cumplimiento por parte del concesionario a las obligaciones antes aludidas. Consideramos que esta situación, según el maestro Acosta Romero, es más técnica que la de presuponer que se trata de rescisión, pues un acto administrativo como es la concesión, no puede ser rescindida sino más bien revocada por la autoridad que la otorgó, en los puestos de cumplimiento que preveen las leyes, los reglamentos y el propio acto de concesión.

Renuncia:

La renuncia como elemento de extinción de la concesión no ha sido muy estudiado, sin embargo, es posible que la concesión se extinga para el concesionario, porque él renuncie a los derechos que haya obtenido con ella; sin embargo, dependerá de la importancia del servicio público que se preste o de las necesidades que el Estado tenga de explotar determinados

bienes para aceptar dicha renuncia. En todo caso, se asegurará de la transmisión de esos derechos a terceros, para así tener continuidad en la prestación o explotación de dichos servicios.

Quiebra:

Como el elemento de extinción también puede existir dicha posibilidad, pero el Estado, al igual que en la renuncia, se asegurará de la continuidad que se dé a la explotación de la concesión de que se trate.

En la práctica administrativa, cuando se trata de extinción de la caducidad al procedimiento se le llama de incurso en caducidad. El efecto de la revocación por incumplimiento o caducidad, además de extinguir la concesión se busca el fincar responsabilidad administrativa al concesionario que se harán efectivos en los depósitos o garantías que éste hubiere otorgado.

2.6 DIFERENCIA ENTRE CONCESION Y PERMISO

La concesión es un acto administrativo bilateral, el particular interviene en el acto para la creación de la concesión, ya que ésta tiene un aspecto contractual en donde el particular y la autoridad se pondrán de acuerdo para ver de qué manera se va a cumplir con el servicio público federal y el permiso se deriva de un acto administrativo unilateral, y la intervención del particular sólo se reduce a la ejecución del mismo, si es que se le otorga el permiso y si acepta las condiciones que se le establecieron.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación se hace una diferenciación entre los servicios que son concesionados y los servicios que pueden realizarse por medio de permisos. En el capítulo segundo, que se refiere a la Explotación de Caminos en su artículo 152, se señalan cuáles son los servicios que están sujetos a concesión y son:

TRANSPORTE DE PERSONAS:

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

TRANSPORTE DE CARGA

- a) Servicio de carga
- b) Servicio express

Así, otras diferencias como las que en el artículo 154, de la mencionada Ley, señalan que la concesión durará diez años y que está puede ser prorrogada si el concesionario sigue cumpliendo con los requisitos que señala la Ley, su reglamento y con las obligaciones que específicamente se determinan en el título de la concesión. En el caso del permiso, el reglamento del capítulo de Explotación de Caminos, en su artículo 176 señala que: "...con excepción de los casos especiales de que adelante se trate, los permisos se extenderán por tiempo indefinido, pero el interesado tendrá la obligación de acreditar cuando para ello fuera requerido, la subsistencia de las condiciones que sirvieron de base para su explotación...".

El artículo 153 de la citada ley señala los servicios que están sujetos a permisos, los cuales son:

1. El uso de vehículos cuando se trate de establecimientos educacionales, instituciones deportivas, de compañías de navegación, acuáticas o aéreas siempre que se realicen en vehículos contratados o de propiedad de las entidades respectivas y para sus propios fines. Las empresas de navegación sólo podrán realizar el servicio a que esta fracción se refiere, entre los puertos o aeropuertos y las ciudades o poblaciones a que dichos puertos correspondan.
2. El transporte de muebles y efectos en uso, aún cuando sea realizado por una empresa, siempre que se limite al servicio

de personas o entidades de que realicen un cambio efectivo de domicilio o de local.

3. Los servicios de grúas para el arrastre o transportación de vehículos.

4. Los transportes para la distribución del petróleo y sus derivados.

5. Los transportes que, en razón de su reducida importancia o de sus modalidades particulares no constituyan servicios públicos, de los que ameriten concesión en los términos de esta ley, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Nuestra Carta Magna menciona en qué casos el Estado puede otorgar una concesión a los particulares y enumera las limitaciones o algunas actividades en las que no pueden otorgarse concesiones para su explotación. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 27, párrafo sexto, ordena que en algunas materias no se otorgarán concesiones a los particulares y el Estado llevará a cabo la explotación de esos sectores.

Hay leyes secundarias, como la Ley de Vías Generales de Comunicación, en las que exige que el concesionario debe tener la nacionalidad mexicana ya sea un particular o una sociedad constituida por mexicanos para que se les puedan

otorgar concesiones como por ejemplo, la de los transportes. Se dice que la concesión es bilaterar, porque una vez otorgada ésta genera una serie de derechos y obligaciones. Los derechos del concesionario o particular al que se le otorga la concesión, nacen cuando se genera el acto de la concesión. Desde el punto de vista del maestro Acosta Romero, la concesión es constitutiva y esa característica la distingue del régimen de permisos, licencias y autorizaciones en que el particular tiene derechos previos que han sido sometidos a limitaciones o modalidades por razones de salubridad, seguridad y de orden público que sujetan al particular al cumplimiento de una serie de requisitos que, una vez satisfechos le permiten realizar esa actividad.

Como ya mencionamos, una vez otorgada la concesión, ésta genera una serie de derechos y obligaciones al particular y ponemos de referencia a la concesión que nos importa en este trabajo y que es la de Servicio Público y que, entre sus obligaciones y derechos, tiene el de establecerlo y explotarlo.

Los derechos derivados de la concesión generalmente son personalísimos y el concesionario no debe ejecutarlos todos, él mismo, ya que sería imposible pero sí vigilar personalmente su ejercicio. Las concesiones amplian el ámbito patrimonial del concesionario y le permiten obtener una utilidad derivada de su actividad personal y un

rendimiento a sus inversiones, que es el incentivo que tienen para dedicarse a esa actividad. Anteriormente se decía que este concepto y el plazo formaban parte del elemento contractual y en la experiencia administrativa mexicana, ya no se celebran contratos sobre este aspecto, sino que el concesionario calcula previamente cuál podría ser el rendimiento que obtenga de una concesión y si el cálculo es favorable, lo solicitará para no entrar en un convenio con la administración. Sobre este aspecto, tampoco el plazo se discute, sino que ya está previamente fijado por las disposiciones legales que rigen las materias.

En nuestro país, el régimen de concesión impone el principio de intransmisibilidad de los derechos derivados de la concesión o bien, se permite la transmisión llevando ciertos requisitos y previa anuencia de la autoridad concedente.

Generalmente se prohíbe transferir, ceder, gravar o enagenar las concesiones y, en caso de que se realice alguno de los actos mencionados de dicha prohibición la transferencia no producirá efectos y la concesión se extinguirá o caducará. No obstante lo anterior, concesiones como la del transporte, previo al cumplimiento de los requisitos señalados por las disposiciones legales y, con el consentimiento indispensable de la autoridad administrativa, podrá transferirse, disponerse o gravarse esos derechos.

El concesionario no adquiere derechos reales derivados de la concesión, pues esos derechos son administrativos, limitados por las leyes y el propio acto de la concesión para no llegar a tener características que el derecho civil señala a los derechos reales.

La propiedad de los bienes afectados o utilizados para la explotación de la concesión es del concesionario, pero estos bienes estarán sujetos a ciertas modalidades ya que no puede gravarlas, ni cederlas sin permiso de la autoridad y estarán sujetos a la reversión que explicaremos más adelante.

El régimen de concesión es de Derecho Público, así tenemos que existen leyes administrativas que regulan la materia entre otras, a la ya mencionada e interesante Ley de Vías Generales de comunicación los reglamentos de estas leyes y decretos, acuerdo y circulares sobre las mismas disposiciones en las que se fija el régimen general de la concesiones; desde la solicitud que presente el particular al concesionario o la administración pública, modo de prestación de las mismas tarifas, relación con los usuarios y terceros hasta su extinción.

Entre las obligaciones del concesionario tenemos la de ejercitar personalmente los derechos derivados de la concesión. El de no transferir, enajenar o gravar los derechos derivados de la concesión, sin consentimiento de la autoridad concedente.

Contar con los elementos personales materiales y financieros para prestar el servicio público o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas. No ceder, traspasar o gravar el equipo o los bienes destinados a la concesión, sin el consentimiento de la autoridad concedente. Realizar las obras necesarias para prestar el servicio público o explotar los bienes en los términos y condiciones que señalan las disposiciones legales.

En seguida explicaremos la reversión desde el punto de vista del Lic. Acosta Romero y nos indica que es una institución administrativa que opera en las concesiones y consiste en que, una vez transcurrido el plazo de la concesión, los bienes afectados, ya sea el servicio público que es el que nos interesa, pasan a ser propiedad del concedente, sin necesidad de contraprestación alguna, pero tiene sus limitaciones, en cuanto a la concesión del transporte, ya que no se apropia del equipo con el que se realizaba dicha concesión; únicamente revierte las instalaciones de las terminales.

3.1 EL CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO

Es la actividad técnica organizada que se encamina a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales conforme a las disposiciones legales o reglamentarias vigentes, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de Derecho Público que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares mediante concesión.

De esta definición, la doctrina ha considerado esenciales, entre otros elementos, el de continuidad, en razón de la permanencia de la necesidad que se pretende satisfacer; el de adaptación, que es la posibilidad de modificarla a medida que vaya variando dicha necesidad y, el de igualdad que significa que no debe discriminarse el goce del servicio a ningún particular que llene las condiciones legales. El establecimiento y organización, generalmente son a cargo del Estado, porque hay actividad en que los particulares que tocan la frontera del servicio público son los que determinan una necesidad de interés público o colectivo, será satisfecha mediante un procedimiento sujeto a un régimen jurídico especial.

En cuanto a la forma de aprovechamiento; hay servicios de los que se benefician los particulares "uti singule", es

decir, mediante prestaciones concretas y determinadas, y otros que se aprovechan "uti universi", es decir, que satisfacen de una manera general e impersonal las necesidades. (49)

El Servicio Público constituye sólo una parte de la actividad del estado, y así se ha caracterizado como una actividad creada con el fin de dar satisfacción a una necesidad de interés general que, de otro modo, no quedaría atendida, y aunque la idea de interés público se encuentra en todas las actividades del Estado, lo que distingue al Servicio Público es que la satisfacción del interés general constituye el fin exclusivo de su creación. (50)

(49) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p.626

(50) FRAGA, Gabino, op. cit. p.243

3.2 REGLAMENTACION JURIDICA

La legislación de los transportes de jurisdicción Federal en México, que se explicará posteriormente en este trabajo, en los regimenes revolucionarios ya se contempla la unificación de nuestra legislación vial, como resultado de la Unidad del Estado y de la estabilidad política lograda paralelamente a la expansión económica del pueblo, en la cual destaca el desarrollo material de los medios de transporte y de las vías de comunicación.

La piedra angular es la Ley de Vías Generales de Comunicación vigentes, cuyos antecedentes se encuentran en las dos leyes que sobre la materia promulgara anteriormente el Ejecutivo Federal.

La primera de ellas apareció el 31 de agosto de 1931 con la administración del Presidente Pascual Ortiz Rubio y fué la primera respuesta que demandaba del transporte , una mayor eficacia como coadyuvante al desenvolvimiento material y de la integración espiritual del pueblo mexicano. Ese ordenamiento puntualizó lo referente a concesiones sobre vías generales de comunicación, construcción y explotación de las mismas; se legislo en comunicaciones postales, eléctricas y aéreas, estas últimas de introducción reciente en esa época y que, por primera vez se armoniza el interés colectivo, con el particular en materia de explotación de caminos nacionales, mediante el establecimiento de las funciones legales que corresponden al

control de los autotransportes.

Esta Ley vino a codificar los servicios de comunicaciones y transportes nacionales que se hallaban reglamentadas por disposiciones desarticuladas entre si, cuyo alcance jurídico era muy limitado, como lo eran el Código Postal, el de las Leyes de los Ferrocarriles, de las aeronaves y de la de puentes y caminos.

A este ordenamiento le sucedió la segunda Ley sobre Vías Generales de Comunicación, publicada el 28 de febrero de 1932, en el gobierno del General Abelardo Rodríguez, la que fue derogada por la del 19 de febrero de 1940, en el régimen del general Lázaro Cárdenas, tercera ley que a la fecha, es la vigente salvo a lo concerniente al régimen legal de explotación de caminos y comunicaciones aeronáuticas que se reformó el 31 de diciembre de 1942 y el 23 de enero de 1950 respectivamente, siendo el entonces Presidente Miguel Alemán y derogando el sistema de explotación de los servicios públicos de autotransporte, a través de permisos de ruta y sustituyéndolo por el régimen de concesiones, según correspondiere, llevando consigo un avance jurídico, político y económico.

La Ley de Vías Generales de Comunicación actualmente no es sólo un conjunto de disposiciones legales, sino que consigna los principios económicos que rigen el establecimiento y la explotación de los distintos servicios públicos de

transporte de Jurisdicción Federal, conforme a una economía de recursos dentro del cual el Estado vigila y controla la prestación de dichos servicios.

El marco legal y económico de los medios de transporte en México, dota al sector administrativo encargado de comunicaciones y transportes, del instrumento jurídico que demanda el eficaz cumplimiento de la misión social, política y económica que le está encomendada a los servicios públicos de referencia. (51)

La Ley de Vías Generales de Comunicación considera a los diferentes servicios de transporte ya sea en carretera, por ferrocarril, por vía aérea, marítima tanto de carga como de personas y servicio público. (52)

En la Legislación Mexicana no se encuentra un criterio único para definir al Servicio Público, pues mientras que en algunos preceptos como los artículos 3, 73, fracción XXV y 123, fracciones XVII y XXIX de la Constitución Federal se habla de educación como servicio público, de las huelgas en los servicios públicos y de los servicios explotados o concesionados por la federación, en los artículos 5, 13 de

(51) MEDINA ARBIZU, Eduardo., Aspectos de los Transportes Nacionales, Introducción en Inv. Económica, p. 97

(52) ACOSTA ROMERO, Miguel, op. cit. p. 633

de la Constitución los servicios públicos se equiparán a los empleos públicos, y en los artículos 27, fracción VI y 123 Constitucionales y 2, fracción V y el 23 de la Ley de Bienes Nacionales, así como el 217, 218, 220 y 222 del Código Penal relativo a los delitos cometidos por funcionarios públicos, la expresión de servicios públicos se encuentra usada en el sentido de organismo u oficina pública. (53)

La doctrina clasifica los servicios públicos de acuerdo con diversos criterios. El que nos interesa es el Servicio Público que sólo de manera indirecta procura a los particulares ventajas personales, como son los servicios de vías generales de comunicación, entre otras, y los servicios que tienen como fin satisfacer directamente a los particulares, por medio de prestaciones individualizadas, como son los servicios de transporte y otros más.

En otro punto de vista, según el , maestro Gabino Fraga, la forma de gestión de los servicios públicos separan aquellos que son manejados directamente, y en algunos casos, como monopolios por el Estado o por organismos creados por el mismo Estado, de los que se explotan por medio de concesión otorgada a individuos o empresas particulares.

(53) FRAGA, Gabino, op. cit. p. 243

En México se ha considerado que la concesión del servicio público tiene la naturaleza de un simple acto contractual y, a pesar de las cláusulas contractuales de la concesión, el Estado se considera facultado para adoptar medidas de policía que a veces, significaban variaciones en la explotación del servicio, pero que eran necesarias para proteger la necesidad y el orden públicos. Igualmente, el Estado multiplicando las causas de caducidad, tenía un arma para obligar al concesionario a aceptar frecuentes modificaciones a su concesión para que pudiera conservarla. (54)

Poco a poco se fortaleció la idea de que un servicio público no puede dejarse sujeto a los pactos inmutables de un contrato y ya en la ley de instituciones de crédito del 19 de marzo de 1987, se consideró que, aparte del derecho adquirido por el concesionario para que se le respete todo lo que se refiere a la subsistencia de la concesión, hay bases constitutivas de la sociedad que la explota y a los alicientes de exención o reducción de impuestos. (55)

Tiempo más tarde, las concesiones de servicio público recibieron su franca consagración por parte de la doctrina jurídica contemporánea que ya considera que la concesión es un acto mixto compuesto de tres elementos: Un acto reglamentario, un acto condición y un contrato.

(54) Ibid, p.244

(55) Idem, p.244

Como acto reglamentario, fija las normas a que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio y, dentro de él, quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestación del servicio, derechos de los usuarios, etc.

El acto condición, condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

El elemento contractual, 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. Así, esta relación contractual le da un derecho al concesionario de mucha importancia jurídica, ya que representa una verdadera protección de sus intereses y la garantía más firme a sus inversiones. (56)

A continuación podemos interpretar que, de acuerdo a lo explicado, la concesión como acto reglamentario es apoyada por una jurisprudencia de la corte que dice:

"TRANSPORTE DE PASAJEROS, PRUEBA DEL CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO PUBLICO DE".

(56) Ibid, p.245

Tratándose de irregularidades de un servicio público de transporte de pasajeros, la concesión respectiva implica la imposición de reglas de observancia obligatoria cuyo cumplimiento puede ser comprobado mediante inspección o investigación de funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a petición de parte interesada.

-Quinta Epoca: Tomo CXXVI, pág. 488, A.D. 6014/54.-
Cooperativa "Fletes y Pasajes", S.C.L.-Mayoría de 4 votos.

3.3 COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES FEDERALES

En el Reglamento del Capítulo de "Explotación de Caminos" de la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 10. dice:

"Artículo 10. Para los efectos del capítulo II, título II del libro segundo de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se consideran servicios públicos de autotransportes, a los transportes de personas y equipajes y carga por los Caminos de Jurisdicción Federal, ofrecidos o prestados a terceros contra el pago de una retribución en numerario y mediante el uso de vehículos automóviles con cualquier forma de propulsión mecánica".

"Artículo 20. Corresponde exclusivamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, planear, conceder, autorizar, coordinar y controlar los servicios de autotransporte por caminos federales y por los particulares de jurisdicción federal en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de sus Reglamentos respectivos".

Tal y como se refieren estos dos artículos transcritos, una vez más podemos mostrar que las autoridades federales son las competentes para las cuestiones relacionadas con los Servicios Públicos de Autotransportes por carretera de su jurisdicción, en especial la ya citada en otros puntos como es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De esta forma, en el Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, publicado en el Diario Oficial el 30 de mayo de 1990, en su articulado con los

numerales 1o., 3o., 4o., 5o., y 6o., del capítulo I de Disposiciones Generales, transcribimos el 3o. que dice: "Corresponde a la Secretaría planear y autorizar, mediante concesión o permiso, el servicio público de autotransporte federal de pasajeros, coordinar su operación y controlar la prestación del mismo". En este párrafo transcrito vemos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la facultada por el Ejecutivo Federal para conocer todo lo concerniente al Autotransporte de Pasajeros por carretera federal, ya que también en su capítulo II de la concesión nos hace referencia a que la Secretaría en mención regulará, modificará y otorgará las concesiones para la explotación del servicio que se habla.

A continuación exponemos una tesis relacionada, dictada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en su apndice de 1975: "RUTAS, PERMISOS DE ESFERA FEDERAL"

Si la ruta en disputa forma parte de dos caminos nacionales que comunican varias entidades federativas e inclusive entronca con vías de país extranjero, resulta evidente que dicha ruta está comprendida dentro de los supuestos del artículo 1o., fracción VI, inciso a) y b) de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sin que sea obstáculo a esa conclusión la circunstancia de que anteriormente ese tramo tuviera el carácter de ruta local, por haber sido construido por las autoridades del Estado, pues basta que con posterioridad se hubiese incorporado a los caminos

nacionales de referencia, formando parte de ellos, para que tenga el carácter de vía general de comunicación sujeta exclusivamente a los poderes federales, en los términos del artículo 3o. de la ley de la materia.

_ El Juez del conocimiento no establece en su fallo una tesis que menoscabe las facultades del Estado para otorgar permisos de ruta en los caminos locales, si solamente sostiene que dichas facultades no son limitadas cuando la ruta concesionada comprenda el paso por carreteras federales, porque en ese caso las autorizaciones del Estado tienen que sujetarse, por lo que ve al tramo federal, al permiso de la Secretaría de Comunicaciones, criterio legal y correcto.

_ El otorgamiento de concesiones o permisos para la prestación de servicios públicos de autotransportes de pasajeros que se limitan a una entidad federativa, cuando esos servicios parcialmente hagan uso de caminos nacionales, no corresponde a las autoridades locales, porque la prestación de dichos servicios de todas suertes se traduciría en la explotación de un camino federal y, por tanto, se afectaría la vigencia de leyes federales dentro de un estado, si éste pretendiera limitar o hacer caso omiso de la competencia administrativa federal.

Sexta Epoca, Primera Parte: Vol. LII, pag.102. _ A.R. 6526/58. Transportes Fotostinos del Norte, S.C.t. (Acumulados). Mayoría de 16 votos.

3.4 TIPOS DE SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE

El artículo 11 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, mismo que habla de concesiones, nos señala los servicios de transporte que necesitan concesión para dar un servicio, y estos son :

Transporte de Personas:

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

Transporte de Carga:

- a) Servicio de carga
- b) Servicio express

Transporte de Personas y de Carga:

- a) Servicio mixto

Así mismo, el artículo 152 de la mencionada ley nos hace el mismo señalamiento y observación y se refiere a que se debe obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para explotar los caminos federales y que para poder obtenerla se necesita ser mexicano por nacimiento, constituirse en sociedad conforme a la ley del país y no se conferirá a sociedades que su capital esté representado en acciones al portador.

La misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará el número y la extensión de las rutas y tramos

que, a su vez, constituirán la Red Nacional de Caminos y qué tipo de servicios se prestarán a cada uno, publicándose en el Diario Oficial de la Federación, el correspondiente inventario, que se denominará Cuadro de Rutas y Servicios.

La ruta es el recorrido que se hace en uno o más caminos dentro de la Red de Carreteras de Jurisdicción Federal, o de Jurisdicción Local y Federal, será conforme a los itinerarios que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Tramo es la ruta que no comunica entre sí los puntos de inicio y término del camino o caminos que en toda su extensión se hubiera considerado para el establecimiento de una ruta.

La Dirección General de Autotransporte Federal tiene facultades para que, por su conducto de la Dirección Técnica Consultiva de Vías Generales de Comunicación y el cuerpo técnico, realicen los estudios pertinentes para obtener un conocimiento integral de todas las necesidades demográficas y económicas del país, y así al elaborar el cuadro de Rutas y Servicios, se adecue a las necesidades y servicios de cada zona, así como al interés nacional.

A continuación hablaremos de los autotransportes y el servicio que prestan: Dentro del transporte de personas, tenemos que los servicios de primera clase se diferencian de

los de segunda clase, por la mayor celeridad, comodidad, menor número de paradas durante el viaje, por las tarifas elevadas, entre otras características.

El servicio exclusivo de Turismo puede ser nacional o internacional y por la naturaleza de la definición se prestará, el primero, en el interior de la República, hacia o entre puntos de interés turísticos y pueden ser regular o de frecuencia variable. El internacional es el que se presta en México y otros países. El primero de estos servicios, así como el segundo, tendrán estaciones terminales que son los lugares en que cada ruta inicia y termina su recorrido; estaciones intermedias que serán los lugares a los que se detengan en tránsito de los poblados y paraderos a los lugares aislados, a lo largo de los caminos en donde, por regla, se detengan los autobuses para el ascenso y descenso de los pasajeros. El servicio de pasajeros se presta conforme a los horarios que son aprobados por el Departamento de Tránsito Federal, y serán del conocimiento público por medio de avisos que se coloquen en las estaciones de la ruta.

Todos los horarios de las diversas empresas que prestan el servicio de primera y segunda clase, deben ser elaborados de manera que se puedan transbordar en los diversos puntos que toca la ruta.

El servicio de carga regular, es el servicio destinado a transportar mercancía como: materiales de construcción, animales y artículos varios en vehículos abiertos o cerrados.

El servicio de express se prestará en vehículos cerrados para transportar pequeños bultos o paquetes de mercancías en general, cuyo valor declara, en todos los casos, el remitente y debe ser realizado en un plazo menor que el que se asigna al servicio de carga, mediante el pago de una cuota más elevada.

Se podrá recibir toda la carga, con la condición de que legalmente esté autorizada para ser transportada. Asimismo, quedan excluidos los paquetes abiertos, que por su tamaño, peso o forma no son susceptibles de ser transportados, atendiendo las características del vehículo, que se utiliza para la prestación de este servicio.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

4.1 ANTECEDENTES

El transporte supone la comparecencia de causas y consecuencias sociales, políticas, geográficas, culturales, éticas y espirituales, sin olvidar las económicas, vinculando así intereses entre núcleos sociales.

El transporte promueve y consolida la unidad geopolítica, actúa como instrumento de cooperación y comprensión internacional, difunde y enriquece al acervo cultural, sirve a propósitos de homogeneidad de idioma, costumbre e idiosincracia, coadyuva al logro y mantenimiento de la seguridad pública y abate distancias.

A través de nuestra Historia Nacional, el transporte lleva un importante papel. Según el panorama expuesto, nos enseña las peripecias que atraviesa la evolución y desenvolvimiento tanto del país como del mismo transporte, podemos comparar para describir gráficamente esa estrecha correlación entre ambas, sería justo comparar el transporte con los pies, las ruedas o las alas entre la Historia, como lo es la espalda de los tamemes mecánicos, el lomo de los animales atados a las carretas, carruajes y diligencias; y, ya actualmente, los ferrocarriles, autobuses y aeronaves en una interpretación de la situación actual de los transportes entre una planeación adecuada, eficaz y coordinada, a fin de consolidar y mejorar lo que tenemos. Así, de esta manera, explicaremos las etapas y evolución del transporte. (57)

(57) SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y LA DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. Apuntes para Historia del Autotransporte, México, 1977, p. 15

Epoca Pre_hispánica

En esa época, en nuestro país el transporte era representado por esa justa comparación que son los pies. Y, por supuesto, los que fueron llamados Tamemevereda, que era un transporte humano. El Tameme azteca fue producto determinado brutalmente, más que por fallas sociales, por las especialidades de la fauna americana que, al consumarse en esta zona del continente, la extinción de la primitiva población equina, hace tal vez veinte mil años, no se proveyó otra especie capaz de ser utilizada como fuerza de tiro o carga para el hombre. El Tameme movió cantidades enormes de carga, de acuerdo a las necesidades de la población, a las exigencias de los mercaderes o pochtecas, y a distancias que había que recorrer intercomunicando los centros productores y de consumo del vasto Anáhuac, incrementando las artesanías y sirviendo, como transporte que era, para la conducción de los más variados géneros comerciales, como lo eran las maderas preciosas, el jade y los apreciables frutos del Totonacapan; pescado, conchas, caracoles marinos y gemas de Chalchihucuecan; vainilla de Papantla; cacao de Chiapas o Tabasco; oro de la Mixteca; plata de Taxco; cobre de Tzompanco; algodón de Huexotzincó, enviados al más grande mercado del mundo precortesiano que era Tlatelolco, lugar donde se expedían millares de especies comerciales y de procedencia hasta de Jalisco, Guatemala,

Honduras. Esta exposición era surtida a espaldas de Tamenes, bajo conducción del señor Pochteca. En la sociedad mexicana al Tamene se le considero la función de cubrir las demandas de comercio y era, en parte, un ser social, bestia y transporte. (58)

Epoca Colonial

En esa etapa se le conoció a nuestro país como la Nueva España, gobernada y poblada por extranjeros, entendiéndose que el transporte era ajeno al país por no considerarse propio, sino en antecedente del sistema de transporte que habria de ostentar rubro mexicano.

Bestias de carga, vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión, fueron los elementos materiales que conquistadores, colonos y gobiernos virreinales introdujeron en el esquema del transporte novohispano. Se tiene que hacer referencia al conjunto de actividades económicas conexas y a la legislación e instituciones jurídicas correspondientes, ya que estas son las que modelaron la fisonomía peculiar de la transformación de la colonia. (59)

(58) MEDINA ARVIZU, Aspectos de los Transportes Nacionales, Introducción en Investigación Económica., p. 84
 (59) Ibid, p. 86

Entre la importancia en la economía de la Nueva España, con la cual el país se organizó casi exclusivamente como productor de oro y plata, propiciando entonces en atraso agrícola, la insignificancia de la industria e insuficiencia en el comercio, el atractivo para los colonizadores eran los metales y los negocios mineros, razón por la que ventan al país ocasionando, a la vez, que surgiera una estructura vial y de transporte, concebida en orden de las demandas mineras y creando la preocupación y apertura de caminos por los cuales conducir la riqueza minera hacia España.

Los grandes centros demográficos, florecieron casi invariablemente al parejo de los minerales, centros de comunicación con la capital y con Veracruz, por los caminos grande que actuaron como arterias conductoras del caudal mineral. Simultáneamente a la explotación de las minas y determinadas por dicha industria, nace y se desarrolla un transporte primitivo:

El de la arriería. Noble y pintoresca profesión que, cruzando nuestro territorio por todos los rumbos, se extendió hasta centroamérica, donde se les llamó gauzayos, dichos arrieros utilizaron las recuas que se constitulan de cinco bestias por lo menos, por cada arriero.

Los caminos en esa época eran caminos longitudinales y transversales que comunicaban los diversos centros mineros. Los longitudinales fueron: El que conectó a México con Santa

Fe de Nuevo México pasando por Pachuca, Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua, con conexiones a San Luis Potosí y Monterrey; así como el que comunicó a México con Guatemala, pasando por Oaxaca. Los caminos transversales fueron 7, y estos comunicaban:

A México con Veracruz, por Orizaba, por Puebla y Jalapa; el de México a Acapulco, por Cuernavaca y Chilpancingo; el de Zacatecas a Nueva Santander, hoy Tamaulipas; el de Guadalajara a San Blas; el de Valladolid a Colima y el de Durango a Mazatlán. (60)

Etapas Transitorias de la Independencia al Liberalismo

En la vida de nuestro país, como México Independiente, en sus primeros treinta años, poco fue el avance en cuanto a la estructura caminera del virreinato. Hasta la segunda mitad del siglo, una insuficiente intercomunicación de las zonas productoras y los centros de consumo del país, unido a las deplorables condiciones que atravesaba la agricultura, la industria y el comercio y aún la minera, así como el monopolio de los escasos bienes para las castas aristocrática y clerical y las constantes convulsiones políticas, produjeron en el país el caos y la desintegración nacional. En nuestro país, por dicho atraso de las comunicaciones, las diligencias de 9 y 12 asientos, eran desconocidas hasta la guerra con los Estados Unidos de Norteamérica, ya que en ese momento se ocupaban como transportes.

(60) Idem, p.86

de tropas del invasor. Es en 1849 cuando el país las adopta para uso civil, mientras otros países ya disponían de redes ferroviarias y carreteras mecanizadas. México se encontraba en vistoso atraso en esta materia. (61)

Fue entonces hasta la revolución de Ayotla, con el primer gran triunfo liberal Mexicano, cuando se vislumbra una renovación que observará el mundo. Un antecedente al respecto fue el de que, en 1848, don Benito Juárez expuso ante el Congreso del Estado, la necesidad de establecer vías de comunicación y ferrocarril, principalmente, para así permitir la circulación de la riqueza.

Una vez vencida la reacción conservadora mediante la guerra de los tres años y la lucha contra el Imperio de Maximiliano, el país estuvo en posición de estructurar su economía y así, bajo el auspicio de Juárez, se inició la construcción del ferrocarril.

La implantación de transportes que estuvieran a la altura de la época, se vislumbra en una obra de gran envergadura: El ferrocarril de Veracruz, puesto en servicio por el Presidente Lerdo de Tejada, el 10. de enero de 1873. (62)

Es en el gobierno de Anastasio Bustamante que se otorgó a Francisco de Arrillaga la primera concesión para la construcción del ferrocarril.

(61) Ibid, p. 89

(62) Ibid, p. 91

Etapa Porfirista

En esa época influyen las condiciones económicas, políticas y sociales que rodearon al ferrocarril para su determinante aparición, consolidación y subsecuente desarrollo; y es en esa etapa, con el violento arribo del General Porfirio Díaz al poder (a fines de 1876) en el que se dió un cambio significativo al derrotero de todo el país. En los primeros veintidós años de su gobierno se caracterizó el aspecto ferroviario, por una desbordante inversión de capitales norteamericanos, ya que no intercomunicaron racionalmente a México en sus zonas económicas, ni promovieron la creación de fuentes de riqueza, y no sirvieron con eficacia al objeto de la distribución comercial, aunque sí constituyeron una mera prolongación de la red ferroviaria estadounidense, a fin de conducir la producción minera y agrícola nacional hasta los centros industriales de la nación vecina.

Por otra parte, las numerosas facilidades que se dispensaron en la etapa señalada, a las compañías ferroviarias, incrementaron a tal punto el poderío económico y la influencia política de las mismas, que el gobierno tuvo que reconocer, por medio del Ministro de Hacienda, Limantour, los errores cometidos anteriormente en la política ferrocarrilera, estableciendo nuevas bases jurídicas y económicas para la subsecuente construcción y explotación de las vías. Observando así la necesidad de unir

puertos marítimos y fronterizos con el centro, e intercomunicar zonas de influencia económica. Limantour señaló siete rutas, según convenía al país, suspendidas o modificadas por los regímenes emanados de la Revolución, como son: La del ferrocarril Panamericano, hasta Suchiate; la México-Tampico; la de Guadalajara, Tepic y Macatlán; la de Guadalajara a Colima y Manzanillo; la ruta Chihuahua-Guaymas-Topolobampo; la México-Cuernavaca y el empalme de Orizaba a Salina Cruz. (63)

El Ferrocarril en la Revolución

Cabe señalar que en ese periodo México vivió a bordo de los ferrocarriles, consiguiendo ser de esa manera el medio de comunicación más importante de la época por las múltiples y variadas formas en que se vivía. El ferrocarril tuvo gran significado en la historia nacional, pues es utilizado como instrumento de lucha entre los regímenes porfiristas y huertistas, sucesivamente, fue decisivo ya que en él, se fraguaban las espectaculares y contundentes victorias militares de Obregón y Villa. (64)

El Legado de la Revolución

Los regímenes políticos emanados de la Revolución pudieron dar vida institucional al transporte, así como al vasto cuerpo de leyes, reglamentos y disposiciones particulares.

(63) Ibid, p. 92

(64) Ibid, p. 93

que codifican la transportación nacional, la planeación funcional de ésta con arreglo a las peculiaridades físicas y a las necesidades económicas, sociales, políticas y culturales del país y, al control de los servicios respectivos conforme a principios de utilidad pública. De esta forma, y dentro de un marco institucional consolidado por la Revolución de 1925, señala la iniciación del desarrollo contemporáneo del país. (65)

La Revolución Mexicana produce una profunda rectificación del sistema jurídico-económico del porfirismo, y aborda ahora, los aspectos de importancia en el transporte y las estructuras jurídica-económica, social y política.

En la Epoca Contemporánea

El autotransporte concebido bajo un riguroso concepto técnico-jurídico, no puede aparecer sino cuando los primeros caminos adecuados permitieron que surgiera como industria poderosa. Y es en 1925 cuando bajo la administración pública presidida por el General Plutarco Elías Calles, México tiene su primera carretera, la que comunica a México y Puebla.

Es aquí donde no se sospechaba del desarrollo a que estaba destinada la autotransportación ni el efecto considerable que iba a producir sobre los demás sistemas de transporte y la magnitud del influjo que había de ejercer dentro del campo de actividades económicas sociales y culturales en el

(65) Ibid, p. 94

pais. (66)

Treinta y cinco años después de que el autotransporte carretero cobró carta de naturalización entre nosotros, sus consecuencias se hacen sentir en los espacios materiales y espirituales de la vida nacional, determinados lo mismo por necesidades de primera magnitud social y económica, como pueden serlo la incorporación de regiones que habían permanecido desarticuladas del conjunto patrimonial, de esa manera, el sector demográfico que labora en la industria y la burocracia se moviliza por la rapidez y simplicidad del autobús urbano.

El encausamiento y organización legal del transporte ha merecido especial atención, porque se ha buscado el máximo beneficio del incremento del autotransporte y del desarrollo de la red caminera que revierten al conjunto social fundado en principios de equilibrio y seguridad.

La orientación económica responde al aprovechamiento racional de los recursos naturales del país y de la circulación eficaz de los productos regionales, a la creación y desenvolvimiento de nuevas zonas agrícolas e industriales, vinculación de centros productores y de consumo, y al estrechamiento de los nexos políticos y sociales que abren intereses nacionales a los Estados de la Federación. (67)

(66) Idem, p. 94

(67) Ibid, p. 96

4.2 TIPOS DE CONVENIOS ENTRE EMPRESAS CONCESIONARIAS

En nuestro Derecho Civil, el convenio es definido, según el artículo 1792 del Código Civil para el Distrito Federal, de la siguiente manera:

"Art. 1792.- Convenio es el acuerdo de dos o mas personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.

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

Art. 1794.- Para la existencia del contrato se requiere de:

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

Así, tomando en cuenta estas definiciones, el maestro Manuel Borja Soriano explica de esta forma: "Como se ve en las definiciones de nuestro códigos, el género próximo es el convenio y la diferencia especifica la producción y transmisión de las obligaciones y derechos". (68)

El maestro Serra Rojas agrega que los convenios y contratos civiles están sujetos a las mismas reglas especificadas, según los artículos antes señalados, y que el Derecho Administrativo actual, no con adecuada precisión, viene extendiendo el campo de los convenios administrativos, como parte de la Administración

(68) BORJA SORIANO, Manuel, Teoría General de las Obligaciones, tomo primero, segunda edición, editorial Porrúa, S.A., México, 1956. p. 29

concertada. Hay convenios inter-administrativos y convenios entre la administración y los administrados, que no tiene el carácter de contratos y este criterio sirve para enjuiciar importantes instituciones administrativas, como en el caso del contrato de concesión, que no debe ubicarse en esta categoría, los convenios en materias como la expropiación. También han surgido otros convenios en materias como la fiscal, los convenios entre la administración y las entidades federativas en materia electoral, turismo, salubridad, educación pública, materia vial, los consorcios forestales y otros tipos de convenios que no tienen el carácter de contratos administrativos. El campo de los convenios se ha extendido considerablemente hasta comprender una diversidad de materias como son la electoral, salubridad, obras, servicios públicos, etc.

Es el sistema de coordinación el que prevalece y, principalmente en los Estados la Administración no trata de proveerse de bienes y servicios, si no que directamente administra a través de convenios. (69)

El artículo 22 de la Ley Organica de la Administración Pública Federal, menciona a la letra lo siguiente:

"Art. 22.- El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos podrá convenir con los Gobernadores de los Estados de la

(69) SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, Tomo Segundo, décima edición, Editorial Porrúa, S.A. México 1981, p. 489

Federación, satisfaciendo las formalidades legales que en cada caso procedan, la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras en la realización de cualquier otro propósito de beneficio colectivo, a fin de mejorar los servicios, abatir costos o favorecer el desarrollo económico y social de las propias entidades federativas.

La explicación anterior se compagina al tema ya que como se ha explicado en capítulos anteriores y al hablar de la concesión hemos mencionado sus características y las de Prestación del Servicio Público. Y ya en este capítulo nos apegaremos a lo que el título señala, ya que de lo que se desea en este trabajo, es ver los convenios que hay entre particulares, o sea, entre las empresas que, con anterioridad deben de gozar de una concesión para explotar cierta ruta, por lo que veremos a continuación que, no sólo obteniendo concesión se pueda explotar cierta ruta, si no también con un permiso de los que se llaman Permisos de Transporte General, el otorgamiento de dichos permisos, debe de justificarse por qué motivo se necesita, determinado número de ellos, y éste es que, ya gozando la sociedad de una concesión en la materia, puede solicitar permisos, siempre y cuando el equipo de que dispone no sea suficiente para cubrir las demandas del Servicio Público que está explotando, solicitando Permisos Eventuales y así satisfacer las demandas que se presenten.

Además, en los Permisos Eventuales solicitados por la falta de equipo para satisfacer las demandas, el Departamento de Dictámenes de la Dirección de Concesiones y Permisos, hará un análisis previo de las condiciones demográficas, de cómo ha crecido la población y dará sus observaciones, se estudiará la ruta, salidas, horarios de la empresa solicitante, así como en qué tiempo solicitó su último permiso, y así se dictaminará qué número de permisos se puede conceder. Este tipo de permisos se otorgan solo a los concesionarios del Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros.

Los Permisos Provisionales se adquieren con mayor rapidez que los eventuales, y es que esos se otorgan mientras se concede un eventual, siempre y cuando sea urgente satisfacer las necesidades inmediatas del servicio que se presta; este permiso se extiende en una conocida Tarjeta de Circulación, en la cual se asientan los datos del vehículo, a qué empresa pertenece, la ruta que tiene autorizada y las rutas de las empresas, con las que tenga convenio.

El Permiso de Reducida Importancia es el que una empresa solicita cuando necesita transportar de un punto "X" a un punto "Y", y que durante el recorrido de esa ruta, tiene que tocar un tramo de carretera federal, siendo la empresa prestadora de transporte de servicio estatal y siempre y cuando el tramo federal sea intermedio, por lo que, para usar ese tramo, debe solicitar ante la Secretaría de Comuni-

caciones y Transportes en su Dirección General de Autotransporte Federal, dicha autorización, aún cuando ya goce de permisos estatales para la explotación del servicio que se presta.

A este procedimiento, que es el de solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un Permiso de Reducida Importancia, se le llama federalizar un permiso; esto es que, aunque una empresa o persona moral goce de permisos estatales, si quiere tocar un tramo de carretera federal tendrá, siempre, que pedir autorización al Gobierno Federal encargado de la materia, y no por el hecho de gozar de los permisos estatales, puede tocar tramos federales.

Así, en base a dichos permisos aunados a los de las características de dichas concesiones, las empresas celebran convenios para explotar las rutas concesionadas y a dichos convenios le llaman "de combinación y coordinación para el establecimiento, enlace y explotación, con intercambio de equipos, del servicio público de autotransporte federal de pasajeros", dichos convenios, como su nombre lo dice, son el de combinar equipos y coordinarse en la prestación del servicio público, tocando puntos de las rutas que ambas empresas concesionadas gozan con antelación al mismo y así explotar las concesiones otorgadas con unidades de ambas empresas pactantes.

De esta forma, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de su Dirección General de Autotransporte Federal; la Dirección de Concesiones y Permisos; la Subdirección de Dictámenes y Sociedades, y el Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga, después de un estudio minucioso y a conciencia, analiza detenidamente el o los convenios sujetos a aprobación y emite su dictámen, el cual presenta las siguientes características:

En un formato de hoja membretada de la Secretaría del ramo y Direcciones que se han señalado, dice así: Dictámen a solicitudes forma "DGAF-42" y, enseguida la fecha "México, D.F. ___de___de 19__". Estudio relativo a la(s) solicitud(es). Sucesivamente el número que le corresponde a dicha solicitud, la fecha y la petición; esto es, de las empresas transportistas, en este caso de Pasaje que se someten a aprobación sus convenios. A la petición, siguen los antecedentes que nuevamente una por una de las empresas - que celebren los convenios, así como el tipo de concesiones de que gozan, y las rutas que explotan y si existen a la vez varias sociedades dentro de una de las concesionantes, partes del convenio, las menciona con su razón social completa y la clave que les corresponde ante esa Secretaría. Una vez hecho lo anterior, prosigue a aprobación. Hecho esto, se continúa con el segundo paso que es el de "Estudio"

y en el cual se hace paso por paso un señalamiento, análisis del convenio o convenios que estén sujetos a la aprobación.

Hecho lo señalado, se procede al estudio de los convenios en cuestión, y así se delibera que el convenio en estudio contiene los elementos que lo integran, como por ejemplo:

Introducción, Capítulo de Declaraciones y Cláusulas, y una vez estudiados todos los elementos vertidos en el convenio, se prosigue a continuación con las "Consideraciones". En las Consideraciones señala, primordialmente, cuál es la finalidad de dichos convenios, resumiendo el objetivo por el que se celebran, las características de las empresas y el tipo de concesiones de que gozan, y así señalar, en caso de aprobación del dictamen de la misma y el articulado que faculta a dicha SECRETARIA para ello.

Dicho lo anterior se dicta propiamente el "Dictamen", que desde luego deberá ser fundado y motivado, con los puntos que sea necesario, narrando en cuanto al resultado del dictamen, una vez más respecto a las solicitudes que se hayan hecho en dichos convenios y, finalmente, de la Aprobación si el caso se da, los puntos de los cuales queda condicionado el convenio o los convenios sujetos a la aprobación y, por último, se dicta un "Acuerdo" que señala brevemente si se aprueba o no el Convenio, y para concluir, la fecha en que se suscribe y la firma del Director que lo aprueba.

A continuación exponemos un ejemplo de la concesión a que hemos hecho referencia en este capítulo y que se llevan en la práctica; éstos son: 1o. Un convenio de combinación y coordinación para el establecimiento, enlace y; 2o. Convenio por el cual según el 1er. ejemplo, las sociedades mencionadas en él se incorporan al convenio que celebran las sociedades inscritas en el mismo.

Por último, el tercer ejemplo que es la autorización y aprobación de los convenios ejemplificados anteriormente.

CONVENIO DE COMBINACION Y COORDINACION PARA EL ESTABLECIMIENTO, ENLACE Y EXPLOTACION CON INTERCAMBIO DE EQUIPO, DEL SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS DE SEGUNDA CLASE, QUE AL TENOR DE LO QUE DISPONEN LOS ARTICULOS 52, 54 Y RELATIVOS DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, CELEBRAN LAS SIGUIENTES EMPRESAS: DEL GRUPO "FLECHA ROJA DE ACAPULCO", REPRESENTADO POR DON LUIS MANZO CARRILLO, LAS SOCIEDADES: LINEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO Y ANEXAS "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V., Y AUTOTRANSPORTES CUAUHTENOC, S.A. DE C.V., Y POR EL SISTEMA ESTRELLA BLANCA; REPRESENTADO POR DON SALVADOR SANCHEZ ALCANTARA, AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V., CAMIONES DE LOS ALTOS, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V. Y SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V. CONVENIO QUE SUJETAN A LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

DECLARACIONES
(DEL GRUPO FLECHA ROJA DE ACAPULCO)

1a.- DON LUIS MANZO CARRILLO, manifiesta que representa y que tiene facultades para celebrar el presente convenio, señalando como domicilio el ubicado en la Terminal Central de Pasajeros del Sur del Distrito Federal.

2a.- Sigue manifestando Don Luis Manzo Carrillo que sus representadas, son empresas constituidas conforme a las leyes del País, concesionarias del servicio público federal de autotransporte de pasajeros de segunda clase, entre otras, en la ruta: MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO-ZIHUATANEJO-LA UNION-LAZARD CARDENAS Y P.I., habiendo celebrado entre ellas y otras empresas del grupo, convenios de coordinación, con intercambio de equipo, aprobado por la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DECLARACIONES
(DEL SISTEMA ESTRELLA BLANCA)

3a.- DON SALVADOR SANCHEZ ALCANTARA declara ser Presidente de los Consejos de Administración y Apoderado General de Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V., Transportes Frontera, S.A. de C.V., Transportes Chihuahuenses, S.A. de C.V., Camiones de los Altos, S.A. de C.V., Autotransportes -

la Flecha, S.A. de C.V. y Servicios Unidos Autobuses Blancos, Flecha Roja, S.A. de C.V., con todas las facultades y poderes suficientes para la celebración de este concordato, y con domicilio en la Terminal Central de Pasajeros del Norte del Distrito Federal.

4e.- Continúa declarando Don Salvador Sánchez Alcántara que sus mandantes son sociedades de vías generales de comunicación, constituidas conforme a las leyes del País, concesionarias del servicio público federal de autotransporte de pasajeros de segunda clase, entre otras, en las rutas: MEXICO CD. JUAREZ Y P.I.; MEXICO-MONTERREY-LAREDO Y P.I.; MEXICO-GUADALAJARA Y P.I. y MEXICO-TUXPAN-TAMPICO Y P.I., habiendo celebrado entre ellas y otras empresas del grupo, convenios de coordinación, con intercambio de equipo, debidamente homologados por la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DECLARACIONES
(DE AMBOS GRUPOS)

5e.- Tanto Don Luis Manzo Cerrillo como Don Salvador Sánchez Alcántara, manifiestan que sus representadas, en la prestación de los servicios que tienen concesionados, coinciden en las ciudades de México, D.F., Morelia, Mich., y Toluca, Edo. de Méx.

6e.- Que han observado que el público usuario, tanto para el esparcimiento y descanso, como para el desarrollo de actividades comerciales y culturales, requiere de un servicio eficiente, pronto y expedito, que evite el transbordo de personas y equipaje en los puntos de unión e que se refiere a la declaración que antecede, lo cual representa además un ahorro considerable en la economía de los viajeros que, por la clase de servicio que se proporciona, representan a la gran masa de la población que cuenta con pocos recursos, de tal manera que, en aplicación de las políticas de racionalización que prevé el PLAN DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL -- 1982-1988, sancionado por el Poder Ejecutivo Federal, han decidido establecer mediante el enlace, combinación y coordinación, la explotación del servicio público federal de autotransporte de pasajeros entre las siguientes ciudades: NUEVO-LAREDO, TAMPS.-ACAPULCO, GRO. Y P.I. Y VICEVERSA; TAMPICO, TAMPS

[Handwritten signature and scribbles]

ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA; CIUDAD JUAREZ, CHIH.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA Y GUADALAJARA, JAL.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA.

7a.- Reconociéndose mutuamente la personalidad con que concurren los representantes legales de las sociedades -- signatarias, convienen en otorgar las siguientes:

E T A B U L A S

PRIMERA.- Las sociedades pactantes, por conducto -- de sus representantes legales, expresan su consentimiento, libre de todo vicio, para que, previa la aprobación de la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de -- Comunicaciones y Transportes, se obliguen mutuamente a combinarse, unirse y coordinarse en la explotación del servicio público federal de autotransporte de pasajeros de segunda clase, en las rutas que se determinan en la siguiente cláusula.

SEGUNDA.- El objeto de la combinación consistirá -- en el enlace de los servicios que tienen concesionados las -- pactantes, a fin de establecer la explotación del servicio -- público federal de autotransporte de pasajeros de segunda clase, en las rutas: NUEVO LAREDO, TAMP.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA; TAMPICO, TAMP.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA; -- CD. JUAREZ, CHIH.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA Y GUADALAJARA, JAL.-ACAPULCO, GRG. P.I. Y VICEVERSA. Para lo cual las -- pactantes intercambiarán sus equipos y se coordinarán para el establecimiento de horarios, itinerarios, tarifas unidas y expedición de boleto único para este servicio.

TERCERA.- Inicialmente se realizarán cuatro corridas de ida y vuelta entre los puntos de origen y destino y -- sus puntos intermedios, de las que se indican en la cláusula -- precedente, que serán cubiertas al 50% por cada uno de los -- grupos pactantes, suscribiéndose al efecto el horario que se -- anexa al presente convenio y el cual deberá ser autorizado -- por la Dirección General de Autotransporte Federal. Cuando -- sea necesario aumentar el número de corridas, este aumento se -- cubrirá correspondientemente a cada grupo los mismos porcentajes --

antes señalados.

CUARTA.- Las partes convienen expresamente en que cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes llegare a decretar insuficiencia en los servicios que cada uno tiene concesionado o hiciera la declaración de necesidades y convengiera correspondiente, se obligan, uno y otro, a no concurrir pretendiendo el otorgamiento de la concesión, respetándose de esta manera el carácter único o específico que el efecto tengan.

QUINTA.- Para la llegada y salida de los autobuses, las partes utilizarán, en donde hubiere, las Terminales Centrales o en su caso, las oficinas que cada uno tengan establecidas, fijándose como regla general, que en aquellos lugares en los que existe duplicidad, se preferirá a la que reúna las mejores condiciones, en la inteligencia de que, la empresa -- propietaria o poseedora de las oficinas, estará obligada a -- proporcionar el personal necesario para la mejor ejecución de este convenio, quedando bajo la responsabilidad estricta y -- particular de esta todas las gestas, servicios y personal que debe utilizarse, sin que la otra parte tenga relación ni responsabilidad respecto a la parte administrativa y del personal de trabajo.

Por lo que hace a Terminales Centrales, los servicios y gastos de recibirán por las reglas y obligaciones establecidas por esas Terminales.

SEXTA.- La prestación de los servicios, materia de este convenio, no supone la fusión de capital de las empresas pactantes, ni la confusión de sus derechos, ni la pérdida de sus respectivas autonomías jurídicas y administrativas, por lo que cada una conservará y asumirá en su propia esfera, las responsabilidades que le competen en las relaciones legales de todo orden, principalmente en lo concerniente a las prestaciones -- fiscales y a las relaciones de carácter obrero-patronales.

SEPTIMA.- Si alguna de las partes se encuentra -- accidentalmente imposibilitada para efectuar el servicio que le corresponde, de acuerdo con el horario respectivo, aquél -- será cubierto con los autobuses de la otra parte.

NOVENA.- Las liquidaciones entre los grupos pactan-
tas en relación con las ventas de boletaje que cada una hubie-
ra hecho respecto de los servicios de la otra y de todas las
cuestiones relativas con la administración interna de esta --
combinación y coordinación, será sujeta de acuerdos que firmen
los representantes legales de ambos grupos, por separado.

NOVENA.- En las rutas, objeto del presente conven-
nio, en las que presten servicio ambos grupos, éstos se obli-
gan a coordinarse para que la utilización del equipo que pon-
gan en operación sea de las mismas características y de aho-
rros, de tal manera que se logre una adecuada racionaliza-
ción, tanto para beneficio del público usuario como de las
empresas pactantes. Para el mejor logro de este acuerdo, am-
bos grupos fijarán bases que serán revisables con la periodi-
cidad que determinen a fin de hacer efectiva la racionaliza-
ción a que se haya mérito.

DECIMA.- Ambos grupos se obligan a no celebrar con
otras empresas o personas físicas, convenio similar al pre-
sente a menos que no hubiere dado por terminado de mutuo acuer-
do o hubiere sido cancelado por la autoridad competente.

DECIMA PRIMERA.- La duración del presente convenio
se sujeta a la vigencia de las concesiones, permisos o autori-
zaciones de las que respectivamente son titulares ambas empre-
sas pactantes, así como a la prórroga que de dichas concesio-
nes y permisos conceda la Secretaría de Comunicaciones y --
Transportes. No obstante lo anterior, el convenio podrá con-
cluir por mutuo acuerdo de las partes asociadas por la auto-
ridad antes mencionada.

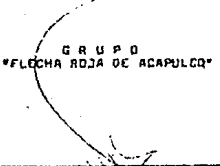
DECIMA SEGUNDA.- Para el cumplimiento e interpreta-
ción de este convenio, los pactos se someten expresamente a --
los Tribunales Federales de la Ciudad de México, Distrito Fe-
deral, y cuyo efecto renuncian expresamente al fuero de cues-
tionar otro domicilio que tuvieren o lleguen a tener, sien-
do supletorio del presente concordato, lo que dispongan la --
Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento y el --
Código de Comercio, al Código de Comercio y al --
Código Civil del Distrito Federal, aplicados en materia federal.


DECINA TERCERA.- Ambos grupos designan a Don Salvador Sánchez Alcántara y al lic. Víctor Manuel Lizola Vázquez para que conjuntamente o separadamente sometan a la consideración y aprobación de la Dirección General de Autotransporte Federal, el presente convenio, así como para que comparezcan ante la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos a tramitar lo conducente ante esa Dependencia.

El presente convenio se firma por las partes autorizadas, a los cuatro días del mes de octubre de mil novecientos ochenta y ocho.

GRUPO
"FLECHA ROJA DE ACAPULCO"

SISTEMA ESTRELLA BLANCA


LUIS RANDO DARRILLO
Representante Legal.


SALVADOR SÁNCHEZ ALCÁNTARA
Representante Legal.

Lic. VHLV/hvs.

SE APRUEBA EN LOS TERMINOS DEL DICTAMEN DE ESTA
FECHA, FOLIO 7552

México, D.F., 8 de noviembre de 1988.

POR ACUERDO DEL C. DIRECTOR GENERAL
DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
ING. HECTOR ARVIZO HERNANDEZ
EL SUBDIRECTOR DE DICTAMENES
Y SOCIEDADES


LIC. ERNESTO LÓPEZ ROJAS.

CONVENIO QUE COMPLEMENTA EL CELEBRADO CON FECHA 29 DE ENERO DE 1973, ADICIONANDO A SU VEZ EL 27 DE SEPTIEMBRE DE 1974, EL 28 DE OCTUBRE DE 1977, EL 4 Y 14 DE SEPTIEMBRE DE 1979, EL 24 DE FEBRERO DE 1982 Y EL 24 DE NOVIEMBRE DE 1986. ENTRE LAS SOCIEDADES: AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V., AUTOBUSES VERDES, S.A. DE C.V., CAMIONES DE LOS ALTOS, S.A. DE C.V., SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V., AUTOBUSES MEXICO-TUXPAN-TAMPICO FLECHA ROJA, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES NORTE DE JALISCO, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DEL NORTE MEXICO-LAREDO Y ANEXAS, SERVICIO INTERNACIONAL, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DORADOS, S. DE R.L. DE C.V., LINEAS UNIDAS A LA SIERRA DE HIDALGO, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES LINEA VERDE, S.A. DE C.V., TRANSPORTES ZACATECANOS, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DE GUADALUPE, S.A. DE C.V., TRANSPORTES TARAHUMARA, S. DE R.L. DE C.V., TRANSPORTES PARRAL AL PACIFICO, S. DE R.L. DE C.V., AUTOTRANSPORTES TUXPAN-BARRA-ALAMO, S.C.L., AUTOBUSES DE PASAJEROS SALTILLO-ORIENTE-POTOSI, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES HUASQUEÑOS, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES FLECHA BLANCA, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES SINGULUCAN, S.A. DE C.V., AUTOBUSES SIERRA NORTE DE PUEBLA, S. DE R.L. DE C.V., AUTOTRANSPORTES HEROES DE LA REVOLUCION, S.A. DE C.V., TRANSPORTES MONTERREY SALTILLO, S.A. DE C.V. Y TRANSPORTES COAHUILA Y ZACATECAS, S.A. DE C.V., UNICA Y EXCLUSIVAMENTE POR LO QUE SE REFIERE A LAS PARTES QUE INTERVIENEN, CON MOTIVO DE LA INCORPORACION AL MISMO DE LAS SOCIEDADES: LINEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO CUERNAVACA ACAPULCO Y ANEXAS "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES COSTENOS, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES CUAUHTEMOC, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES ESTRELLA ROJA DEL SUR, S.A. DE C.V.; SOC. COOPERATIVA DE AUTOTRANSPORTES "HERMENEGILDO GALEANA", S.C.L. Y SOC. COOPERATIVA DE TRANSPORTES "EMILIANO ZAPATA", S.C.L. CON ADICION DE CLAUSULA PARA EFECTOS DE LA EXPEDICION DE BOLETO UNICO, AL TENDOR DE LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS. - - - -

DECLARACIONES

1a.- Con fecha 29 de enero de 1973 las sociedades: Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V., Transportes Frontera, S.A. de C.V., Autobuses Verdes, S.A. de C.V., Camiones de los Altos, S.A. de C.V., Servicios Unidos Autobuses Blancos Flecha Roja, S.A. de C.V., Autotransportes Norte de Jalisco, S.A. de C.V., Autotransportes La Flecha, S.A. de C.V. y Autotransportes de la Sierra "General Lázaro Cárdenas", S.A. de C.V., celebraron convenio para la combinación y coordinación, con intercambio de pasajeros, de los servicios públicos de autotransporte de pasajeros de segunda clase, que fue aprobado por la Dirección General de Autotransporte Federal, mediante oficio número 36100.-25793 de fecha 16 de febrero de 1973.

2a.- Posteriormente, con fecha 27 de septiembre de 1974, se incorporaron al convenio de referencia las sociedades: Autotransportes Línea Verde, S.A. de C.V., Transportes Zacatecanos, S.A. de C.V., Transportes de Guadalupe, S.A. de C.V., Autobuses de Pasajeros Saltillo Oriente Potosí, S.A. de C.V. y Autotransportes Tuxpan-Barra-Alamo, S.C.L., incorporación que fue autorizada por la Dirección General de Autotransporte Federal, en términos del oficio número 36100.-004774 del 30 de septiembre de 1974.

3a.- El 28 de octubre de 1977 se incorporaron al convenio de que se trata, las sociedades: Transportes Chihuahueses, S.A. de C.V. y Líneas Unidas de la Sierra de Mi-

delgo, S.A. de C.V., eliminándose del mismo a la sociedad - Autotransportes de la Sierra "General Lázaro Cárdenas", S.A. de C.V., por haber transferido los derechos derivados de sus concesiones y autorizaciones a otras sociedades. Este convenio fue aprobado en oficio 26120.-140374 del 22 de diciembre de 1977, por la Dirección General de Autotransporte Federal.

4a.- Autotransportes Flecha Blanca, S.A. de C.V., y Autotransportes Muesqueños, S.A. de C.V., se incorporaron al convenio el día 4 de septiembre de 1979, sancionado mediante oficio 11620 del 6 de agosto de 1982, y con fecha 1 del mismo mes y año se sumaron al mismo: Transportes del Norte México Lerado y Anexas, Servicio Internacional, S.A. de C.V., Transportes Dorados, S. de R.L. de C.V., Autotransportes Valle de Juárez, S.A. de C.V., Transportes Tarahumaras, S. de R.L. de C.V. y Transportes Párral el Pacífico, S. de R.L. de C.V., habiéndose quedado aprobada la incorporación en el oficio 11619 del 6 de agosto de 1982.

5a.- El 24 de febrero de 1982 y previa la aprobación de la Dirección General de Autotransporte Federal contenida en el oficio 26213.-33.-11621 de fecha 6 de agosto de 1982, se adicionaron al concordato las empresas: Autotransportes Singuilucan, S.A. de C.V., Autobuses Rápidos de Zecatlán, S.A. de C.V., Autotransportes Sierra Norte de Puebla, S. de R.L. de C.V. y Autotransportes Hércules de la Revolución, S.A. de C.V.

6a.- El 19 de enero de 1987, y conforme al dictamen Folio 4207, la Dirección General de Autotransporte Federal, autorizó el convenio de 24 de noviembre de 1986, mediante el cual se adicionaron al convenio las empresas: Transportes Monterrey-Saltijo, S.A. de C.V. y Transportes Coahuila y Zacatecas, S.A. de C.V., y se excluyeron del mismo a las sociedades Autotransportes Valle de Juárez, S.A. de C.V. y Autobuses Rápidos de Zecatlán, S.A. de C.V.

7a.- Con motivo de los buenos resultados que ha tenido el convenio, tanto para los usuarios del servicio como para las empresas que lo han suscrito, las partes acordaron en que participen del mismo las sociedades: Líneas Unidas del Sur México-Cuernavaca-Acapulco y Anexas "Flecha Roja", S.A. de C.V.; Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.; Autotransportes Cuauhtémoc, S.A. de C.V.; Soc. Cooperativa de Autotransportes "Mariscal Goleón", S.C.L. y Soc. Cooperativa de Transportes "Emiliano Zapata", S.C.L. y Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V., representadas en este acto por el señor don Luis Manzo Cerrillo, quien bajo protesta de decir verdad manifiesta tener la representación y por tanto expresa su conformidad para que sus representadas queden incorporadas al citado convenio, aceptando el contenido de todas y cada una de sus cláusulas.

Por otra parte se ha estimado prudente adicionar el convenio original del 29 de enero de 1973 con la cláusula séptima a efecto de que las empresas convenidas expidan boleto único en la explotación de los servicios que efectúan con intercambio de equipo.

8a.- Por otra parte y toda vez que Transportes Coahuila y Zacatecas, S.A. de C.V., ha transferido la totalidad de sus concesiones y permisos a otras sociedades, se-

estimo prudente, para tener actualizado el convenio, en ex-
cluirlo del mismo.

9e.- Los participantes se reconocen recíprocamente
el carácter de representantes legales de las empresas --
por las que comparecen y otorgan los siguientes:

CLAUSULAS ADICIONALES

PRIMERA.- Se edicione el convenio original de 29-
de enero de 1973 emitido el 27 de septiembre de 1974, 28 -
de octubre de 1977, 4 y 14 de septiembre de 1979, 24 de fe-
brero de 1982 y 24 de noviembre de 1986, con la INCORPORACION
al mismo de las sociedades: Líneas Unidas del Sur México --
Cuernavaca Acapulco y Anexas "Flecha Roja", S.A. de C.V.; --
Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.; Autotransportes Cuern-
avaca, S.A. de C.V.; Autotransportes Estrella Roja del Sur,
S.A. de C.V.; Soc. Cooperativa de Autotransportes "Herzma-
gildo Galeana", S.C.L. y Soc. Cooperativa de Transportes --
"Emiliano Zapata", S.C.L.

SEGUNDA.- las infrascriptas partes ratifican en to-
do el convenio de fecha 27 de enero de 1973, que se tiene --
por reproducido en esta cláusula, obligándose a su fiel cum-
plimiento.

TERCERA.- Por las razones expuestas en la declara-
ción octava, se excluye del concordato a la sociedad: Tropa
portes Coshuilla y Iscatépec, S.A. de C.V.

CUARTA.- Se edicione el convenio original de 29 -
de enero de 1973 con la cláusula séptima-bis que se del te-
nor literal siguiente:

--- SEPTIMA-BIS.- Convienen las partes que para facilitar
el intercambio de equipos, y para beneficio del público --
usuario, se expida boleto único en el que aparezca la razón
social de las empresas conveniadas, solicitando al efecto --
la autorización correspondiente de parte de la Dirección --
General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos. ---

QUINTA.- De común acuerdo se designe a los seño-
res Don Salvador Sánchez Alcántara y Licenciado Don Víctor-
Manuel Lizola Vázquez, para que conjuntamente y separadamente --
asisten a la consideración y aprobación de la Dirección Ge-
neral de Autotransporte Federal, las cláusulas adicionales
precedentes.

México, D.F., a 4 de octubre de 1986.

FOR LAS SOCIEDADES: AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA,
S.A. DE C.V.; TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.-
V.; AUTOBUSES VERDES, S.A. DE C.V.; CAMIONES DE
LOS ALTOS, S.A. DE C.V.; SERVICIOS UNIDOS AUTO-
BUSES BLANCOS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.; AUTOBU-
SES MEXICO-TUXPAN-TAMPICO FLECHA ROJA, S.A. DE
C.V.; AUTOTRANSPORTES NORTE DE JALISCO, S.A. DE
C.V.; AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V.; --
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V.; TRAN-
SPORTES DEL NORTE MEXICO-LAREDO Y ANEXAS, SERVI-
CIO INTERNACIONAL, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DO

RADOS, S. DE R.L. DE C.V., LINEAS UNIDAS A LA SIERRA DE HIDALGO, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES LINEA VERDE, S.A. DE C.V., TRANSPORTES ZACATECANOS, S.A. DE C.V., AUTOBUSES DE PASAJEROS SALTILLO-ORIENTE-POTOSI, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES SINGUILUCAN, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DE GUADALUPE, S.A. DE C.V., TRANSPORTES TARRAHUMARAS, S. DE R.L. DE C.V., TRANSPORTES PARARAL AL PACIFICO, S. DE R.L. DE C.V., AUTOBUSES SIERRA NORTE DE PUEBLA, S. DE R.L. DE C.V., AUTOTRANSPORTES HEROES DE LA REVOLUCION, S.A. DE C.V. Y TRANSPORTES MONTENHEY-BALTILLO, S.A. DE C.V.

SALVADOR SANCHEZ ALCANTARA

POR LA SOCIEDAD: AUTOTRANSPORTES TUXPAN-BARRA--ALAMO, S.C.L.

LIC. VIGOR MANUEL CIZAOLA V.

POR LAS SOCIEDADES: LINEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO Y AMEXAG "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES COSTEROS, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES CUAUTEMOC, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES ESTRELLA ROJA DEL SUR, S.A. DE C.V., SOC. COOPERATIVA DE AUTOTRANSPORTES "HERMENEGILDO GALEANA", S.C.L. Y SOC. COOPERATIVA DE TRANSPORTES "EMILIANO ZAPATA", S.C.L.

LUIS MANZO CARRILLO

SE APLICA EN LOS TERMINOS DEL DECRETO DE ESTA FECHA, FOLIO 7966

Lic. UNLV/hva.

México, D.F., a 8 de noviembre de 1958.

POR ACUERDO DEL C. DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL, LIC. SECCION ASISTENTE ADMINISTRATIVO EL SUBDIRECTOR DE AUTOTRANSPORTE Y SOCIEDADES.

LIC. ERNESTO LOPEZ ROJAS.



E. L. 1170 N.º 3

DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
DIRECCION DE CONCESIONES Y PERMISOS
SUBDIRECCION DE DICTAMENES Y SOCIEDADES
DEPARTAMENTO DE DICTAMENES DE PASAJE Y CARGA

DG
AF

México, D. F., 8 NOV. 1980

DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF-42 7552
ACUERDO N.º 2 FOLIO No. 7552

ESTUDIO RELATIVO A LA(S) SOLICITUD(ES): *A 494, 1999*

NUM(S): 121223

FECHA(S): 20 de septiembre de 1980

*RES. ORANIM N.º 934
DE FECHA 11.11.80*

PETICION: De las empresas que integran el Sistema Estrella Blanca, y de las que forman el Grupo Flecha Roja de Acapulco, relativa a la aprobación de los Convenios, antes de 4 de octubre de 1980.

I. - ANTECEDENTES.

Las empresas que integran el Sistema Estrella Blanca, son las que adelante se indican, las cuales son concesionarias, del servicio público de autotransporte de pasajeros, de segunda clase y mixto, en diversas rutas, que se localizan en los caminos nacionales MEXICO-HOGALES; MEXICO-CIUDAD JUAREZ; MEXICO-NAEVO LATERO; MATRUANUS-ATAZTLAN; MEXICO-TUPPAN-TAMPICO; TAMPICO-BAHIA DE NAVIDAD y complementarios de los mismos y están registrados con los números de clave siguientes:

<u>SUPREGA</u>	<u>CLAVE</u>
AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V.	PS-127
TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V.	PS-010
AUTOBUSES VERDEB, S.A. DE C.V.	PS-207
CARRONES DE LOS ALTOS, S.A. DE C.V.	PS-083
SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.	PS-104
AUTOBUSES MEXICO-TUPPAN-TAMPICO FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.	PS-120
AUTOTRANSPORTES NORTE DE JALISCO, S.A. DE C.V.	PS-137
AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V.	PS-151
TRANSPORTES VIDUARRUCER, S.A. DE C.V.	PS-210
TRANSPORTES DEL NORTE MEXICO-LATEO Y ALEXAS, SERVICIO INTERNACIONAL, S.A. DE C.V.	PS-021
TRANSPORTES UNIDOS, S. DE R.L. DE C.V.	PS-119
LINEAS UNIDAS A LA SIERRA DE HIDALGO, S.A. DE C.V.	PS-229
AUTOTRANSPORTES LINEA VERDE, S.A. DE C.V.	PS-223
TRANSPORTES ZACATECAS, S.A. DE C.V.	PS-247
TRANSPORTES DE GUNDALFE, S.A. DE C.V.	PS-036
TRANSPORTES TAVIRANVA, S. DE R.L. DE C.V.	PS-066
TRANSPORTES PANVAL AL PACIFICO, S. DE R.L. DE C.V.	Prov.-2741
AUTOTRANSPORTES TUPPAN BAHIA ALBAU, S.C.L.	PS-039
AUTOBUSES DE PASAJEROS SALTILLO-ORIENTE-POTOSI, S.A. DE C.V.	PS-129
AUTOTRANSPORTES HUASQUEÑOS, S.A. DE C.V.	PS-339
AUTOTRANSPORTES FLECHA BLANCA, S.A. DE C.V.	PS-326
AUTOTRANSPORTES SINGULUCAN, S.A. DE C.V.	en trámite
AUTOBUSES SIERRA NORTE DE PUEBLA, S. DE R.L. DE C.V.	PS-009
AUTOTRANSPORTES HEREDOS DE LA REVOLUCION, S.A. DE C.V.	PS-044
TRANSPORTES MONTERREY SALTILLO, S.A. DE C.V.	PS-006
TRANSPORTES CONHUILA Y ZACATECAS, S.A. DE C.V.	PS-245

Por su parte las empresas que adelante se indican, están integradas al Grupo Flecha Roja de Acapulco y son concesionarias de los servicios públicos de autotransporte
DGAF-43 - 8



DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
 DIRECCION DE CONCESIONES Y PERMISOS
 SUBDIRECCION DE DICTAMENES Y SOCIEDADES
 DEPARTAMENTO DE DICTAMENES DE PASAJE Y CARGA



DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF-42

-2-

FOLIO No. 7552

de pasajeros, de segunda clase y sexto, en diversas rutas, que se localizan en el camino nacional MEXICO-ACAPULCO y en complementarios del mismo y están registradas en esta Dirección con los números de clave que a continuación se mencionan:

EMPRESA

LÍNEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO CUENAVACA ACAPULCO
 Y ANCKAS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.
 AUTOTRANSPORTES COSTEROS, S.A. DE C.V.
 AUTOTRANSPORTES DEL SUR CUANTITANC, S.A. DE C.V.(*)
 AUTOTRANSPORTES ESTRELLA ROJA DEL SUR, S.A. DE C.V.
 AUTOCODES HERMENEGILDO GALEANA, S.A. DE C.V.(*)
 SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTES "EMILIANO
 ZAPATA", S.C.L.

CLAVE

PS-247
 PS-323
 PS-322
 PS-648
 PS- 51
 PS-603

(*) Razón Social correcta.

II.- ESTUDIO

Como ha quedado dicho, con dos Convenios presentados anexos a la solicitud de referencia y son:

- Uno, referido a la incorporación de algunas de las empresas que forman al Grupo - Flecha Roja de Acapulco, al que integran las del Sistema Estrella Blanca.
- Otro, referido a la combinación y coordinación para el establecimiento, enlace y explotación, con intercambio de equipos, del servicio público de autotransporte federal de pasajeros, de segunda clase, en las rutas NUEVO LANCIO-ACAPULCO; - TAMPICO-ACAPULCO; CIUDAD JUAREZ-ACAPULCO y CUERNAVACA-ACAPULCO, por parte de algunas de las empresas que forman parte del Sistema Estrella Blanca, como al Grupo Flecha Roja de Acapulco.

Hecho la manifestación anterior, a continuación se procede al estudio de cada uno de los Convenios eludidos.

EL RELATIVO AL PRIMERO DE LOS DOS CONVENIOS.

Conste de una Introducción, un Capítulo de Declaraciones y cinco Cláusulas.

En la Introducción se manifiesta que el Convenio complementa al celebrado por las empresas del Sistema Estrella Blanca, de 29 de enero de 1973, adicionado a su vez, con otros diversos de 27 de septiembre de 1974, 20 de octubre de 1977, 4 y 14 de septiembre de 1979, 24 de febrero de 1982 y 24 de noviembre de 1986.

En el Capítulo de Declaraciones, se precisa la razón social de todas y cada una de las empresas que suscribieron al Convenio de 29 de enero de 1973 y los posteriores de 27 de septiembre de 1974, 20 de octubre de 1977, 4 y 14 de septiembre de 1979, 24 de febrero de 1982 y 24 de noviembre de 1986.

En este mismo Capítulo se hace mención a que ya no participe dentro del Convenio - de 29 de enero de 1973, la empresa TRANSPORTES DOMINILA Y ZACATECAS, S.A. DE C.V., por las razones que se mencionan en la declaración octava del propio Capítulo.

En las Cláusulas de 1ª Prebena a la Quinta, que se identifican como cláusulas adicionales al Convenio original de 29 de enero de 1973, que fue explicita con otras -

DGAF-41-C

(a la hoja 3.....



DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF - 42

~3~

FOLIO No. 7502

Diversos cuyos textos han quedado citados, se pacta lo siguiente:

- La incorporación a dicho Convenio original y a sus complementarias, celebradas -- por las empresas del Sistema Estrella Blanca, de los diversos Líneas Unidas del Sur México Cuernavaca Acapulco y Anexas "Flecha Roja", S.A. de C.V., Autotransportes Costeños, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur Cuautitlán, S.A. de C.V., Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V., Autobuses Homologados Guadalupe, S.A. de C.V. y Sociedad Cooperativa de Transportes "Estrella Zapata", S.C.L., que forman parte del Grupo Flecha Roja de Acapulco.
- La ratificación, por parte de todas las empresas que forman, tanto el Sistema Estrella Blanca como el Grupo Flecha Roja de Acapulco, del Convenio de 29 de enero de 1973, obligándose a su fiel cumplimiento.
- La exclusión del convenio, de la sociedad Transportes Costeños y Zentecos, S.A. de C.V.
- La adición de la cláusula Séptima Bis, al mencionado Convenio de 29 de enero de 1973, en los términos siguientes:
 - SEPTIMA BIS.- Convienen las partes que, para facilitar el intercambio de equipos y para beneficio del público usuario, se expida boleto único en el que aparezca la razón social de las empresas convenidas, solicitando al efecto la autorización correspondiente de parte de la Dirección General de Tarifas, Medios y Servicios Conocidos.
- La designación de los CC. Salvador Gómez Alacitara y Lic. Víctor Manuel Lizola Vázquez, para que conjunta o separadamente, asistan a la consideración y aprobación de esta Dirección General, las cláusulas adicionales precedentas.

EL RELATIVO AL SEGUNDO DE LOS CONVENIOS

Consta de una Introducción, un Capítulo de Declaraciones y trece Cláusulas.

En la Introducción se alude al objeto del Convenio, que es la combinación y coordinación para el establecimiento, enlace y explotación, con intercambio de equipos, del servicio público de autotransporte de pasajeros, de segunda clase, que celebran las siguientes empresas:

Del Grupo Flecha Roja de Acapulco (representadas por el C. Luis Marco Carrillo)

EMPRESA

LÍNEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO
Y ANEXAS "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V.
AUTOTRANSPORTES DEL SUR CUAUTITLÁN, S.A. DE C.V.

(e la hoja 3....)



DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF-42

-4-

FOLIO No. 742

Del Sistema Estrella Blanca (representado por el C. Salvador Sánchez Alcántara)

EMPRESA

AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V.
TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V.
TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V.
CAMIONES DE LOS ALTIOS, S.A. DE C.V.
AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V.
SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS FLECHA
ROJA, S.A. DE C.V.

En el Capítulo de Declaraciones, se manifiesta lo siguiente:

Por parte del Grupo Flecha Roja de Acapulco.

- Que el C. Luis Menza Carrillo (se entiende que es nombre de Líneas Unidas del - Sur México-Quaraveaco-Acapulco y Mexas Flecha Roja, S.A. de C.V. y de Autotransportes del Sur Quahuahuac, S.A. de C.V.) tiene facultades para celebrar el Convenio y que sus representadas son concesionarias del servicio público federal - de autotransporte de pasajeros, de segunda clase, entre otras, en la ruta MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO-ZIHUATANEJO-LA UNION-LAZARO CÁRDENAS.

Respecto a esta declaración, cabe decir que las empresas que intervienen en esta Convenio son concesionarias de los servicios públicos de autotransporte de pasajeros, de segunda clase y relato, entre otras, en las rutas siguientes:

- MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO-ZIHUATANEJO-LA UNION
- MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO
- LA UNION-PRESA DEL INFIERNILLO-COAHUYULA-LIMITES DE LOS ESTADOS DE QUERÉTARO Y MICHUACÁN-LAZARO CÁRDENAS (con prohibición de hacer servicio entre los límites de los Estados de Guerrero y Michoacán y Lázaro Cárdenas).
- GRUPOS DE CACAHUATLÁN-TOLUCA (por convenio)

Por parte del Sistema Estrella Blanca.

- Que el C. Salvador Sánchez Alcántara, es Presidente de los Consejos de Administración y Apoderado General de las empresas AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V., CAMIONES DE LOS ALTIOS, S.A. DE C.V., AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V. y SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS, FLECHA ROJA, S.A. DE C.V. y que tiene facultades y poderes suficientes para la celebración de este Convenio y que sus representadas son concesionarias del servicio público de autotransporte de pasajeros, de segunda clase, entre otras, en las rutas MEXICO-CIUDAD JUÁREZ, MEXICO-MONTEREY-NUEVO LAREDO, MEXICO-QUADALAJARA y MEXICO-TUPAN-TAMPICO.

Por parte de ambos Grupos.

- Que en la prestación de los servicios que tienen concesionarios, coinciden en las Ciudades de México, D.F., Morelia, Mich. y Toluca, Méx. y que han observado la necesidad de establecer un servicio directo que evite el transbordo de personas y equipajes en los puntos de unión antes mencionados, de tal manera que, en la aplicación de las políticas de racionalización que prevé el Plan de Desarrollo del Autotransporte Federal, 1962-1966, han decidido establecer, mediante el only



DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
DIRECCION DE CONCESIONES Y PERMISOS
SUBDIRECCION DE DICTAMENES Y SOCIEDADES
DEPARTAMENTO DE DICTAMENES DE PASAJE Y CARGA



DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF-42

-0-

FOLIO No. 7192

ce, combinación y coordinación, la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros entre las siguientes ciudades: NUEVO LAREDO-ACAPULCO, TAMPOCO-ACAPULCO, CIUDAD JUAREZ-ACAPULCO y GUADALAJARA-ACAPULCO.

En este mismo Capítulo ambas representantes se recomendarán mutua y recíprocamente la personalidad con que se ostentan.

En las Cláusulas Primera y Segunda, los pactantes se obligan mutuamente a combinar, enlazar y coordinar sus respectivos servicios, de segunda clase, a efecto de establecerlos en las rutas NUEVO LAREDO-ACAPULCO; TAMPOCO-ACAPULCO; CIUDAD JUAREZ-ACAPULCO y GUADALAJARA-ACAPULCO, para lo cual intercambiarán sus equipos y se coordinarán para la fijación de horarios, itinerarios, tarifas unidas y expedición de boletos únicos de pasaje.

En la Cláusula Tercera, se asienta que inicialmente se realizarán cuatro corridos - de ida y vuelta, entre los puntos de origen y destino de las rutas citadas, que serán cubiertos al 50% por cada grupo y que cuando sea necesario aumentar su número, el incremento se cubrirá en la misma proporción.

En la Cláusula Cuarta, las partes se obligan a que cuando se llegare a decretar ineficiencia de los servicios que tienen concesionados y fuese hecho la declaratoria de necesidades y convocatoria respectivas, a no concursar pretendiendo el otorgamiento de la concesión correspondiente.

En la Cláusula Quinta, se establece que para la llegada y salida de los autobuses, las partes utilizarán los terminales que hubiere o, en su caso, los oficinas que cada una tenga establecidas y que en aquellos lugares en los que existiere duplicidad, se preferirá la terminal que ofrezca las mejores condiciones, obligándose a proporcionar al personal que fuere necesario para la mejor atención del Convênio, quedando bajo la responsabilidad del grupo que tenga a su cargo la terminal correspondiente, todos los gastos, servicios y personal que deba utilizarse, sin que la otra parte se responsabilice respecto a la parte administrativa y del personal de trabajo y por cuenta hace a los terminales centrales, los servicios y gastos se sujetarán a las reglas y obligaciones establecidas en esas terminales.

La Cláusula Sexta, alude a que la prestación de los servicios, materia del Convênio, no supone la fusión de los capitales de las empresas pactantes ni la confusión de sus derechos, ni la pérdida de sus respectivas autonomías jurídicas, ni administrativas, conservando cada una sus propias responsabilidades, principalmente las fiscales y de carácter obrero-patronal.

En la Cláusula Séptima, se establece que si alguna de las partes se encontrare accidentalmente imposibilitada para efectuar el servicio que le correspondiera, el mismo será cubierto por la otra parte.

En la Cláusula Octava, se acuerda que las liquidaciones entre los Grupos pactantes, relacionado con la venta de boletaje que cada uno hubiere hecho respecto de los servicios del otro Grupo, así como de todas las cuestiones relativas a la administración interna de la combinación y coordinación de los mismos, está sujeta a los acuerdos que suscriben los representantes legales de ambos Grupos.

La Cláusula Novena, se refiere a que los servicios que presten ambos Grupos en las



DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF-42

-6-

FOLIO No. 7582

rutas objeto del Convenio, se realizarán en forma coordinada, para que los equipos que pongan en operación sean de las mismas características y de modelos recientes y que para el mejor logro de este acuerdo, fijarás bases que serán revisables con la periodicidad que determines.

En la Cláusula Décima, los dos Grupos se obligan a no celebrar convenios con otras personas físicas y morales, que sean similares al que es materia de estudio, a menos hubiesen dado por terminada esta última, de común acuerdo o por haberse concluido por la autoridad competente.

En las Cláusulas Décima Primera y Décima Segunda, se manifiesta que la duración del Convenio está sujeta a la vigencia de las concesiones, permisos y autorizaciones de los que respectivamente son titulares los pactantes, así como que el Convenio podrá ser cancelado de mutuo acuerdo por las partes, previa la aprobación de este Secretarías; además que para su cumplimiento e interpretación, las partes se someten expresamente a los tribunales federales de la Ciudad de México, renunciando al fuero de cualquier otro domicilio que tuvieron o llegaren a tener, siendo aplicables el concordato, las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, su Reglamento, el Capítulo de Explotación de Caminos, el Código de Comercio y el Código Civil del Distrito Federal aplicado en materia federal.

En la Cláusula Décima Tercera, los pactantes designan a los CC. SALVADOR SANCHEZ - ALCANTARA y LIC. VICTOR MANUEL LIZADLA VAZQUEZ, para que conjunta o separadamente, sometan a la consideración de esta Dirección al Convenio de que se trata, así como para que comparezcan ante la Dirección General de Tarifas, Mediciones y Servicios - Donde sea a transmitir lo conducente.

CONSIDERACIONES.

- Que los Convenios cuya reproposición se solicita, tienen como finalidades:
 - Uno de ellos, incorporar a las empresas que en ese Convenio se mencionan, al diverso de 29 de enero de 1973 y a otros complementarios del mismo, suscritos por las empresas que integran el Sistema Estrella Blanca.
 - El otro, establecer mediante la combinación y coordinación, con intercambio de equipos, el servicio de autotransporte de pasajeros, de segunda clase, en las rutas que se especifican en el propio Convenio.
- Que las empresas que suscriben los convenios, cedenon de las concesiones, permisos y autorizaciones que les permiten celebrar los Convenios de que se trata.
- Que en las rutas objeto del Convenio, referido, a la combinación, coordinación y enlace de servicios, o en tramos de las mismas, algunas de las pactantes están autorizadas para prestar también el servicio objeto y por tal razón éste debe ser incluido para que sea prestado indistintamente, en forma de rol, de vehículos, con el de segunda clase.
- Que los artículos 52, 54 y demás aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación, facultan a esta Secretaría para aprobar, en su caso, los Convenios que celebran los concesionarios o permisionarios que explotan vías generales de comunicación y medios de transporte.
- Que las empresas que integran el Grupo Flecha Roja de Acapulco, con las demás concesionarias del servicio de segunda clase en recorridos directos México-Acapulco.

DGAF-43-C

(7.....) 841



DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
 DIRECCION DE CONCESIONES Y PERMISOS
 SUBDIRECCION DE DICTAMENES Y SOCIEDADES
 DEPARTAMENTO DE DICTAMENES DE PASAJE Y CARGA

DGAF

DICTAMEN A SOLICITUDES FORMA DGAF - 42

-7-

FOLIO No. 7552

- Que el artículo 157 fracción V de la propia Ley, obliga a los concesionarios de servicios públicos de autotransporte, a combinar y coordinar sus servicios con los de otras empresas que exploten vías generales de comunicación.
- Que los Convenios materia de estudio, no contienen condiciones, manifestaciones o estipulaciones contrarias al derecho o a la moral.
- Que con su aprobación, se beneficiará el interés público, toda vez que con ello se tiende, por una parte, a racionalizar la operación de los servicios que son a cargo de las empresas particulares y, por otra, el establecimiento de servicios directos, de poblaciones del interior Norte y Noroeste del país hacia la Ciudad y Puerto de Acapulco, que es uno de los principales centros turísticos de la Costa del Pacífico.
- Que el Comité de Ruta Norte de Autotransporte Federal de Pasajeros, emitió opinión favorable sobre la solicitud de que se trate.
- Que por no estar sesionando el Comité de Ruta del Sur, también de Autotransporte Federal de Pasajeros, no emitió opinión sobre dicha solicitud.

En mérito de lo expuesto, se emite el siguiente:

D I C T A M E N

PRIMERO: Con fundamento en los artículos 49, 52, 157 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, procede aprobar el Convenio de 4 de octubre de 1929, suscrito por los representantes legales de las empresas AUTOMOVES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V.; AUTOMOVES VERDES, S.A. DE C.V.; CAMIONES DE LOS ALTO, S.A. DE C.V.; SERVICIOS UNIDOS AUTOMOVES BLANCOS FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.; AUTOMOVES MEXICO TUXPAN TAMUJO FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES NORTE DE JALISCO, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES CHIHUAHUEÑES, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES DEL NORTE MEXICO LANEDA Y ANEXAS SERVICIO INTERNACIONAL, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES DURANGO, S. DE R.L. DE C.V.; LINEAS UNIDAS A LA SIERRA DE HIDALGO, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES LINEA VERDE, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES ZACATECANOS, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES DE GUADALUPE, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES TAMPAMOLAN, S. DE R.L. DE C.V.; TRANSPORTES PARAL AL PACIFICO, S. DE R.L. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES TUXPAN BARRIA ALTA, S.C.L.; AUTOMOVES DE PASAJEROS SALTILLO FUENTE POTOSI, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES HIASQUEÑOS, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES FLECHA BLANCA, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES SIERRILLUCAN, S.A. DE C.V.; AUTOMOVES SIERRA NORTE DE PUEBLA, S. DE R.L. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES HEROS DE LA REVOLUCION, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES MONTERREY SALTILLO, S.A. DE C.V.; LINEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO-QUERAVACA ACAPULCO Y ANEXAS "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES COSTEROS, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES DEL SUR GUANTUOXO, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES ESTRELLA ROJA DEL SUR, S.A. DE C.V.; AUTOMOVES HEREBERILDO GALEANA, S.A. DE C.V. y SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTES EMILIANO ZAPATA, S.C.L., cuyo objeto es el de incorporar a las seis últimas al diverso Convenio de 29 de enero de 1973, adicionado con los de 27 de septiembre de 1974, 26 de octubre de 1977, 4 y 14 de septiembre de 1979, 24 de febrero de 1982 y 24 de noviembre de 1983 aprobados por esta Secretaría.

La aprobación que se concede, es con la modificación referida a la Reducción del servicio mixto, dentro del de segunda clase, objeto del Convenio.

SEGUNDO: Con fundamento en los mismos preceptos legales invocados, procede aprobar el Convenio de 4 de octubre de 1929, suscrito por las empresas LINEAS UNIDAS DEL SUR MEXICO QUERAVACA ACAPULCO Y ANEXAS "FLECHA ROJA", S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES DEL SUR GUANTUOXO, S.A. DE C.V.; AUTOMOVES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES FRONTERA, S.A. DE C.V.; TRANSPORTES CHIHUAHUEÑES, S.A. DE C.V.; CAMIONES DE LOS ALTO, S.A. DE C.V.; AUTOTRANSPORTES LA FLECHA, S.A. DE C.V. y SERVICIOS UNIDOS AUTOB

DES BUNAVIO FLECHA ROJA, S.A. DE C.V., para el establecimiento, mediante la coordinación, coordinación y enlace de los servicios públicos de autotransporte de pasajeros, de segunda clase y mixto, con intercambio de equipos, en las rutas: MEXICO-LANEDO-MEXICO-ACAPULCO; TAMPICO-MEXICO-ACAPULCO; CIUDAD JUAREZ-MEXICO-ACAPULCO Y QUADALAJARA-MEXICO-ACAPULCO, debiendo para tal efecto, facultar los servicios combinados, enlazando las corridas que tengan aprobadas por este Secretario.

La aprobación que se concede para estos Convenios, queda sujeta a los siguientes

CONDICIONES

- No implica ampliación de las rutas correspondientes a las concesiones, permisos y autorizaciones, de que son titulares esas empresas.
- Se otorga sin perjuicio de los derechos que puedan reclamar terceros afectados y de las modalidades que juzgue necesario introducir esta Secretaría, la cual se reserva la facultad de revocarla o modificarla cuando en el mismo convenio, por causas de interés general y con fundamento en el artículo 51 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la inteligencia de que las empresas postulant es obligan a aceptar tácitamente las resoluciones que al respecto dicte la propia Secretaría.

ACUERDO:

Con apoyo en los fundamentos legales contenidos en el dictamen, se *aprobó*

México, D.F., 23 de *Noviembre* de 198*8*
POR ACUERDO DEL C. DIRECTOR GENERAL
ING. VICTOR ARVIZO HERNANDEZ

EL SUBDIRECTOR DE DEPARTAMENTOS Y SOCIEDADES
[Firma]
LIC. ESTEBAN MARTINEZ

c. e. p. Sistema Estrella Blanca y Grupo Flecha Roja de Acapulco.- Diagonal 20 de Noviembre No. 433, 2º. piso, Col. Obrera, C.P. 06000, México, D.F.

Para su conocimiento y en respuesta a su (s) solicitud (es).

- c. e. p. Departamento de Comités.- Presente.- Para su conocimiento y efectos.
- c. e. p. Departamento de Garantías y Rutas.- Presente.- Para su conocimiento y efectos.
- c. e. p. Departamento de Sociedades.- Presente.- Para su conocimiento y efectos.
- c. e. p. Delegación (es) de Autotransporte Federal en Acapulco, Gro.-Palacio Federal, 39300

Para su conocimiento y en atención a la (s) solicitud (es) correspondiente (s).

- c. e. p. Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.- Pachuca No. 158 Bis, col Condado, Deleg. Cuauhtémoc, C.P. 04660.- México, D.F.- Para su conocimiento.
- c. e. p. Comité

c. e. p. Comité de Ruta Norte de Autotransporte Federal de Pasajeros.- Antigua Casita a Ticomán No. 100, Ex-Hacienda La Escalera, C.P. 07300, México, D.F.

En la Ciudad de _____, el día _____

[Firma]
C. E. P. U. C. T.

de 198*8* RECIBI COPIA DEL PRESENTE DOCUMENTO

NOMBRE Y FIRMA

4.3 PROBLEMAS POR INVASION DE RUTAS

En primer término, hablaremos de qué significa invasión. Entendiendo por ello la irrupción a mano armada en un país enemigo. El fin directo e inmediato de las operaciones bélicas es establecer la superioridad de uno de los estados en lucha. Todos aquellos actos que no contribuyen a acercarse a ese fin, se transforman en inútiles y dejan de tener razón de ser desde el momento mismo de su nacimiento, de ahí el fracaso de tantas operaciones, aparentemente ingeniosas en los proyectos. Si se trata de una invasión, su finalidad operativa puede ser la obstaculización del ejercicio de las funciones de la autoridad local o la ocupación, en la cual ya existe una toma de posesión con un cambio de autoridades.

Invasión: El acto de apoderarse a la fuerza por vía de hecho, de una cosa raíz o inmueble contra la voluntad de su dueño.

Partiendo de estas definiciones, es de pensarse que no tiene relación el tema, pues hablamos de rutas por las que circulan los autobuses de pasajeros, pero ya habiendo explicado lo que es la ruta (el recorrido que hace en un camino que comunica a un punto de partida y uno de llegada) y si bien no es un bien inmueble específico, sí lo es en género, pues las rutas que se conceden a los permisionarios

para que las exploten con sus autobuses, vienen a adoptar la calidad de tenerlas en posesión

Por ello si otra empresa que no goza de dicha concesión desea explotarla, lo que haría es obstruir e invadir un derecho que goza con antelación el concesionario, por lo que acarrearía, además de los problemas con las autoridades del transporte y cualquiera de sus direcciones; problemas de hecho con el permisionario gozante de concesión.

Los problemas por invasión de rutas derivarían en la competencia desleal, y por lo tanto ruinosa, por existir aumento de autobuses sobre rutas concesionadas al invadido, así como el desequilibrio por tarifas especiales, preferenciales y convencionales inferiores a las autorizadas legalmente. Esto es que, al prestar servicios de autotransporte de pasajeros en carretera federal por otra empresa diferente a la concesionada traería consigo más autobuses en dicha ruta. Por lo que existiría competencia por obtener el pasaje y por lo tanto, el ingreso, económicamente hablando disminuiría, ya que posiblemente se duplicarían las unidades explotando la misma ruta. Por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como ya hemos hecho mención en la declaratoria de necesidades prevee que, de acuerdo a la situación demográfica y económica del país se satisfagan las

necesidades de sus respectivas zonas de influencia y el interés nacional (I), para que no existan más autobuses de los que se necesitan de acuerdo a la cantidad de pasajeros (I) Art. 8o. del Reglamento del capítulo de Explotación de caminos que se deba transportar. De esta manera la Secretaría del Ramo trata de evitar problemas sociales en el país o entre los interesados en explotar una ruta y problemas de los interesados con la propia Secretaría. Es por eso que si la Secretaría no otorga la concesión o el permiso correspondiente, no puede ningún particular explotar una ruta o alterar la suya.

Por lo que respecta a los problemas por tarifas especiales o preferenciales, se da el caso que existirá una desigualdad en las particulares, autorizando a una empresa a vender más baratos o más caros, los pasajes, de acuerdo a como le convenga, cosa que desequilibraría económicamente a una de las prestadoras de ese servicio, ya que al existir una preferencia por alguna, de acuerdo a lo que a ese le convenga, desequilibraría a los competidores en una desigual y ruinoso pérdida.

4.4 CONFLICTOS QUE SE SUSCITAN ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL CONCESIONANTE

Una vez que las personas morales o físicas han logrado obtener una concesión para la explotación del Servicio Público de transporte de pasajeros por carretera federal, se les debe considerar Concesionarios y al estado Concesionante, ya que autoriza dicha explotación.

Los problemas o conflictos que pueden suscitarse en este momento son: en cuanto a la autorización o concesión de ciertas rutas a terceros, cosa que influirá directamente en los intereses del primer concesionario, como hemos hablado en puntos anteriores. Es decir, si se autoriza a otras empresas a explotar rutas ya concesionadas, existiría la competencia por el pasaje pues habría más alternativas para su traslado, y entre las empresas disminuiría su ganancia al no transportar al mismo número de pasajeros por existir más autobuses siendo éstos de otras empresas.

Ya que al primer concesionario no le agradaría, se avocaría al juicio de Amparo argumentando que él no se le avisó ni puso al tanto, violando sus garantías constitucionales referidas en el artículo 14, que dice a la letra: "A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna. Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad

o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante el juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento, y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.

En los juicios del orden criminal, queda prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito que se trata.

En los juicios del orden civil, la sentencia definitiva deberá ser conforme a la letra o a la interpretación jurídica de la ley y, a falta de ésta, se fundará en los principios generales del Derecho".

Y así, en base al artículo que se menciona, los afectados promueven el juicio de Amparo contra los actos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante sus Direcciones, oficinas o Departamentos, a este trabajo se anexa una demanda de amparo, por parte de la empresa Autobuses de Acapulco, S. A. y otros asociados, por considerarse afectadas con la aprobación de los convenios entre los llamados Grupo Flecha Roja del Sur y el Sistema Estrella Blanca, y así este es un claro ejemplo entre dos

grupos diferentes de concesionarios y los problemas que surgen entre concesionario y concesionante, que es el Poder Ejecutivo gobernante del Estado.

Con el escrito de demanda de amparo que se expone como ejemplo claro y conciso, me percaté que ese es y va a ser el conflicto entre particulares y el Estado, ya que un tercero nunca estará de acuerdo en que sus ganancias se vean menudadas por la competencia en la ruta concesionada, y que, además preste el servicio con mejores autobuses y mejor servicio que beneficia al público usuario. Así es, que lo que se autoriza es la explotación con las condiciones que impone la Secretaría del ramo y no se les da una autorización exclusiva en cuanto al cobro del pasaje al usuario, por lo que esta medida es en beneficio de la colectividad usuaria del servicio, ya que se cuenta con más autobuses para poder transportarse a sus lugares de origen.

En la mencionada demanda de amparo, se denuncian hechos de monopolio, lo cual no es cuestión de este trabajo, ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se supone que previamente estudió y analizó a los solicitantes, para que en caso de aprobación de dichas solicitudes, no se viole la

Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que, conforme a nuestras leyes, no existe ninguna violación, ni siquiera a ordenamiento alguno, aprobándose en su mayoría dichas solicitudes.

4.5 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA DIRIMIR CONFLICTOS ENTRE EL CONCECIONARIO Y EL CONCESIONANTE

El procedimiento lo entendemos conceptualmente como un conjunto de actos realizados conforme a ciertas normas para producir un acto. El tratadista español José María Villar y Romero dice: en el procedimiento administrativo no hay partes contrapuesta, si no una relación entre la administración y el interesado. El maestro Acosta Romero estima que procedimiento administrativo es todo el conjunto de actos señalados en la ley, para la producción del acto administrativo, así como la ejecución voluntaria y la ejecución forzosa, ya sean internas o externas.

El maestro Serra Rojas, dentro de las diversas formas del procedimiento Administrativo, señala que la función administrativa se realiza por medio del procedimiento administrativo constituido por las formas legales o técnicas necesarias para formar la voluntad de la administración pública. Ellos señalan los cauces concretos o conjuntos de reglas, a través de los cuales se elabora el acto administrativo o declaración de la voluntad administrativa.

(70)

Así debemos ver el procedimiento administrativo de carácter imperativo constitutivo o procedimiento externo o interno, que crea o afecta los derechos de los particulares, que deducen sus pretensiones administrativas y que son

(70) SERRA ROJAS, Andrés, op. cit. p. 279

originados en la ley y protegidos a través de los procedimientos administrativos, que son una sucesión de garantías jurídicas.

El procedimiento administrativo, en sus tres fases más particulares; la preparatoria, la constitutiva y la integrativa de la eficacia, reviste las siguientes formas:

1.- El procedimiento de tramitación o conjunto de actos que conducen al acto definitivo, o sea, la decisión administrativa.

2.- El procedimiento administrativo de oposición, sustanciar la preferencia del derecho anterior.

3.- El procedimiento de ejecución o serie de actos que tienden al cumplimiento de los propósitos contenidos en el acto.

4.- El procedimiento sancionador, mediante el cual la administración castiga las violaciones legales.

5.- El procedimiento revisor, cuando la administración revisa los actos de oficio o mediante los recursos administrativos.

6.- Procedimientos especiales, como al que alude la ley de investigaciones y marcas, artículos 193 y 197 para declarar la nulidad de una patente, y otras leyes. Procedimientos por condonación de multas, D.O.F., del 10. de febrero de 1972

Después de conocer estos conceptos y variaciones del procedimiento administrativo, conoceremos que el

Procedimiento administrativo que crea o afecta derechos de los particulares, que la Administración Pública lleva a cabo numerosos actos, muchos de los cuales son provocados por los mismos particulares, por los derechos que ellos originan, como son la concesión de Servicio Público, entre otros. Este procedimiento que afecta los derechos de los particulares, no existe de tipo uniforme o general, que sirva de base a todas las actuaciones de la administración pública, que puedan afectar los derechos privados. Si no que hay para diversas situaciones, y por tanto, la ausencia de un procedimiento administrativo, o una diversidad de procedimientos que corresponden a las diversas materias administrativas, que constituyen verdaderas formalidades. En ocasión, la Administración actúa con la colaboración de los mismos particulares interesados, que ejercen los derechos que les conceden las leyes administrativas, pudiendo decirse que a cada ley administrativa corresponde un procedimiento administrativo, el particular puede en muchos casos intervenir en la preparación e impugnación de la voluntad administrativa, ya iniciando el procedimiento administrativo o apersonarse en el expediente o impugnar un procedimiento o resolución administrativa.

En el llamado procedimiento administrativo de oposición u

oposición administrativa, el particular que puede afectarse por una resolución administrativa, ocurre a las propias autoridades, haciendo valer en derecho anterior, solicitando que se revisen sus procedimientos, antes de resolver en definitiva.

Algunos juristas consideraron al procedimiento administrativo de oposición como anticonstitucional y arbitrario por resolver el derecho controvertido, pero se considera que el procedimiento de oposición, legalmente establecido, es un medio de defensa administrativo eficaz, para que la autoridad revise sus propias determinaciones, maxime que existen defensas jurídicas posteriores para dilucidar esas contradicciones.

La naturaleza del procedimiento administrativo o conjunto de trámites establecidos por la ley, preceden, preparan y contribuyen a la perfección de las decisiones administrativas y se fundan en el orden jurídico administrativo. Las leyes administrativas son en buena parte leyes de procedimiento, que elevado a la categoría de una garantía constitucional y administrativa, se les una un derecho, ha ido adquiriendo importancia y seguridad en nuestras instituciones administrativas, y este procedimiento señala el desarrollo legal de la acción del poder público y

constituye un método para ejecutar las leyes administrativas, por medio de él se asegura el mantenimiento del principio de legalidad.

Y así tenemos el recurso que señala la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el "Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos", Capítulo XIII.

DISPOSICIONES FINALES:

Artículo 251.- Las resoluciones definitivas del Departamento de tránsito federal, de la Dirección Nacional de Caminos y de cualquiera otra autoridad que intervenga en la aplicación del capítulo II, título de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de este reglamento, serán RECURRIBLES ante el C. Secretario de Comunicaciones, en los cinco días siguientes al de la notificación que de ellas se hubiere hecho, si causare a las interesadas algún perjuicio que no pudiera repararse en el curso del procedimiento en que hubieran sido dictadas.

El reclamante interpondrá el recurso por escrito ante la autoridad que hubiere dictado la resolución que impugne, y en su promoción expresará las leyes o derechos que en su concepto resultan violados, por esa resolución y los demás conceptos fundatorios de su solicitud.

Dentro de las 48 horas siguientes remitirá la autoridad el escrito que hubiere recibido y un informe en relación con los hechos de que se trate, así como el expediente original o copia autorizada de las constancias ilustrativas del caso. En su informe mencionará los nombres y domicilios de las personas que pudieran resultar afectadas por la decisión que en definitiva pronuncia el C. Secretario, si las hubiere, además del quejoso.

El C. Secretario, por conducto del Departamento Jurídico, oír a los interesados dentro de un término de 10 días, recibirá sus pruebas y alegatos y resolverá lo que proceda en los tres días siguientes a la expiración de ese plazo.

De la resolución que se pronuncie, se enviará copia para su inmediato cumplimiento a la autoridad que deba ejecutarla.

En el Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros ya mencionado, también en el capítulo X, denominado Inconformidades, en su artículo 60 que dice:

"Las resoluciones definitivas dictadas por la Secretaría en aplicación del presente Reglamento, podrán ser recurridas por el interesado ante la Dirección General de Asunto Jurídicos o el Director General de del Centro S.C.T., que corresponda, dentro de un plazo de 15 día hábiles contados a partir del siguiente en que le fue notificada la resolución"

"Con el escrito de inconformidad deberán ofrecerse las pruebas y esgrimirse las defensas que el interesado considere necesarias para basar su dicho, siempre que tengan relación con los hechos en los que el recurrente funde su reclamación. En vista de tales pruebas y defensas desahogadas que sean, o a su falta de presentación, la

Dirección General de Asuntos Jurídicos o el Director General del Centro S.C.T. que corresponda dentro de los 30 días siguientes a la presentación del recurso, dictará la resolución respectiva, la cual se notificará personalmente, o por correo certificado con acuse de recibo, en el domicilio señalado por los interesados".

Como podemos ver, el fondo no cambia, únicamente el término que se da para que la Dirección General de Asuntos Jurídicos dicte resolución al respecto. De esta forma, damos por concluido este trabajo en el que esperamos que, como al inicio de él se mencionó, haya sido concreto y que de él se entienda la finalidad de conocer las alternativas para la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros por carretera federal, por lo que damos las siguientes conclusiones, basadas en hechos reales:

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Podemos considerar que el transporte de pasajeros por carretera de jurisdicción federal tiene una problemática estrecha, ya que en cuanto se autoriza o extiende una concesión al solicitante, las empresas ya concesionarias, promueven sus recursos o sus instancias legales.

SEGUNDA.- Considero que la concesión no es un acto contractual, y que en realidad es un acto administrativo.

TERCERA.- Ahora bien, en materia civil, el contrato es el acuerdo de voluntades para crear, transferir o modificar entre dos o varias personas, ejemplificando al Estado, representado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como una de las partes de un Convenio y, por la otra, a una Sociedad, cuando esta última desea explotar una concesión, solicita a la primera su aprobación para empezar a prestar el servicio.

CUARTA.- Cuando la sociedad solicitante ya goza de algunas concesiones con anterioridad, únicamente se le informa con qué tipo de unidad, es decir capacidad de transportar pasajeros, características y modelo y que se deberá sujetar a todas las normas que rigen este servicio, y esta sociedad, se concreta a comprometerse a prestar el servicio como lo

ordena la Secretaría, para que no pueda nacer la preocupación de otorgar otra concesión a un tercero, y no firman nada comprometiéndose siquiera a las formas esenciales de un contrato, por lo que se le considera acto administrativo porque la autoridad aprueba y extiende la concesión que se viene a materializar en forma de tarjeta de circulación, por lo que concluimos es una acta mixta, en parte es una acta administrativa y en parte contractual.

QUINTA.- En la práctica administrativa, en el autotransporte, hay una confusión que nace por los conceptos de Concesiones Federales, Estatales y hasta Municipales, extendiéndolas propiamente llamadas concesiones y hasta los llamados permisos dicha confusión da origen a una serie de problemas judiciales o jurídicos que vienen a promoverse en los Juicios de Amparo en Materia Administrativa, posiblemente podría evitarse con una clara distinción conceptual en la Ley de Vías Generales de Comunicación de los conceptos de concesión de de permiso y señalar los derechos de la concesión y los alcances de la misma, con relación al Permiso y hacer una regularización del transporte a nivel nacional.

SEXTA.- Se necesita regularizar así también, a las Sociedades de Transportes ante la propia Secretaría

reguladora de transporte, para que se tenga un manejo adecuado con respecto a la Distribución de Empresas en las distintas rutas, ya que otorga concesiones o permisos, según el caso para determinadas rutas, sin respetar los derechos de los concesionarios primarios, por ello hay infinidad de controversias judiciales en los juzgados de Distrito en materia administrativa para estudiar y resolver si la solicitud, el procedimiento, la resolución y expedición está conforme a Derecho o si daña a los derechos de terceros.

SEPTIMA.- Ha surgido una nueva figura del Convenio entre dos o más empresas transportistas para la explotación del servicio a lo que llaman de enrolamiento y enlace del servicio, en coordinación y ya no tiene más problema que el de competir con las empresas que no estén adheridas a las empresas del convenio, y me atrevo a decir que no existe más que el problema mencionado, ya que no solicitan concesión, pues ya gozan de ella y estos convenios han dejado entrever que son autorizados aún por una forma o por un medio político.

OCTAVA.- A lo establecido anteriormente, lo llamo un monopolio, que si bien es cierto, en México no existen, porque nuestra Carta Magna nos lo señala en su artículo 28 y hasta regula lo relacionado a la Prestación de los Servicios Públicos, sólo hasta haber puesto atención en los ejemplos

que expuse en mi capítulo cuarto, que demuestra que existe el fenómeno de la concentración en manos de unos cuantos, ya que en los ejemplos citados vemos que siempre aparecen dos o tres nombres de los socios en todas y cada una de las sociedades, como el ejemplo de grupos Estrella Blanca y Flecha Roja, que se forman por 33 sociedades, en las que casi siempre en todas es el mismo presidente y su apellido favorece a algún otro familiar, lo que quiere decir que, aunque estas sociedades tramiten legal y políticamente sus respectivos permisos ante la Secretaría de Relaciones Exteriores para la formación o constitución de una Sociedad y ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que a dicha sociedad se le permita ser concesionada para un Servicio Público en beneficio de la Sociedad.

NOVENA.— Aunque algunos trabajadores se unan para que se les otorguen concesiones, el competir contra de la gran fuerza política y económica devastadora y vencedora de empresas con años de formación, es de imaginar con qué facilidad acabarían con su competencia formada por gente que más que dinero tuvo la fuerza de trabajo que necesita apoyo económico hasta para la supervivencia física.

DECIMA.— Es por eso que me atrevo a dar como solución a esta problemática el de no solapar o permitir que empresas potenciales como los del grupo Estrella Blanca y Flecha Roja

se unan con el pretexto de beneficiar a la colectividad en el aspecto de la prestación de un servicio, y ya que supuestamente Comunicaciones y Transportes, por medio de su Dirección de Sociedades controla a todos éstos, se les permite que con tal protesta, al paso de uno o dos años, cambie su Consejo de Administración y vuelva a aparecer el ya famoso director de todas las sociedades, y en lugar de autorizar convenios, analizarán el verdadero propósito de ello, pero en lugar de enriquecerse más los potentes capitalistas, debería dar el Gobierno facilidades verdaderas a los trabajadores, de ser tanto trabajador como patron para una mejor repartición de la riqueza.

BIBLIOGRAFIA

- ACOSTA ROMERO, Miguel - Teoría General del Derecho Administrativo, Primer Curso, séptima edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1986
- ALESSI, Renato - Instituciones de Derecho Administrativo, Tomos I y II, Vosch Casa Editorial - Barcelona, 1970
- BURGOA, Ignacio - Las Garantías Individuales, Décimonovena edición, Editorial Porrúa, México, 1985
- CARRILLO FLORES, Antonio - La Defensa Jurídica de los Particulares frente a la Administración en México, Librería Porrúa Hnos. y Cia., México 1939
- CASTRO, Juventino V. - Garantías y Amparo, Quinta edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1986
- DIEZ MANUEL, María - Derecho Administrativo, Bibliografía Omeba, Buenos Aires, 1961
- FAYA VIESCA, Jacinto - Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, S.A., México, 1983
- FLEINER - Instituciones de Derecho Administrativo, Barcelona, 1933
- FRAGA, Gabino - Derecho Administrativo, Vigésima tercera edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1984
- MEDINA URBIZU, Eduardo - Aspectos de los Transportes Nacionales Introducción en Investigación Económica, Volumen XXII, Primer trimestre de 1962, Núm. 85, Escuela Nacional de Economía U.N.A.M., Cd. Universitaria, 1962
- ORRICO ALARCON, Miguel - Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1984
- SERRA ROJAS, Andrés - Derecho Administrativo, Segunda edición, Tomos primero y segundo, Librería de Manuel Porrúa, México, 1961

LEYES, CODIGOS Y DOCUMENTOS

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,
Edición de la Secretaría de Gobernación, México 1983
- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,
Nonagésima primera edición, Editorial Porrúa, S.A.,
México, 1991
- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL,
Décima segunda edición, Editorial Porrúa, S.A., México 1990
- LEY DE AMPARO Y LEY ORGANICA DEL PODER JUDICIAL DE LA
FEDERACION, ediciones de la Procuraduría General de la
República, Instituto Nacional de Ciencias Penales,
México, 1984
- LEYES SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Tomos I y
II, séptima edición, Ediciones Andrade, México, 1982
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, Vigésima
edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1990
- REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRASPORTE
FEDERAL DE PASAJEROS, Diario Oficial de la Federación,
México, 1990

REVISTAS Y OTRAS OBRAS

- APUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOTRASPORTE, Ediciones
de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
México, 1982
- BIELSA, Rafael - Enciclopedia Metódica, Tomo IV,
Ediciones Larousse, México, 1983
- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Real Academia
Española, décima octava edición, Madrid, 1956
- DICCIONARIO RAZONADO DE LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA,
J. Esriche, librería de Rosa y Bouret, París, Francia
1951

ENCICLOPEDIA DE MEXICO - México 1977

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL -
1977 - 1982, Cámara Nacional de Transportes y
Comunicaciones, México 1977

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL,
Avance 1977-1982 Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
México 1981

APENDICE



DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Tomo CDXXX
No. 6

Director
Lic. Jorge Esquivel L.

México, D.F., Lunes 10
de Julio de 1989

INDICE

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Gobernación

Indice del Diario Oficial de la Federación, correspondiente al mes de junio de 1989, Tomo CDXXIX..... 35

Secretaría de Relaciones Exteriores

Oficio por el que se comunica el término de comisión del señor Raymond C. Jorgensen, como Cónsul de los Estados Unidos de América, en Monterrey, N.L., con la circunscripción consular que se indica..... 3

Oficio por el que se comunica la autorización definitiva número 4 a favor del señor Eric Coufal Diaz Garza, para desempeñar las funciones de Vicercónsul Honorario de Austria, en Guadalajara, Jal., con la circunscripción consular que se indica..... 3

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Quinta Resolución que reforma y adiciona a la que establece Reglas Generales y otras disposiciones de carácter fiscal para el año de 1989..... 3

Resolución que sistematiza y actualiza las resoluciones generales emitidas por el Comité Técnico de Control de Cambios..... 7

Circular por la que se expiden disposiciones de carácter general que establecen el Listado Previo de Emisoras en la Comisión Nacional de Valores..... 8

Circular por la que se expiden disposiciones de carácter general para la realización de arbitraje de valores..... 9

Fe de erratas al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal que celebran el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Oaxaca, publicado el 14 de septiembre de 1988..... 10

Secretaría de Programación y Presupuesto

Lista de precios mínimos de avalúo para decedidos de Bienes muebles que generen las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal..... 10

Boletín número 82 de los Relativos de Precios de Insumos para la Construcción, a los que deberán ajustarse las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, para resolver las peticiones que sobre incrementos de precios de los insumos que intervienen en los contratos de la obra pública, les sean presentadas. (Complemento)	14
Acuerdo por el que se delegan en el Director General de Programación y Presupuesto Regional las facultades que en el mismo se mencionan.....	22
Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal	
Acuerdo por el que se acepta de la Comisión de Fomento Minero, el desistimiento de sus derechos a la explotación de azufre en un lote de 7,000 hectáreas, denominado Zona Azufre Villa de Juárez, ubicado en el Municipio de Villa Juárez, S.L.P.....	22
Secretaría de Comercio y Fomento Industrial	
Decreto por el que se reforma la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.	24
Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos	
Solicitud de concesión para aprovechar en uso de riego, las aguas del río Tamesí, que se localiza en la jurisdicción del Municipio de González, Tamps.....	26
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
Acuerdo por el que se determinan zonas de competencia todas las carreteras de jurisdicción federal.....	26
Oficio circular por el que se suprime la perforación de las cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas o documentos similares.....	27
Acuerdo por el que se deja sin efecto alguno el Acuerdo de fecha 9 de noviembre de 1977 publicado el 24 de dicho mes y año, en el cual se considera como órganos consultores, asesores o auxiliares a los Comités de Ruta, Comités Estatales o Regionales y a los Comités Técnicos de Autotransporte Federal de esta Secretaría.....	28
Secretaría de la Reforma Agraria	
Resolución sobre privación de derechos agrarios individuales y nuevas adjudicaciones del poblado denominado Troncón y Agua Zarca, Municipio de Mezquital, Dgo.....	29
Solicitud de expropiación de terrenos pertenecientes al Ejido Cabo San Lucas, Municipio de Los Cabos, B.C.S.....	32
Solicitud de expropiación de terrenos ejidales pertenecientes del poblado Tepetzingo, Municipio de Tenancingo, Méx.....	33
Solicitud de expropiación de terrenos ejidales pertenecientes del poblado San Felipe y Santa Cruz de Abajo, Municipio de Texcoco, Méx.....	34
Solicitud de expropiación de terrenos comunales pertenecientes del poblado Los Reyes La Paz, municipio del mismo nombre, Méx.....	47

SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS

SOLICITUD de concesión para aprovechar en uso de riego, las aguas del río Tamesí, que se localiza en la jurisdicción del Municipio de González, Tamps.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. - Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos. - Delegación Regional en Tamaulipas Centro-Sur. - Subdelegación de Infraestructura Hidráulica. - Residencia Gral. de Admón. y Control de Sist. Hidrológicos. - Unidad de Aguas Superficiales. - Exp.: Abrit. - Ant.: S/A

SOLICITUD DE CONCESSION PRESENTADA POR EL C. JAVIER MORAN GUTIERREZ, PARA APROVECHAR EN USO DE RIEGO, LAS AGUAS DEL RIO TAMESI QUE SE LOCALIZA EN LA JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE GONZALEZ, TAMAUlipas., Y LA CUAL SE PUBLICA DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES DEL ARTICULO 125 DE LA LEY FEDERAL DE AGUAS A FIN DE QUE LAS PERSONAS FISICAS Y MORALES QUE SE CONSIDEREN PERJUDICADAS, PRESENTEN SU OPOSICION POR ESCRITO ANTE LA SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS EN MEXICO, D.F. O EN ALGUNA DE SUS DELEGACIONES EN LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA MEXICANA EN UN PLAZO DE 30 DIAS NATURALES CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE PUBLICACION.
C. SECRETARIO DE AGRICULTURA Y RECUR.

SOS HIDRAULICOS.—El suscrito que recibe notificación en la Calle Miraflores No. 305 de la Colonia Montalegre en Tampico, Tamaulipas. Ante usted comparezco para informarle que solicito la concesión de las aguas del Río Tamesí que se localiza en el Municipio de González, Estado de Tamaulipas para riego de 85.00.00 hectáreas de pastos, mediante un gasto hidráulico de 245 litros por segundo a razón de 10 horas diarias, durante 100 días anuales comprendidos del mes de noviembre al mes de mayo, hasta completar un volumen máximo en este período de 887,000 metros cúbicos, el aprovechamiento se hará con una bomba centrífuga con una succión y descarga de 10 pulgadas de diámetro, accionado con un motor de combustión interna marca Perkins de 4 cilindros, montado sobre una estructura metálica móvil. Protesto a usted mi respeto y atenta consideración. Tampico, Tamps., a 16 de enero de 1989. Firma JAVIER MORAN GUTIERREZ.

ESTA SOLICITUD PODRA SER AJUSTADA POR LA SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS DE ACUERDO A LA DISPONIBILIDAD DE AGUAS Y NORMAS VIGENTES.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Tampico, Tamps., - El Delegado Regional en Tamaulipas Centro-Sur, Francisco Levin Ortiz. - Rubrica.

(R.—2702)

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se determinan zonas de competencia todos los carreteros de jurisdicción federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANDRES CASO LOMBARDO, Secretario de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 11 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 3o., 4o., 5o., 55 fracción IV, 58 fracción VIII y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 1o., 4o. y otros aplicables del Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga, y con fundamento además en los artículos 4o., 5o. y demás conducentes del Reglamento Interior de esta Secretaría, y

CONSIDERANDO

Que para recuperar el crecimiento económico con la estabilidad de precios, el Plan Nacional de Desarrollo 1987-1994 plantea llevar a cabo la modernización económica del País, lo que implica una ma-

yor eficiencia del aparato productivo y un sistema de regulaciones económicas que aliente la actividad económica de los particulares y fomente la concurrencia de todos en las actividades económicas para lograr una mayor productividad;

Que para fortalecer nuestro comercio exterior y garantizar el acceso de nuestras exportaciones a los mercados mundiales, el Plan establece la necesidad de fortalecer la competitividad del País mediante un esfuerzo de deregulación en todos los sectores, particularmente en los de mayor impacto en las exportaciones como el autotransporte;

Que la presente administración ha planteado actualizar la regulación de autotransporte para modernizar y elevar la eficiencia de los servicios.

Que debido a la importancia que tiene para México los servicios del autotransporte público federal, los industriales nacionales requieren de un mayor apoyo del sector autotransporte, para elevar la eficiencia del aparato productivo;

Que el autotransporte público se ha desarrollado a base de tarifas rígidas, las cuales es necesario flexi-

bilizar para lograr un mayor desarrollo de nuestro comercio exterior.

Que para la flexibilización del autotransporte se requiere un esquema con grados de libertad suficiente en la aplicación tarifaria, en condiciones diferenciales que permitan la mejor utilización de la capacidad disponible y su adecuación a las condiciones especiales que se demanden y constituyan un principio de flexibilidad.

Que la Regla B de los Reglas de Aplicación de la Tarifa General para el Servicio Público de Autotransporte de Carga de concesión y/o permisos federales y su equivalente la Regla 6 de la Tarifa para la transportación de contenidos, contravienen lo previsto en el artículo 111 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio - GATT -, del cual nuestro país es Parte Contratante;

Que la Regla 28 de los Reglas de Aplicación de la Tarifa General de Autotransporte de Carga contiene una redacción que ha propiciado confusiones en cuanto a su alcance e interpretación.

Que la Ley de Vías Generales de Comunicación, facultó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a determinar zonas en las que se aplicaran tarifas de competencia, así como modificar o cancelar las tarifas y sus elementos de aplicación; y habiendo obtenido la opinión favorable de la Comisión Consultiva de Tarifas en sesión celebrada el día 7 de julio de 1989, he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO

ARTICULO PRIMERO.—Se determinan zonas de competencia todas las carreteras de jurisdicción federal, consecuentemente, las tarifas en vigor para los servicios de autotransporte federal de carga ser de competencia.

ARTICULO SEGUNDO.—En solidaridad con lo establecido en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE) se mantiene la tarifa actual en sus distintas clases. A fin de flexibilizar su aplicación, atendiendo al tipo de servicio, a las características de los embarques, a volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago, a voluntad de los postes, transportistas y usuarios, negociarán los niveles tarifarios, sin que sea necesario obtener la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esta disposición integrará una regla de aplicación de las tarifas del servicio de autotransporte federal de carga.

ARTICULO TERCERO.—Se suprime la regla de aplicación B de la Tarifa general para el servicio público de autotransporte de carga regular de concesión y/o permiso federal, y su equivalente la regla de aplicación 6 de la Tarifa para la Transportación de Contenedores en el Servicio Público Federal de Autotransporte. Los gastos que origine el cruce de vehículos por las fronteras terrestres será convenido a vo-

luntad de las partes transportistas y usuarios, siempre y cuando estén contemplados en los Reglas de Aplicación de las Tarifas de Carga.

ARTICULO CUARTO.—Se modifica la regla de aplicación 2B de la Tarifa citada en primer lugar, la que del todo quedará redactada en los siguientes términos:

Salvo en los casos en que a petición expresa del usuario los vehículos de transporte se contratarán para su uso exclusivo y por necesidades del servicio se genere recorrido de vacío, se aplicará un recargo del 25% sobre los costos de la tarifa, sólo por el kilometraje del tramo que se recorra de vacío, lo que deberá contar en la carta de porte correspondiente.

TRANSITORIOS

PRIMERO.—El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.—Se dejan sin efecto todas las disposiciones administrativas o reglas tarifarias que se opongan al presente Acuerdo.

TERCERO.—Inclúyase el contenido del Acuerdo, en las reglas de aplicación de las tarifas de los servicios de autotransporte federal de carga.

Dictado en la ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve. El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo.—Rubrica

-----oOo-----

OFICIO circular por el que se suprime la perforación de los cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas o documentos similares.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Oficio circular por el que se suprime la perforación de los cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas o documentos similares.

A TODOS LOS CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE TRANSPORTE.

ANDRES CASO LOMBARDO, Secretario de Comunicaciones y Transportes, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 11 y 36 fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, por Acuerdo del Ejecutivo Federal y con fundamento además en lo dispuesto por los artículos 30, 40, 51, 66, 126 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.—Que corresponde al Sector Comuni-

comunicación y transporte", dentro de la política de desarrollo económico definida por el Presidente de la República Lic. Carlos Salinas de Gortari, propiciando de acuerdo con sus atribuciones las facilidades que este objetivo demanda.

SEGUNDO.—Que dentro del programa de modernización de la administración pública federal, el objetivo fundamental es simplificar al máximo los trámites administrativos, en beneficio directo del público usuario, eliminando regulaciones que obstaculizan la producción.

TERCERO.—Que la simplificación administrativa, como política de gobierno, constituye un instrumento para hacer más clara y fácil la gestión de los ciudadanos ante las instituciones gubernamentales y para impulsar la eficiencia en las actividades productivas.

CUARTO.—Que la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que los prestadores de servicios, están obligados a presentar ante esta Secretaría para su perforación o bien para su recibo, los documentos que expidan a los usuarios, tales como: carta de ports, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar, he tenido o bien, emitido la siguiente:

CIRCULAR

1.—Los concesionarios y/o permisionarios de esta Secretaría para los servicios públicos de transporte, según expidieren sus cartas de porte, conocimientos de embarque, boletos, facturas o documentos similares, conforme a los modelos autorizados por esta Secretaría, sin que sea necesario para su validez que los mismos contengan la perforación que se venía efectuando.

2.—En lugar del trámite de perforación, únicamente deberán presentar por una sola vez ante esta Secretaría, para su aprobación y recibo, el modelo del documento que habrán de utilizar en la prestación del servicio correspondiente.

3.—Las cuestiones sobre interpretación y cumplimiento de la presente Circular, serán resueltas por la Dirección General de Tarifas é por el Centro SCT correspondiente.

4.—Se deja sin efecto cualquier Circular é disposición administrativa que se contraponga al contenido de esta Circular.

5.—La presente Circular entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SUPRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.

Ciudad de México, a 8 de julio de 1989.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo.—Rúbrica.

ACUERDO por el que se deja sin efecto alguno el Acuerdo de fecha 9 de noviembre de 1977 publicado el 24 de dicho mes y año, en el cual se considera como órganos consultores, asesores o auxiliares a los Comités de Ruta, Comités Estatales o Regionales y a los Comités Técnicos de Autotransporte Federal de esta Secretaría.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANDRÉS CASO LOMBARDO, Secretario de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 36, fracción XI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 3o. fracción, XII y 51 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 5o. fracción I del Reglamento Interior de esta Secretaría y

CONSIDERANDO

I.—Que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, con base en las prioridades, objetivos y metas establecidos por el Gobierno Federal.

II.—Que uno de los objetivos principales de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones es funcionar como órgano de consulta del Estado para la satisfacción de las necesidades de sus representados, y la resolución conjunta de los objetivos y metas planteadas por el propio Gobierno Federal.

III.—Que por Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de noviembre de 1977, se consideró como Órganos consultores, Asesores o Auxiliares de la Dirección General de Autotransporte Federal, a los comités de Ruta, Comités Estatales o Regionales y a los Comités Técnicos de Autotransporte Federal que hubieran sido debidamente acreditados por la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

IV.—Que a fin de ajustar el procedimiento para el otorgamiento de concesiones y permisos en materia de autotransporte federal a lo que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación, en los artículos 14 y 15 de la misma, es necesario llevar a cabo las modificaciones que correspondan, para tal efecto, por lo que he tenido a bien dictar el siguiente

ACUERDO

ARTÍCULO PRIMERO.—Se deja sin efecto alguno el Acuerdo de fecha 9 de noviembre de 1977 publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de dicho mes y año, en el cual se considera como órganos consultores, asesores o auxiliares a los Comités de Ruta, Comités Estatales o Regionales y a los Comités Técnicos de Autotransporte Federal de esta Secretaría.

ARTICULO SEGUNDO— La Dirección General de Transportes Terrestres, tendrá los mismos facultades a fin de cumplir con el presente Acuerdo:

TRANSIGRID

UNICO— Este Acuerdo entrará en vigor a partir

del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación

Ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de julio de mil novecientos ochenta y nueve.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes.—Andrés Caso Lombardo.—Rúbrica

SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA

RESOLUCION sobre privación de derechos agrarios individuales y nuevas adjudicaciones del poblado denominado Troncón y Agua Zarca, Municipio de Mezquital, Dgo.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Secretaría de la Reforma Agraria.—Cuerpo Consultivo Agrario.—Dictamen: Resolución.—Acción: Inconformidad.—Privación de Derechos Agrarios Individuales y Nuevas Adjudicaciones.

Poblado: "Troncón y Agua Zarca"

Municipio: Mezquital

Estado: Durango

Recurrente: Sergio Díaz Guzmán

CUERPO CONSULTIVO AGRARIO.

PRESENTE

Visto para resolver el expediente relativo al recurso de Inconformidad interpuesto por **SERGIO DIAZ GUZMAN**, en contra de la Resolución dictada por la Comisión Agraria Mixta del Estado de Durango dentro del procedimiento de Privación de Derechos Agrarios Individuales y Nuevas Adjudicaciones del poblado denominado "TRONCON Y AGUA ZARCA", Municipio de Mezquital, Estado de Durango; y

RESULTANDO

PRIMERO.—Que con base en el resultado de la Investigación General de Usufructo Parcelario practicada en el poblado denominado "TRONCON Y AGUA ZARCA", Municipio de Mezquital, Estado de Durango, por el comisionado José Cruz Lazalde García, quien sintió su informe el 9 de noviembre de 1987, la Comisión Agraria Mixta del Estado de Durango, con fecha 18 de noviembre de 1987, acordó instaurar y substanciar procedimiento de Privación de Derechos Agrarios Individuales y Nuevas Adjudicaciones para el poblado denominado "TRONCON Y AGUA ZARCA", Municipio de Mezquital, Estado de Durango, que mediante Resolución fechada el 10 de diciembre de 1987 y publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango número 5 bis fechado el 17 de enero de 1988, el cual salió a la circulación el 10 de marzo del mismo año, según constancia expedida el 3 de marzo de 1988 por el

Director de la Imprenta del Gobierno del Estado, la Comisión Agraria Mixta del Estado de Durango, resolvió que se privara de sus derechos agrarios individuales, entre otros, a Juan Díaz Reyes; que se privaran de sus derechos agrarios como sucesores de Juan Díaz Reyes, a María de Jesús Guzmán Villa, a **SERGIO DIAZ GUZMAN**, a Elena Díaz Guzmán y a Maricrina Díaz Guzmán, así como que se cancelara el certificado de derechos agrarios individuales número 2270806 que ampara a la unidad individual de dotación que le perteneciera a Juan Díaz Reyes con fundamento en la fracción I del artículo 85 de la Ley Federal de Reforma Agraria actualmente en vigor, que se le reconocieran derechos agrarios individuales, a Manuel Sánchez Ontiveros y que se le adjudicara la unidad individual de dotación que le perteneciera al multiplicado Juan Díaz Reyes, por haberlo vendido definitivamente por más de dos años en forma consecutiva y a quien, en su debida oportunidad, se le debería expedir el certificado de derechos agrarios individuales correspondiente, y que con fecha 23 de abril de 1988, se ejecutó en sus términos la Resolución de la Comisión Agraria Mixta del Estado de Durango, con excepción de la relativa a la unidad individual de dotación que le perteneciera a Juan Díaz Reyes, con motivo de la Inconformidad interpuesta en contra de dicha Resolución por el recurrente **SERGIO DIAZ GUZMAN** mediante escrito fechado el 4 de marzo de 1988 y recibido en la misma fecha por la Consultoría Regional del Cuerpo Consultivo Agrario con sede en Gómez Palacio, Dgo.

SEGUNDO.—Que mediante escrito fechado el 4 de marzo de 1988 y presentado en la misma fecha ante la Consultoría Regional del Cuerpo Consultivo Agrario con sede en Gómez Palacio, Dgo., **SERGIO DIAZ GUZMAN** compareció con el fin de interponer Inconformidad en contra de la Resolución de la Comisión Agraria Mixta del Estado de Durango dictada el 10 de diciembre de 1987 y publicada en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Durango número 5 bis fechado el 17 de enero de 1988, el cual salió a la circulación el 10 de marzo del mismo año, que el recurrente **SERGIO DIAZ GUZMAN**, en el escrito de referencia, hizo valer, a manera de agravios, los siguientes:

a).—Que el recurrente **SERGIO DIAZ GUZMAN**

EXHIBICION A

C. JUEZ DE DISTRITO EN MATERIA ADMINISTRATIVA
EN EL DISTRITO FEDERAL, EN TURNO:

JOSE LUIS FLORES GOMEZ,

en mi carácter de apoderado general de las empresas denominadas AU-
TOBUSES DE ACAPULCO, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DE LUJO LOS GALGOS,
S.A. DE C.V. Y ESTRELLA DE ORO, S.A. DE C.V., personalidad que des-
de luego acredito con la copia certificada del testimonio notarial
que acompaño, señalando como domicilio para recibir todo tipo de no-
tificaciones la casa No. 2205 de la calzada de Tlalpan de esta Capi-
tal, autorizando para el mismo efecto en términos de lo dispuesto -
por el artículo 27 de la Ley de Amparo, al señor licenciado Moisés
Valdés Grifaldo, ante Usted, con todo respeto comparezco y expongo:

Que para las sociedades que apodero, cuyas denominaciones
han quedado citadas, vengo a solicitar el amparo y protección de la
Justicia Federal, contra actos de las autoridades que más adelante
indicaré, por estimar que con dichos actos aquéllas autoridades, -
vulneran en agravio de mis mandantes, las garantías que a las mis-
mas les otorga la Constitución General de la República.

Y que en debido acatamiento de lo dispuesto por el artícu-
lo 116 de la Ley de Amparo, a continuación manifiesto:

I. - QUE EL NOMBRE Y DOMICILIO DE LAS QUEJOSAS, LAS SOCIE-
DADES AUTOBUSES DE ACAPULCO, S.A. DE C.V., TRANSPORTES DE LUJO LOS
GALGOS, S.A. DE C.V. Y ESTRELLA DE ORO, S.A. DE C.V., MEXICO-ACAPUL-
CO-ZIHUATANEJO, ya quedaron indicados, siendo dicho domicilio el -
mismo de quien promueve en nombre de las personas morales quejasas.

II. - QUE EL NOMBRE Y DOMICILIO DE LOS TERCEROS PERJUDICA-
DOS SON:

- I. - Salvador Sánchez Alcántara
- II. - Oscar Sánchez Alcántara
- III. - Carlos Sánchez de la Peña
- IV. - Jesús Escudero Acosta
- V. - Luis Manzo Carrillo
- VI. - Autobuses Estrella Blanca, S.A. de C.V.
- VII. - Transportes Frontera, S.A. de C.V.
- VIII. - Autobuses Verdes, S.A. de C.V.
- IX. - Camiones de Los Altos, S.A. de C.V.
- X. - Servicios Unidos Autobuses Blancos,
Flecha Paja, S.A. de C.V.
- XI. - Autobuses México-Tuxpan-Tampico,
Flecha Roja, S.A. de C.V.
- XII. - Autotransportes Norte de Jalisco,
S.A. de C.V.
- XIII. - Autotransportes La Flecha, S.A. de C.V.
- XIV. - Transportes Chihuahua-Buenos, S.A. de C.V.
- XV. - Transportes del Norte México-Laredo y
Anexas Servicio Internacional, S.A. de C.V.
- XVI. - Transportes Escudés, S. de R.L. de C.V.

- XVII.- Líneas Unidas a la Sierra de Hidalgo, S.A. de C.V.
- XVIII.- Autotransportes Línea Verde, S.A. de C.V.
- XIX.- Transportes Zacatecanos, S.A. de C.V.
- XX.- Transportes de Guadalupe, S.A. de C.V.
- XXI.- Transportes Tarahumara, S. de R.L. de C.V.
- XXII.- Transportes Farral al Pacífico, S. de R.L. de C.V.
- XXIII.- Autotransportes Tuxpan-Barra-Alamo, S.C.L.
- XXIV.- Autobuses de Pasajeros Saltillo-Oriente Potosí, S.A. de C.V.
- XXV.- Autotransportes Huaqueños, S.A. de C.V.
- XXVI.- Autotransportes Flecha Blanca, S.A. de C.V.
- XXVII.- Autotransportes Singuilucan, S.A. de C.V.
- XXVIII.- Autobuses Sierra Norte de Puebla, S. de R.L. de C.V.
- XXIX.- Autotransportes Héroes de la Revolución, S.A. de C.V.
- XXX.- Transportes Monterrey-Saltillo, S.A. de C.V.
- XXXI.- Transportes Coahuila y Zacatecas, S.A. de C.V.
- XXXII.- Líneas Unidas del Sur México-Coahuila-Acapulco y Anexas, Flecha Roja, S.A. de C.V.
- XXXIII.- Autotransportes Costeños, S.A. de C.V.
- XXXIV.- Autotransportes del Sur Cuauhtémoc, S.A. de C.V.
- XXXV.- Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V.
- XXXVI.- Autobuses Hermenegildo Galeana, S.A. de C.V.
- XXXVII.- Sociedad Cooperativa de Transportes Emiliano Zapata, S.C.L.

Los quejosos desconocen los domicilios que puedan tener - los terceros perjudicados mencionados, toda vez que resultan extrañas al procedimiento o procedimientos de donde emanan los actos reclamados; por ello, solicito que los emplazamientos respectivos se realicen por conducto de la autoridad responsable C. Director General de Transporte Terrestre, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 147 de la Ley de Amparo, para la seguridad y firmeza del procedimiento. Lo anterior, lo hago saber bajo protesta de decir verdad.

III.- QUE LAS AUTORIDADES QUE SE SEÑALAN COMO RESPONSABLES

SON:

AUTORIDADES RESPONSABLES QUE DEPENDEN DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- 1.- C. Secretario de Comunicaciones y Transportes;
- 2.- C. Subsecretario de Operación;
- 3.- C. Director General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

AUTORIDADES RESPONSABLES QUE DEPENDEN DE LA DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- 4.- C. Director General de Transporte Terrestre;
- 5.- C. Director de Desarrollo y Normatividad del Transporte Terrestre;
- 6.- C. Director de Concesiones y Permisos;
- 7.- C. Subdirector de Dictámenes y Sociedades;
- 8.- C. Jefe del Departamento de Dictámenes de Tránsito y Carreteras.

- 9.- C. Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje;
- 10.- C. Jefe del Departamento de Sociedades;
- 11.- C. Subdirector de Registro y Concesión de Pasajes;
- 12.- C. Jefe del Departamento de Concesiones Garantías y Rutas;
- 13.- C. Director de Operación;
- 14.- C. Director de Supervisión;
- 15.- C. Subdirector de Terminales;
- 16.- C. Jefe del Departamento de Terminales de Pasaje;
- 17.- C. Subdirector de Inspección;
- 18.- C. Subdirector de Coordinación de Regiones de Inspección;
- 19.- C. Subdirector de Control Técnico Operacional;
- 20.- C. Jefe del Departamento de Operación; y,
- 21.- C. Director de la Policía Federal de Caminos.

IV.- QUE LOS ACTOS QUE SE RECLAMAN A CADA UNA DE LAS AUTORIDADES RESPONSABLES SON:

De las autoridades responsables identificadas con los números UNO, DOS Y TRES, inclusive, del presente escrito de demanda, se les reclama:

a) Los acuerdos y resoluciones de cualesquier naturaleza, que han dictado o que iminentemente van a dictar, por los que ilegalmente autorizan y aprueban en favor de los terceros perjudicados en esta demanda el convenio o los convenios de incorporación para la combinación, coordinación y enlace de servicios con intercambio de equipos, para la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros en sus diversas modalidades, en las rutas México-Taxco-Iguala-Chilpancingo-Acapulco; México-Acapulco-Zihuatanejo; México-Cuernavaca-Taxco-Iguala-Chilpancingo-Acapulco y Puntos Intermedios; México-Taxco-Acapulco; México-Taxco-Acapulco y Puntos Intermedios; México-Cuernavaca-Acapulco y Puntos Intermedios; Taxco-Iguala-Chilpancingo-Ocotillo-Tierra Colorada; y México-Acapulco y Puntos Intermedios, en parte o en la totalidad de las rutas descritas; originándose dichos servicios competitivos y privilegiados, a partir de las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros del Norte y Sur de esta Capital; o bien, pudiendo originarse en las ciudades de Nuevo Laredo-Monterrey-Matehuala-San Luis Potosí-Guadalupe-Colima-Zacatecas-Guerrero-Irapuato-Tampico-Tuspan-Poza Rica-Tulancingo-Pachuca-Ciudad Juárez-Chihuahua-Torreón-Fresnillo-Zacatecas-León-Celaya-Aguascalientes-Colima, etc., con destino al Puerto de Acapulco y viceversa, utilizando en la prestación de idénticos servicios de transporte de pasajeros, la ruta concesionada exclusivamente a las quejosas.

b) Los acuerdos o resoluciones de cualesquier naturaleza, que han dictado o que iminentemente van a dictar, por los que convencionalmente autorizan en favor de los terceros perjudicados, tarifas provisionales, definitivas y especiales, para la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros de cualesquier modalidad sobre las rutas concesionadas a las quejas, al amparo del convenio o convenios de enlace, incorporación, combinación y coordinación de servicios con intercambio de equipos, que han aprobado y que se imponen a través de esta demanda, a partir de las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros del Norte y Sur de esta Ciudad al Puerto de Acapulco y viceversa; o bien, a partir de las ciudades mencionadas en el inciso a) que antecede hacia el Puerto de Acapulco, Gro., y de este último lugar a dichas ciudades, por la misma ruta concesionada a las quejas; ya sea que dichas tarifas sean por cantidades mayores o menores a los factores tarifarios autorizados, o inclusive, especiales y preferenciales, con el deliberado propósito de perjudicar la competencia leal y ruinosa de las quejas y la afectación de sus derechos adquiridos en su calidad de concesionarias específicas del servicio de autotransporte de pasajeros de primera clase, expreso y turístico en las rutas precisadas en el inciso anterior.

c) La orden u infuencia, acuerdos y disposiciones de cualquier naturaleza, que han dictado o que inminentemente van a dictar, por las que respaldan los intereses monopolistas de los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Oscar Sánchez Alcántara y Carlos los Sánchez de la Peña, a fin de que dichos terceros que representan los capitales de las empresas terceras perjudicadas, en forma exclusiva continúen acaparando más empresas de transportes y de esa manera invadan más rutas ajenas a las concesionadas a las terceras marcas con los números romanos VI a XXXI de esta demanda, que representan dichos terceros y que forman el llamado monopolio "SISTEMA ESTRELLA BLANCA", lo que constituye indudablemente aceptación y simpatía a esos procedimientos acaparadores, con los consiguientes perjuicios a los intereses económicos y jurídicos de las quejosas, debido a la limitada competencia desleal y ruinosa que han venido sufriendo en la prestación del servicio que tienen concesionada y establecido satisfactoriamente, al existir un indiscriminado y ventajoso aumento de los cobros sobre las rutas exclusivas de las agravadas, como consecuencia de los actos que se imputan.

d) La tolerancia, omisión, respaldo y simpatía que han mostrado o que inminentemente van a mostrar para con los intereses de los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Oscar Sánchez Alcántara y Carlos Sánchez de la Peña, para que estos establecidos y continúen propiciando competencias desleales y ruinosas en las rutas concesionadas a las quejosas, permitiendo el cobro de tarifas especiales, preferenciales y convencionales, inferiores a las autorizadas legalmente, todo ello con el firme propósito de respaldar a dichos terceros y al "SISTEMA ESTRELLA BLANCA" que forman las terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI a XXXI de esta demanda, para lograr de esa forma el debilitamiento económico de las quejosas, al resultar menudados sus ingresos en la prestación del servicio establecido, así como afectados sus intereses jurídicos protegidos, por la introducción y establecimiento de idénticos servicios de transportación, reclamándose asimismo, el incremento indiscriminado e irracional de unidades en la ruta MEXICO-GUERRAVACA-IGUALA-CHILPANCIINGO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS, ya sea que esos servicios competitivos y complementarios por las responsables, se originen en forma local en las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros del Norte y Sur de esta Ciudad, con destino al Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa; o bien, en cualquiera de las ciudades mencionadas en el inciso al que antecede, hacia el Puerto de Acapulco, Gro., y de este último lugar a las propias ciudades mencionadas con antelación, utilizando para la prestación de esos servicios arbitrarios de los terceros las rutas concesionadas a las quejosas; todo ello con la complacencia de las citadas responsables, al no ejercer el principio de autoridad al que se encuentran obligadas y al no aplicar los ordenamientos legales para frenar esos servicios anárquicos, lo que demuestra el propósito de continuar protegiendo intereses monopolizadores de los terceros perjudicados ya mencionados.

e) El respaldo y convalidación que han dado y han hecho o que inminentemente van a dar y hacer, respecto a los actos desordenados de las diversas responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, Jefe del Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga y Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje, todas estas de la actual Dirección General de Transporte Terrestre, ya sea que dichas autoridades hubieran actuado de motu proprio o satisfiriendo los deseos, e instrucciones del anterior Director General de Autotransporte Federal, Ing. Hector Arvizu Hernández (actualmente Dirección General de Transporte Terrestre), por lo que:

1.- Apoyaron las rutas de asaltinas ordinarias, extraordinarias, especiales o de cualquier índole, celebradas por las empresas terceras perjudicadas Líneas Unidas del Sur México-Guerravaca-Acapulco y Anexas, Flecha Roja, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur Cuautémec, S.A. de C.V., Autotransportes Estrella Roja del Sur, S.A. de C.V., Autobuses Hernández Gil Galeana, S.A. de C.V., Sociedad Cooperativa de Transportes Emiliano Zapata, S.C.L., y Autotransportes Costafra, S.A. de C.V., representadas por los terceros perjudicados Jesús Escobedo Acosta y Luis Manzo Carrillo, por las que transfirieron o cedieron los derechos perjudicados de concesiones, permisos, autorizaciones, concesiones, licencias, permisos, tarifas y demás derechos relacionados con la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros, en favor de los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Os-

car Sánchez Alcántara y Carlos Sánchez de la Peña, así como a las empresas terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI a XXXI del presente escrito de demanda o de los socios que conforman las mismas, para que de esta manera las cesionarias ajenas a las rutas, se encuentren en posibilidad de invadir materialmente como lo ha hecho a la fecha, la ruta concesionada a las quejas MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS.

II.- Aprobaron las actas de asamblea ordinarias, extraordinarias, especiales o de cualquier índole, celebradas por los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Oscar Sánchez Alcántara y Carlos Sánchez de la Peña, y por los socios que integran las empresas terceras perjudicadas representadas por los terceros nombrados, señaladas con los números romanos VI a XXXI de esta demanda de garantías, en las que aceptaron las transferencias y cesiones de derechos relacionados con las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios, horarios, tarifas, terminales, etc., que les hicieron a su favor los diversos terceros perjudicados Jesús Escudero Acosta y Gila Manzo Carrillo, como representantes del llamado "Grupo Flecha Roja de Acapulco", que forman las terceras perjudicadas identificadas con los números romanos XXXII a XXXVII de las indicadas sociedades, para que de esa manera invadan materialmente las rutas concesionadas a las quejas.

III.- Aprobaron el convenio de enlace celebrado entre los grupos de empresas que conforman los llamados "Sistema Estrella Blanca" y "Grupo Flecha Roja de Acapulco", mencionados en esta propia demanda, para prestar en forma conjunta y combinada el servicio público de transporte de pasajeros a partir de las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros Norte y Sur de esta Ciudad Capital, al Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa; a partir de las ciudades de Nuevo Laredo, Matamoros, Tampico, San Luis Potosí, Colima, Querétaro, Guadalajara, Irapuato, Toluca, Tuxpan, Poza Rica, Tulancingo, Pachuca, Ciudad Juárez, Chihuahua, Torreón, Fresnillo, Zacatecas, Celaya, León, Aguascalientes, etc., con destino al Puerto de Acapulco, Gro., y de este último lugar a las ciudades mencionadas con antelación, utilizando para ello la ruta MEXICO-CUERNAVACA-IGUALA-CHILPANCIINGO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS, concesionada a las quejas y que corresponde al camino nacional México-Acapulco y Complementarios.

IV.- Aprobaron horarios y tarifas convencionales para respaldar y proteger los intereses de acaparamiento de los terceros perjudicados, en la prestación del servicio público de auto-transporte de pasajeros de las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros Norte y Sur de esta Ciudad Capital al Puerto de Acapulco y viceversa; y a partir de las ciudades citadas en el punto anterior con destino al Puerto de Acapulco, Gro., y de este último punto a las ciudades que han quedado mencionadas, utilizando las rutas exclusivas de las quejas en la explotación de idéntico servicio.

V.- Aprobaron, autorizaron y expidieron permisos provisionales, especiales, convencionales, definitivos o de cualquier otra naturaleza, a favor de los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Oscar Sánchez Alcántara y Carlos Sánchez de la Peña, así como a las terceras perjudicadas que representan marcadas con los números romanos VI a XXXI de esta demanda, para alargar sus rutas, conectar y prolongar sus servicios a partir de las ciudades de Nuevo Laredo, Matamoros, Tampico, San Luis Potosí, Colima, Querétaro, Guadalajara, Irapuato, Toluca, Tuxpan, Poza Rica, Tulancingo, Pachuca, Ciudad Juárez, Chihuahua, Torreón, Fresnillo, Zacatecas, Celaya, León, Aguascalientes, etc., al Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa cuando como consecuencia de la competencia usurpada, desleal y ruinosa en la ruta explotada por las quejas MEXICO-CUERNAVACA-PUNTO CHILPANCIINGO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS.

VI.- Consintieron la invasión anárquica e inusitada de las rutas con cesionadas a las agraviadas, con el marcado propósito de satisfacer los intereses monopolísticos de los terceros perjudicados nombrados en el punto inmediato anterior.

VII.- Distrajeron y se olvidaron de los intereses legalmente adquiridos por las quejas en la ruta MEXICO-Acapulco y Puntos Intermedios, los cuales se encuentran protegidos, de conformidad con los artículos 10, 152, 153 y demás relativos de la Ley de Vías Terrestres de 1928.

unicación, con el fin de favorecer la invasión de los terceros perjudicados en la ruta de que se trata.

VIII.- Propiciaron y respaldaron la competencia desleal y ruinosa, al colocar a las ahora quejosas en situación de desigualdad, con relación al monopolio del transporte concentrado en las personas de los terceros perjudicados Salvador Sánchez Alcántara, Oscar Sánchez Alcántara y Carlos Sánchez de la Peña, actos contrarios a lo establecido por el artículo 85 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y a lo mandado por el artículo 28 de la Constitución General de la República.

f) Los acuerdos y resoluciones que han dictado o que tienen intención de dictar por los que arbitraria y sin audiencia de las quejosas aprueban y autorizan horarios en favor de las empresas terceras perjudicadas identificadas con los números rotundos VÍA AXI de esta demanda de garantías, que forman el llamado "Sistema Estrella Blanca", para invadir materialmente las rutas concesionadas a las quejosas México-Acapulco y Puntos Intermedios del camino nacional México-Acapulco y Complementarios, en la explotación de idénticos servicios de transporte de pasajeros "expreso", con salientes numerados y en servicio directo, siendo dichos horarios los que han alcanzado la capacidad de transporte en dicha ruta los siguientes:

Salidas de la Terminal Central de Autobuses de Pasajeros - Sur de esta Capital al Puerto de Acapulco, Gro.: 8:00 hrs., 9:00 hrs., 11:00 hrs., 12:00 hrs., 13:00 hrs., 14:00 hrs., 15:30 hrs., 16:00 hrs., 17:00 hrs., 20:00 hrs., 22:00 hrs., 23:00 hrs., y 24:00 hrs.

Salidas de la Terminal Central de Autobuses de Pasajeros - Norte de esta Capital al Puerto de Acapulco, Gro.: 10:00 hrs., 11:00 hrs., 12:00 hrs., 13:00 hrs., 13:30 hrs., 22:00 hrs., 23:00 hrs., y 24:00 hrs.

Salidas del Puerto de Acapulco, Gro., con destino a esta Capital: 7:00 hrs., 8:00 hrs., 11:00 hrs., 12:00 hrs., 13:00 hrs., 14:00 hrs., 21:30 hrs., 22:00 hrs., 23:30 hrs., 23:00 hrs., 24:00 hrs., 0:30 hrs., 1:00 hrs., y 2:00 hrs.

Reclamándoles igualmente, la violación a la garantía de audiencia que estuvieron obligados a brindarle a las quejosas, con relación a los actos competitivos y por demás arbitrarios que según han tenido conocimiento las agravadas, se materializaron un día antes del cambio del Titular del Poder Ejecutivo Federal.

De las autoridades responsables CC. Director General de Transporte Terrestre, Director de Desarrollo y Normatividad del Transporte Terrestre y Director de Concesiones y Permisos se les reclama, indistintamente, los siguientes actos:

a) Los acuerdos y resoluciones de cualesquier naturaleza que han dictado o que inminentemente van a dictar, por los que aprueban el convenio o convenios de enlace celebrado o celebrados entre los citados terceros perjudicados en esta demanda de garantías y por los que convalidan los actos rebuliantes de las diversas autoridades responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, de la Departamento de Servicios de Pasaje, quienes caprichosamente y sobre derechos preestablecidos y adquiridos por las quejosas, aprobaron el convenio o convenios celebrados entre las empresas y personas físicas terceras perjudicadas, para invadir materialmente las rutas de las agravadas y puntos de las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros del Norte y Sur de esta Capital al Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa, y de las ciudades de Nuevo Laredo, Monterrey, Matamoros, San Luis Potosí, Colima, Querétaro, Guadalajara, Irapuato, Tampico, Tuxpan, Poza Rica, Tlaxiangua, Tlaxiangua, Ciudad Juárez, Aguascalientes, etc., al citado Puerto de Acapulco, Gro., y de esta última llegar a dichas ciudades, perjudicando al aumento en el discriminado de vehículos sobre la ruta México-Acapulco y Puntos Intermedios concesionada a las quejosas, lo que han ocasionado la introducción de extráneos al tráfico en perjuicio y la afectación de los intereses económicos y jurídicos de las agravadas.

b) Los acuerdos y resoluciones que han dictado o que inminentemente van a dictar, convalidando el procedimiento privilegiado llevado a cabo por los responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, Jefe del Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga, Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje y Jefe del Departamento de Sociedades, ya sea por sí mismos o cumpliendo las instrucciones del Ing. Hector Arias Hernández, quien fungió como titular de la Dirección General de Autotransporte Federal (actualmente Dirección General de Transporte Terrestre), para satisfacer a través del procedimiento combatido en donde resultaron ajenas las quejas las pretensiones de los terceros perjudicados Oscar Sánchez Alcántara, Carlos Sánchez de la Peña, y Salvador Sánchez Alcántara, de quien acabo de tener conocimiento emitió su opinión favorable por la aprobación del convenio impugnado, aprovechando su influencia y cargos de Presidente del Comité de Ruta Norte del Autotransporte Federal y Presidente del Sector Pasaje de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

c) Las Resoluciones, disposiciones y acuerdos de cualquier naturaleza, que han dictado o que inminentemente van a dictar, por los que respaldan y convalidan los Actos de los responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, Jefe del Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga, Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje y Jefe del Departamento de Sociedades, previstos en los puntos I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII del inciso e) del capítulo de actos relacionados a los responsables CC. Secretario de Comunicaciones y Transportes, Subsecretario de Operación y Director General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos; actos que se les imputa indistintamente, para el supuesto caso de que sean de propia autoridad así como los que se precisan en el inciso f) del capítulo de actos relacionados a estas últimas autoridades.

d) Los acuerdos que han dictado o que inminentemente van a dictar, ya sea conjunta o individualmente, para que los responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, Jefe del Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga, y Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje, elaboren y aprueben el dictamen de fecha 8 de noviembre de 1988, con relación a los convenios de fechas 4 de octubre de 1988, suscritos por los terceros perjudicados para la incorporación, combinación, coordinación y enlace de los servicios de su transporte de pasajeros, con intercambio de equipos y para la Ruta México-Atlixco y Puntos Intermedios, y de las ciudades de Nuevo Laredo, Tampico, Ciudad Juárez, Guadalajara, etc., sobre la ruta con ciudadana con anterioridad, con extensión a las agravadas, así como para que expida materialmente la autorización para prestar los servicios competitivos en la ruta explotada por las quejas, sin que a éstas le hubieran brindado previamente la garantía de audiencia consagrada por el artículo 14 Constitucional.

De las autoridades responsables CC. Subdirector de Dictámenes y Sociedades, Jefe del Departamento de Dictámenes de Pasaje y Carga y Jefe del Departamento de Servicios de Pasaje, se les imputa, indistintamente:

a) El dictamen de fecha ocho de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho y la aprobación del mismo, con respecto a los convenios fechados el cuatro de octubre de mil novecientos ochenta y ocho, celebrados entre las empresas terceras perjudicadas citadas en esta demanda, para la incorporación, combinación, coordinación y enlace de los servicios de líneas de autotransporte de pasajeros con intercambio de equipos, en las rutas México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, México-Taxco-Iguala-Chilpancingo y Puntos Intermedios, en la totalidad o en parte de las mismas, ya sea que tal aprobación sea de propia autoridad o satisfaciendo las instrucciones y acuerdos del titular de la Dirección General de Autotransporte Federal, actuando con la calidad de Dirección General de Transporte Terrestre.

b) El acuerdo contenido en el oficio 105.478-544 de fecha 16 de noviembre de 1988, por medio del cual materializaron el dictamen reclamado en el inciso anterior y aprobaron formalmente los convenios celebrados por las empresas terceras perjudicadas fechados el 4 de octubre de 1988, para la incorporación, combinación, coordinación y enlace del servicio público de autotransporte de pasajeros en la ruta México-Acapulco y Puntos Intermedios del camino nacional México-Acapulco, concesionada exclusivamente a las empresas quejadas; ya sea que tal invasión se origine en ruta Capital, precisamente en las Terminales Centrales de Autobuses de Pasajeros Norte y Sur de esta propia Ciudad, con destino al Puerto de Acapulco y viceversa; o bien, de diversas ciudades de los Estados de Guanajuato, Jalisco, Colima, Querétaro, Aguascalientes, Zacatecas, Chihuahua, Tamaulipas, Hidalgo, Nuevo León, Veracruz, San Luis Potosí, Coahuila, etc., con destino al mencionado Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa, explotando idénticos servicios establecidos por las quejadas y sobre las rutas que tienen concesionadas.

A las citadas responsables también se les reclama los actos precisados en los puntos I, II, III, VI, VII, y VIII del inciso e), del capítulo de actos reclamados a las diversas autoridades CC. Secretario de Comunicaciones y Transportes, Subsecretario de Operación y Director General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, así como los que se especifican en el inciso f) del propio capítulo de actos atribuidos a las autoridades acabadas de mencionar.

De los CC. Jefe del Departamento de Sociedades, Subdirector de Registro y Concesionamiento, Jefe del Departamento de Concesiones Garantías y Rutas, Director de Operación, Director de Operación, Director de Supervisión, Subdirector de Terminales, Jefe del Departamento de Terminales de Pasaje, Subdirector de Inspección, Subdirector de Coordinación de Regiones de Inspección, Subdirector de Control Técnico Operacional, Jefe del Departamento de Operación y Director de la Policía Federal de Caninos, en la esfera de competencias y facultades que les correspondan, se les reclama:

a) La aprobación de las actas de asambleas ordinarias, extraordinarias o de cualquier índole que han hecho o que imminente van a aprobar, celebradas por las empresas terceras perjudicadas en las que tratan las transferencias y aceptación de cesación de derechos de concesiones, permisos, convenios, etc., relacionados con la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros, la inclusión de rutas exclusivas de las quejadas en las tarjetas de circulación de los autobuses propiedad de las terceras perjudicadas que resultan ajenas a la ruta México-Acapulco; los estudios elaborados y que hayan servido de base para la aprobación del convenio de enlace, combinación, coordinación e intercambio de equipos, celebrado entre las terceras perjudicadas con fecha 4 de octubre de 1988; la autorización para que las terceras perjudicadas construyan terminales sobre las rutas, a fin de influenciar de alguna manera la indiferencia y omisión para aplicar las leyes y reglamentos para frenar los servicios eficientes y competitivos de las empresas terceras perjudicadas ajenas a la ruta México-Acapulco y el indiscriminado aumento de autobuses sobre las rutas de las quejadas explotando idéntico servicio.

De todas y cada una de las autoridades responsables en esta Segunda de garantías, se les reclama:

a) El acuerdo que han dictado o que inminentemente van a dictar, autorizando o permitiendo que los vehículos de las terceras perjudicadas ajenas a la ruta México-Acapulco, operen por cualquier tipo de concesión, permiso o autorización, puedan ser utilizados mediante el sistema de pago en la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros, dictando como norma base, cuando en realidad es un servicio idéntico al que tienen concesionado las quejadas, precisamente en las rutas de éstas, para cubrir toda la demanda de las quejadas que están los quejados operando o los que convalidadamente están en operación dichas terceras con el respaldo de las responsables en esta demanda.

b) El otorgamiento que han hecho o que inminentemente van a hacer de concesiones, permisos y autorizaciones de carácter naturalista, el número que hasta ahora desconocen las agraviadas en favor de las expresadas terceras perjudicadas identificadas con los rúbricos romanos VI a VIII de esta demanda de garantías, que forma el "Sistema Estrella Blanca", para prestar el servicio público de autotransporte de pasajeros en las rutas:

México-Acapulco; Nuevo Laredo-México-Acapulco; Monterrey-México-Acapulco; Matahuila-México-Acapulco; San Luis Potosí-México-Acapulco; Guanajuato-México-Acapulco; Irapuato-México-Acapulco; Tampico-México-Acapulco; Toluca-México-Acapulco; Poza Rica-México-Acapulco; Tulancingo-México-Acapulco; Paschaca-México-Acapulco; Ciudad Juárez-México-Acapulco; Chihuahua-México-Acapulco; Torreón-México-Acapulco; Fresnillo-México-Acapulco; Tlaxiaco-México-Acapulco; León-México-Acapulco; Celaya-México-Acapulco; Colima-México-Acapulco; y Aguascalientes-México-Acapulco; así como la de los ramos tarifarios e itinerarios para tales servicios y por las mismas rutas concesionadas a las quejas.

c) El tolerar, consentir y respaldar el servicio anárquico y competitivo que vienen efectuando las expresadas terceras perjudicadas sobre las rutas concesionadas a las quejas, ya sea que estos servicios se efectúen con las autorizaciones respectivas otorgadas o simplemente con el apoyo y alianza de las propias empresas, sin que para el establecimiento de esos servicios se hubiera oído previamente a las empresas afectadas ahora quejas.

Y de todas y cada una de las autoridades responsables en esta demanda de garantías, se les reclama los efectos y consecuencias legales y materiales que se deriven de los actos reclamados - que en lo particular se les imputan.

Bajo protesta de decir verdad, manifiesto que los hechos o abstenciones que constan a mis representantes, y que constituyen los antecedentes de los actos reclamados y fundamentan los conceptos de violación que habrán de expresarse más adelante, se ven considerados en el siguiente capítulo de

H E C H O S

1º.- Las sociedades que representan ejecutan el servicio público de transporte de pasajeros de primera clase y exclusivo de turismo, mediante las concesiones, permisos, autorizaciones y convenio que en copias certificadas acompaño con esta demanda, que les han sido otorgadas y aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la dependencia competente, sobre las rutas MEXICO-TAXCO-IGUALA-CHILPANCIÑO-ACAPULCO; MEXICO-ACAPULCO-ZIHUATANEHUO; MEXICO-CUERNAVACA-TAXCO-IGUALA-CHILPANCIÑO Y PUNTOS INTERMEDIOS; MEXICO-TAXCO-ACAPULCO; MEXICO-TAXCO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS; MEXICO-CUERNAVACA-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS; TAXCO-IGUALA-CHILPANCIÑO-OCOTITO-TIERRA COLORADA Y MEXICO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS.

2º.- Sobre la ruta MEXICO-ACAPULCO que constituye el itinerario preferido en las concesiones, permisos, convenio y autorizaciones de que resultan titulares las quejas que represento, para la prestación del servicio público de autotransporte de pasajeros de primera clase, han ejecutado igualmente el servicio expresado en la modalidad de segunda clase, las empresas terceras perjudicadas a líneas Unidas del Sur México-Cuernavaca-Acapulco y Anexas, Flecha Roja, S.A. de C.V., Autotransportes Cotoacocans, S.A. de C.V., Autotransportes del Sur Cuernavaca, S.A. de C.V., Autotransportes Estrella Blanca del Sur, S.A. de C.V., Autobuses Benito Juárez Galvanes, S.A. de C.V., y Sociedad Cooperativa de Transportes Estrella Blanca, S.C.L. y, en la indicada ruta, también han expresado y ejecutado los servicios de que se trata las quejas que represento con alientos para el otorgamiento de permisos, autorizaciones o corridas directas, entre otras las indicadas a la transportación pública de pasajeros, entre las cuales figuran AUTOBUSES ESTRELLA BLANCA, S.A. DE C.V., LINEAS UNIDAS DEL SUR, S.A. DE C.V., CAMIONES DE LOS ALTO, S.A. DE C.V., TRANSPORTES AEREA, S.A. DE C.V., TRANSPORTES CHIHUAHUENSES, S.A. DE C.V., y CAMIONES UNIDOS DEL NOROCCIDENTE, FLECHA ROJA, S.A. DE C.V.

C.V., SERVICIOS UNIDOS AUTOBUSES BLANCOS, FLECHA ROJA, S.A. DE C.V. Y IPANQUITES DEL NORTE MEXICO-LAREDO Y ANEXAS, SERVICIO INTERMUNICIPAL, S.A. DE C.V., que son empresas perjudicadas en esta demanda, quienes inequívocamente se dedican a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros a partir de la Terminal Central de Autobuses de Pasajeros del Norte de esta Capital hacia lugares y rutas enclavadas en los Estados de Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Colima, Jalisco, Zacatecas, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Veracruz e Hidalgo.

Del apartado que antecede, se viene en conocimiento que tanto las quejas como las empresas terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI a XXXI de esta demanda de garantías, TIENEN CONCESIONARIAS RUTAS DIFERENTES PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS.

3º.- De la prestación ilegal de los servicios por parte de las terceras que se encuentran concesionadas en rutas diferentes a las quejas anteriores, las quejas tuvieron conocimiento el día 70 de enero del año en curso y de la aprobación del convenio de enlaces, combinación y coordinación de servicios con intercambio de equipos, celebrado entre las terceras perjudicadas para ingresar a la ruta MEXICO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS, LAS AGRAVIADAS, hasta el día de ayer tuvieron conocimiento extrajudicial puesto que resultan extrañas al procedimiento que las responsables llevaron a cabo y de donde se derivan los actos reclamados combatidos.

4º.- El establecimiento de nuevos e idénticos servicios, como el que se reclama en esta demanda autorizado a favor de las terceras perjudicadas, sobre la misma ruta en la que resultan concesionarias específicas mis representadas, extraña un caso de competencia injustificada y desleal que no se explica de ningún modo ni a título de alguna posible fundamentación que las responsables quieren darle, con la circunstancia de que dicha competencia vendría a poner en serios peligros la economía de las quejas, por el aumento indiscriminado de vehículos en la ruta y zona de operación concesionada, aunado a la aprobación de horarios simultáneos para el establecimiento de corridas directas entre MEXICO Y ACAPULCO que las agraviadas vieneserviendo desde hace mucho tiempo, duplicando la demanda de pasaje que para dichos viajes directos existe respecto de mis mandantes, a pesar de que ya se encuentran a su máxima saturación los servicios de transporte en dicha ruta.

Como los actos reclamados resultan inconstitucionales, es por ello que siguiendo las instrucciones de mis mandantes, acudo ante el Órgano de Control Constitucional en demanda del amparo y protección de la Justicia Federal.

V.- QUE LAS GARANTIAS CONSTITUCIONALES VULNERADAS SON: - las que consagran los artículos 14 y 16 de la Constitución General de la República, como lo demuestro a través de los siguientes

CONCEPTOS DE VIOLACION

I

Los actos que se reclaman de las autoridades responsables, en general, violan en perjuicio de las agraviadas que represento, las garantías de legalidad, de audiencia y de defensas previas consagradas por el artículo 14 de la Constitución General de la República, y al efecto se debe tener presente que el artículo 16 de la Constitución General de la República, protege los derechos de las personas, pero no mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.

En efecto, es un principio de explotado derecho, la obligación que tienen todas las autoridades del País, sin distinción de jerarquía, de respetar en favor de las personas físicas y morales, las citadas garantías de legalidad, audiencia y defensas previas, en el caso de la realización de un acto de autoridad, que pueda lesionar los derechos de esas personas, para lo cual es suficiente y sin que esta deberá conservarse lo establecido por el artículo 14 de nuestra Ley Suprema.

Y si en la especie, las autoridades responsables en esta demanda de garantías, no consideraron a las ahora quejosas la oportunidad de ser oírse en la defensa de sus derechos preferenciales y de exclusividad, dentro del procedimiento que se dio lugar a los actos que se combaten, atendiendo a su calidad de concesionarias de la ruta México-Acapulco y Puntos Intermedios, para estar en posibilidad de esa manera de impugnar, oponerse y exponer las defensas legales contra la solicitud o solicitudes presentadas por los terceros perjudicados, para la aprobación del convenio o convenios, para la autorización de horarios, tarifas e itinerarios, para la autorización de construcción de terminales y para la entrega de concesiones, permisos y autorizaciones de cualquier índole, sin la instauración de un procedimiento legal y sin que se les haya dado intervención a las quejosas, a pesar de que dichos actos afectan sus rutas en las que son titulares y exclusivas, es inconstitucional - que con su proceder violan en agravio de las quejosas, lo mandado por el precepto constitucional invocando, por haber dejado de observar las exigencias del mismo; por ello, debe concederse el amparo y protección de la Justicia Federal, a fin de que las autoridades responsables en debita restitución de los garantías violadas, oigan previamente a las agravadas en defensa de sus derechos e intereses, dentro del procedimiento que al efecto inician, dándoles la oportunidad de conocer plenamente las circunstancias que apoyan las respectivas solicitudes de las terceras perjudicadas, las pruebas que acompañan a las mismas, así como oportunidad para alegar y probar lo que a su derecho convenga, con respecto a la pretendida aprobación del convenio o convenios y demás actos que se impugnan en esta demanda.

Es de tan estricto cumplimiento este requisito de audiencia a las partes quejosas, que la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que por muy fundado que esté el acto de autoridad no queda eximida ésta última de oír previamente a las partes presuntamente afectas por este acto.

Confirma lo anterior el hecho de que aún en el supuesto - de que la ley estableciera la garantía de audiencia previa a la emisión de los actos de las responsables, las autoridades tienen la obligación de instaurar un procedimiento con objeto de que se respete tal garantía constitucional, según argumento expuesto por el Máximo Tribunal de la República, en la ejecutoria dictada en el amparo en revisión 2789/61, promovido por Agapito Ortiz Abascal, publicado en el Semanario Judicial de la Federación, Segunda Sala, Sexta Época, Vol. LXXXIII, Tercera Parte, Pág. 70, cuyo texto es del tenor siguiente:

"FORMALIDADES ESSENCIALES DEL PROCEDIMIENTO, AMPARO EN CASO DE LA LEY OMISA RESPECTO A LAS. - No es necesario reclamar la inconstitucionalidad de una ley, cuando ésta es toda totalmente omisa respecto del cumplimiento de las formalidades esenciales consagradas por el artículo 14 de la Carta Magna, - las autoridades administrativas están obligadas a llenar los requisitos que señala la norma secundaria aplicable y, además, a cumplir las formalidades esenciales del procedimiento, de tal modo que, aunque la ley de acto no establezca, en manera alguna, qué requisito ni formalidades previamente a la emisión del acuerdo reclamado, de todas suertes queda la autoridad gubernativa obligada a observar las formalidades procesales que consagra el artículo 14 constitucional."

Claramente, si las responsables al realizar los actos que se combaten, concretamente para establecer idénticos servicios sobre las rutas que tienen concesionadas las quejosas, no oírse previamente en defensa de sus intereses en debita restitución a lo mandado por el artículo 14 Constitucional que consagra esa garantía de audiencia, resulta claro que con la ley de acto reclamada - cuando éste no se establece, de todas suertes, con haberse oído a las afectadas, tanto aún, que al con la aprobación del convenio reclamado, aplicándose éste, para la autorización para que

las empresas terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI a XXI de esta demanda, como vía de conexión o alargamiento de sus servicios a partir de poblaciones y puntos localizados en las rutas que tienen concesionadas, también utilicen la ruta México-Acapulco, en la que las quejas resultan concesionarias específicas, se encontraron obligadas a dar a las promoventes del Amparo dentro del procedimiento que llevaron a cabo por virtud de los derechos que tienen adquiridos; por consecuencia, como en el caso las representadas dejaron de cumplir con el imperativo del precepto constitucional citado, procede y así lo solicita se conceda a mis representados el amparo y protección de la Justicia Federal.

Apoyan a estas conclusiones lo resuelto por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al fallar el 16 de noviembre de 1966, el amparo en revisión 109/65, promovido por Rafael Hernández Galicia y Cags., en estos términos:

"Quinto.- Los agravios hechos valer por las autoridades recurrentes son infundados, ya que, además de que los razonamientos que contienen no se encuentran probados en autos, los mismos carecen de eficacia para combatir a la revocación de la sentencia que se revisa, en tanto que admitiendo que la autorización reclamada fué, no una concesión definitiva sujeta a los artículos 10, 14 y 15 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 195 (no 105 como se dice en el agravio), fracción IV del Reglamento citado, también en este caso procedía dar a la permisionaria anterior, es decir a la Sociedad Anónima PUEBLA-SAN MARTÍN TLAXCALA "ESTIPULADA DE ORO", que según constancia de autos (fojas 30, 32, 27, y 40) -contaba con una autorización para prestar servicio de segunda clase en la ruta Puebla-San Martín Texmelucan-Tlaxcala y Puntos Intermedios, ya que el artículo 14 Constitucional protege toda clase de derechos y por lo mismo debe considerarse que también las autorizaciones como a las que se alude en el presente asunto son merecedoras del derecho de audiencia, cuando se les afecta. Ahora bien, como en el caso a estudio no aparece demostrada y ni siquiera lo pretende la recurrente que hubiera sido a las quejas antes de conceder la autorización reclamada, cabe concluir que violó la garantía establecida en el artículo 14 Constitucional, en su perjuicio, procediendo por ello, confirmar la sentencia recurrida, en la parte materia de esta revisión y otorgar el amparo solicitado, para el efecto que se diga a las quejas en el correspondiente procedimiento administrativo".

Por otro lado, cabe manifestar que la autorización otorgada por las autoridades responsables a las empresas terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI a XXI de esta demanda de garantías, para que establezcan un nuevo servicio de las mismas características al que tienen concesionadas las quejas en la ruta MEXICO-ACAPULCO, que no operaban dichas terceras perjudicadas, en la cual mis representados tienen establecido en forma regular un servicio de transporte público de idéntica clase, importa una desposesión de los derechos que mis estados representados guardan para operar sin perturbación y en forma pacífica y legítima, el servicio de transportación pública de pasajeros de primera clase que operan en la ruta, sobre la ruta MEXICO-ACAPULCO Y PUNTOS INTERMEDIOS de la Línea Nacional México-Acapulco, la que es concesionada. Es evidente que esta falta de posesión de derechos, les autor, debe ser remedada y no haber cubierto los requisitos y formalidades de audiencia y de audiencia previa, que consigna el artículo 14 de la Constitución General de la República, como fundamentales para la adquisición de la posesión de sus derechos de sus demandados.

Y como en el caso, sus representantes no fueron oídos en audiencia y defensa previas por las autoridades señaladas como responsables, resulta incontestable que dichos responsables han actuado con su proceder y en agravio de las quejas, la pretensión para la audiencia y defensa previas, que a las mismas les otorga el referido precepto constitucional, haciendo procedente, por este otro concepto, el otorgamiento del amparo y protección de la Justicia Federal que se solicita, teniendo aplicación al respecto el criterio de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, que dice:

"SERVICIOS PUBLICOS CONCESIONADOS.- GARANTIAS DE AUDIENCIA Y DEFENSA PARA LA PRIVACION DE ELLOS.- El artículo 14 constitucional exige como fundamento básico para poder privar a una persona de sus propiedades, posesiones o derechos, que se siga en su contra procedimiento en el que se observen las garantías esenciales de audiencia y defensa y esta condición reclamada en la demanda de amparo, no sólo no fué comprobada por las autoridades responsables, sino que, además, han convenido en que la omitieron, alegando no ser necesaria su observancia en el caso, por tratarse de una concesión otorgada por el Estado, en beneficio de la sociedad. Ahora bien, conforme a la doctrina del Derecho Administrativo, el acto de concesionar un servicio público implica la adquisición de un derecho para el particular beneficiado, del cual no debe privarse sino en los casos expresamente previstos por la ley o reglamento en que se hubieren basado las autoridades para otorgarlo y, fundamentalmente, respetando el derecho de defensa del afectado."

Juicio de amparo promovido por Felipe Encarnación Flores. Toca 5115-48-1a. Fallado por Unanimitad de cinco votos. Informe 1948. Sala Administrativa, pág. 140.

11

La autorización que ya han dado o que inminentemente van a dictar las autoridades señaladas como responsables para que las terceras perjudicadas identificadas con los números romanos VI y XXXI del presente escrito de demanda prolonguen sus servicios de autobuses porte de pasajeros de Ciudades de los Estados de Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Colima, Aguascalientes, Zacatecas, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Veracruz, Hidalgo, etc., hacia el Puerto de Acapulco, Gro., y viceversa, utilizando para la explotación de regular servicio a cargo de las quejas, la ruta México-Acapulco y Puntos Intermedios, entada, practicamente, como se reitera, un caso de aumento de vehiculo respecto de los ya existentes para la ejecución de aquella clase de transporte público de pasajeros, sobre la ruta México-Acapulco y Puntos Intermedios, puesto que el conjunto de camiones ejecutables por las apropiadas debidamente acreditadas, se verá incrementado con la presencia de otros nuevos, cualquiera que sea la modalidad que se le imprima con la consiguiente afectación a los derechos económicos y jurídicos de las ahora quejas.

Las autoridades responsables de que se trata, sobre este caso de aumento de vehiculo en la ruta MEXICO-ACAPULCO y en el servicio público de transporte de pasajeros de primera clase de dicho caso como segunda clase y viceversa, de acuerdo a las leyes y reglamentos a través del convenio de enlace aprobado, debieron haber previsto lo dispuesto para el caso por la fracción II del artículo 14 de la Ley de Vías Federales, que establece que "las autoridades de las ciudades previamente autorizadas para otorgar concesiones de que se trate, el derecho y la obligación de otorgarlas, así como el otorgamiento de la concesión correspondiente, en el caso de que el

Dicha disposición legal es en la que justamente descansa el régimen de seguridad de las empresas de líneas a la transportación pública de pasajeros sobre vías nacionales. Puesto que prevé que para las eventualidades que ocurran en cuanto a aumento de tarifas sobre un mismo recorrido, se prefieran a éstas, con la siguiente jerarquía económica de la operación relativa.

Y al olvidarse las autoridades responsables de aplicar en este caso lo dispuesto por la ya invocada fracción II del artículo 150 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, indiscutiblemente que esas mismas autoridades responsables dejaron de aplicar al hecho una ley expedida con anterioridad, vulnerado con ello, en agravio de la empresa quejas que represento por la disposición que a éstas se les hace de los derechos de preferencia de que se trata, la garantía que a su favor tutela en la hipótesis el artículo 14 constitucional y que consiste en que todos sus conflictos o controversias sean tratados conforme a la ley expedida con anterioridad a tal conflicto o controversia; por tanto, en la especie solicito que en la oportunidad se conozca el asunto y protección de la Justicia Federal, siendo aplicable al respecto, el criterio de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, del tenor siguiente:

"VIAS GENERALES DE COMUNICACION, LEY DE CONCESION PARA ARRENDAMIENTO DE UNIDADES.- Si la propia Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 160 individualiza de manera precisa, la persona física o moral que tiene el deber de prestar el servicio de unidades en servicio y al mismo tiempo, el derecho concreto de ser ella quien obtenga la concesión, resulta indudable que, de esta manera, excluye toda posibilidad de que la concesión requerida para el aprovechamiento y servicio de las nuevas unidades, sea conferida a otras personas. Salvo que se trate de empresas que sirven en la misma ruta, en cuyo supuesto o en el de que la directamenta interesada rehuse prestarlo, tendrá que decidirse el fincamiento de la concesión por las reglas generales de preferencia previstas para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal."

Amparo en Revisión 951761.- Transportes México-Guadalajara, S.A. de C.V.- Págs. 83, a 105 del Vol. LIX, Tercera Parte, Segunda Sala, Sexta Época del Semanario Judicial de la Federación.

III

El artículo 85 de la Ley de Vías Generales de Comunicación impone a las autoridades señaladas como responsables la obligación de evitar competencias injustificadas o ruinosas entre las empresas. En el caso, la sola circunstancia de autorizar un nuevo servicio similar al que tienen concesionado las quejas, precisamente en la ruta México-Acapulco en forma local y a partir de Ciudades como Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Chihuahua, Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Tuxtla, Guaymas, Toluca, Pasa Vieja, etc., hacia el citado Puerto de Acapulco, Gro., y como consecuencia un aumento indiscriminado de vehículos en la citada ruta, indiscutiblemente que tendrá a producir esas competencias injustificadas y ruinosas, porque como ya se ha dicho, esos servicios se encuentran en un grado de saturación actual que no admite la presencia de más corridos que los que se vienen prestando por los concesionarios legítimos y anteriores, como en las peticionarias del amparo.

En consecuencia, para que las autoridades responsables de esta demanda hayan reglamentado los servicios a las empresas unidades periódicas de líneas a la ruta México-Acapulco, en forma que sus tarifas sean inferiores a las de los servicios de unidades que se prestan en forma local y a partir de Ciudades como Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Chihuahua, Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Tuxtla, Guaymas, Toluca, Pasa Vieja, etc., y a su favor, en

brá de provocar un desequilibrio en la operación económica actual de tales servicios que lleven a cabo las sociedades ya establecidas, con sus representantes.

Por lo tanto, al no aceptar en el caso las autoridades señaladas como responsables, lo dispuesto por el inaplicable artículo 25 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y al haber propiciado con su proceder un caso de competencia injustificada y ruinosa con un servicio disfrazado como de segunda clase cuando en realidad es de primera clase, idéntico al que tienen en concesión las quejosas sobre la ruta de que se trata, ese mismo proceder de dichas autoridades responsables, implica una trasgresión del precepto legal citado que, por trascender a la desposesión del derecho que guardan mis representadas, una no sufrir competencias injustificadas y ruinosas, hace que esas mismas conductas de las responsables, violen en agravio de las sociedades que represento, la garantía que a éstas le otorga el artículo 14 de la Constitución General de la República, para ser tratadas con legalidad en todos sus casos de conflictos o controversias de derechos y en todas aquellas situaciones que se traduce en una desposesión de sus derechos adquiridos, por consecuencia, para reparar el agravio infringido, solicito con todo respeto se conceda el amparo y protección de la Justicia Federal, resultando aplicables en esta parte considerativa, los criterios que son del tenor siguiente:

"TRANSPORTES. SI SE CONCEDE SU EXPLOTACION EN EL TRAMO DE UNA CARRETERA CONCESIONADA CON ANTERIORIDAD, SE AFECTAN INTERESES JURIDICOS.- Siendo la parte quejosa la concesionaria que explota el servicio de transporte en la carretera México-Guadalajara, es indudable que sufre perjuicios en sus intereses si se concede permiso a otra cooperativa para explotar un tramo de esa carretera, pues al existir mayor número de vehículos sufre privación en sus utilidades, razón por la cual no es de dictarse sobseyamiento en el caso."

Federación de Cooperativas de Autotransportes México-Guadalajara y Anexas, Estrella de Occidente. Pág. 8207, Tomo LXXI, 30 de marzo de 1943, Unanimidad de votos.

"1117.- Es indudable que el amparo pedido por una compañía de transportes que tiene permiso para trabajar en una ruta, contra la autorización para que otra compañía que trabaje en la misma ruta no es improcedente por falta de interés jurídico, ya que se priva a la quejosa de derecho que en razón de estar constituida y explotar la ruta mencionada le corresponde por el derecho de preferencia y exclusividad que consagra la Ley de Vías Generales de Comunicación."

Cooperativa de Producción Transportes Nacionales del Centro, S.C.L., Tomo LXXIII, Pág. 7591, 1 de noviembre de 1944, Unanimidad de votos.

"TRANSPORTES. GARANTIA DE AUDIENCIA.- Los derechos económicos legalmente protegidos de quién es titular de un permiso de ruta pueden resultar afectados cuando se concede permiso a otra persona para prestar sus servicios de transporte en la misma ruta. Y para que tal afectación de derechos no sea inconstitucional, es menester que en el procedimiento administrativo dentro del cual se va a otorgar el segundo permiso, y oportuno para probar y alegar lo que a su derecho le compete. Se le concedió, a la par"

dría llegar a crear una situación de competencia ruinosa sin haberle respetado la garantía de audiencia consagrada por el artículo 14 Constitucional."

Amparo en Revisión 40/77.- Irene S. de Silva y Coagregados. 13 de abril de 1977. Unanimitad de Votos. Ponente: Guillermo Guzmán - Grozco.

Visible en la pág. 179, del volumen 97-102, correspondiente a los meses de enero-junio de 1977. Sexta Parte. Elecciones de los Tribunales Colegiados. Séptima Época del Boletín Judicial de la Federación.

"TRANSPORTES. INTERESES ECONÓMICOS LEGALMENTE PROTEGIDOS.- Conforme a los artículos 8^o fracción IV, 157 fracción III, 157, fracción II, 140 y relativos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará la clase de servicios que deben operar en cada ruta, así como el número de vehículos y las tarifas correspondientes, procurando que en cada ruta sólo haya una sociedad que preste un servicio sujeto a las mismas modalidades. Esto implica que el control de las sociedades concesionarias debe operar sobre la base de satisfacer las necesidades de cada ruta, evitando el acaparamiento y la competencia ruinosa entre los concesionarios. Pero ello se sigue, necesariamente, que el interés económico de dichas concesionarias está jurídicamente protegido, pues si las modalidades del servicio, tarifas, etc., están reglamentadas y concesionadas sobre las bases anteriores, los actos de las autoridades que se traduzcan en ampliar o restringir las concesiones, deberán tener en cuenta las necesidades del público y la rentabilidad del servicio de transporte, de donde resulta que la afectación de los intereses económicos de las empresas, en cuanto a la competencia que pueda suscitarse entre ellas, es una afectación a sus intereses legalmente protegidos por las concesiones y permisos, ya que el otorgamiento de éstos se hace con vista, entre otros elementos, a evitar la competencia ruinosa y desleal entre las empresas concesionarias. Así pues, cuando el otorgamiento de una concesión o autorización a la tercera perjudicada, se traduzca en un posible perjuicio económico potencial a la empresa quejosa, no puede decirse que ésta carezca de interés jurídico para acudir al juicio de amparo, a fin de que la cuestión sea dilucidada en el fondo del negocio, independientemente de que no se restrinjan legalmente a dicha quejosa sus derechos a prestar el servicio."

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en Revisión 667/74.- Sociedad de Autotransportes Tláxcala-Apizaco-Huamantla, S.A. de C.V.- 21 de enero de 1975.- Unanimitad de Votos.- Ponente: Guillermo Guzmán Grozco.

Boletín Judicial de la Federación, Séptima Época, Vol. 72, Sexta Parte, páginas 179 y 180.

Los artículos 51, 52, y 157, fracción V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establecen la facultad que tiene la autoridad para introducir, dentro de los servicios de transporte, las modificaciones que dicta el interés público, así como para autorizar los convenios que celebren los concesionarios de aquel servicio de tránsito por carretera, también es cierto que para que pueda llevarse a cabo lo anterior, es necesario respetar y tener en consideración los derechos de otros diversos concesionarios ya establecidos en la ruta de que se trata, observando las restricciones que la propia ley establece, como son en la especie las contenidas en el artículo 85 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que como ha quedado expresado, impone el deber de vigilar que no se establezcan competencias ruinosas e injustificadas entre los concesionarios.

Como en el caso, las autoridades responsables dejaron de observar los preceptos y limitaciones de los preceptos legales invocados, es inconcuso que se ha violado en agravio de las quejas, la garantía de exacta aplicación de la ley que consagra el artículo 16 de la Constitución Federal y por ello, resulta procedente la presente demanda de garantías.

Por otra parte, el artículo 51 de la propia Ley de Vías Generales de Comunicación, dispone que los concesionarios de vías generales de comunicación están obligados a enlazar sus vías o instalaciones con otras empresas o con las de el Gobierno Federal, así como combinar sus servicios, cuando así lo reclame el interés público, si se satisficieren los requisitos que los concesionarios para una mejor eficacia de los servicios, PERO SIEMPRE Y CUANDO SE OIGA PREVIAMENTE A LOS AFECTADOS.- Así pues, al no haber observado las autoridades responsables lo dispuesto por el citado precepto, brindando previamente a las quejas la garantía de audiencia en atención a que el convenio materia de los actos reclamados comprende o incluye rutas concesionadas específicamente a las mismas, no inculcable que por los derechos preferenciales adquiridos y preestablecidos, de hicieron oír previamente a las agravadas y como no lo hicieron de esta manera, el proceder caprichoso de las responsables infringe el invocado precepto y el artículo 16 Constitucional que consagra las garantías de audiencia y de exacta aplicación de la ley, por ello, es procedente el otorgamiento de la protección constitucional que se solicita, para restituir a las quejas en el goce de la garantía violada.

Al dictar las responsables la orden, acuerdo o resolución de cualquier naturaleza o que inminentemente van a dictar por las que se otorgan ayudas, concesiones, autorizaciones, permisos provisionales, definitivos, de reducida importancia, eventuales, emergentes o de cualesquiera otra denominación que pueda escogerse para distraer su expedición en favor de los terceros perjudicados citados en esta demanda y que se les reclama formalmente, para operar el servicio público de autotransporte de pasajeros en cualquier modalidad en la ruta México-Cuernavaca-Iguala-Chilpancingo-Acapulco y Puntos Intermedios, basado en un supuesto cuadro de necesidades y en la supuesta fusión de las terceras perjudicadas, sin que se hubiera cumplido los requisitos y formalidades establecidas por la ley para permitir a que las terceras perjudicadas operen el servicio de transportación de pasajeros en la ruta descrita en parte o en la totalidad de la misma, introduciendo de esta manera extraños elementos competitivos que indudablemente sean una duplicidad de servicios y competencias injustas, desleales y ruinosas, violan en perjuicio de las quejas sus garantías individuales consagradas en el artículo 16 Constitucional, pues con tales actos y como ha quedado expresado con anterioridad, se les da la garantía de audiencia y defensa, pues no se les acusó previamente a la emisión de los actos reclamados en su calidad de concesionarios específicos en las rutas por las que se ejecutan a distintas fechas en forma indiscriminada servicios idénticos, por parte de las terceras al igual a la ruta México-Acapulco. Igualmente, los actos impugnados violan el principio de legalidad que surge el precepto constitucional invocado, en virtud de que los actos reclamados no se dispusieron por los artículos 157, fracción V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, artículos 157, 158 y 204, fracción V, del Reglamento del Capítulo de la Ley Federal de Comercio Exterior, por lo que los actos reclamados violan el artículo 16 de la Constitución Federal y el artículo 16 de la Ley de Vías

diana claridad que personas tienen derecho preferente para obtener autorizaciones, permisos y autorizaciones federales y para cubrir en su caso, los cuadros de necesidades que se presentan dentro de las rutas autorizadas en el transporte de pasajeros.

A mayor abundamiento, debe decirse que las autoridades responsables con los actos que se les reclama, consistentes en la aprobación de horarios que han hecho o que inminentemente van a hacer sin audiencia de las quejas, en la expedición de permisos, en la autorización de construcción de terminales, etc., conculcan los artículos 7 y 152 y siguientes de la Ley de Vías Generales de Comunicación, 14 a 15 del Reglamento del Capítulo del Explotación de Caminos de la citada Ley, 14 y 16 Constitucionales, así como el artículo 8º de la precitada Ley de Vías Generales de Comunicación, en virtud de que previamente a la realización de los actos arbitrarios combatidos no se oyó a las quejas ni a la Comisión Técnica de Vías Generales de Comunicación, para modificar la capacidad de la ruta México-Acapulco y Puerto Intermedios, que además prohíbe el artículo 150 de la invocada ley; por consecuencia, si las responsables previamente a la entrega de las autorizaciones combatidas no cumplieron con los requisitos que señalan esos preceptos, su proceder resulta contrario a las disposiciones expresadas de la ley, infundadas e inmotivadas y por este otro motivo, procede se conceda a las quejas el amparo y protección de la Justicia Federal, que por este medio se solicita.

V

Finalmente, cabe manifestar que si en los términos de las consideraciones legales anteriormente apuntadas, los actos que se reclaman de las autoridades responsables, resultan inconstitucionales, es inconcuso que las molestias que con los mismos se causan a las quejas, carecen de la fundamentación y motivación necesarias, viéndose por tales circunstancias las garantías constitucionales que otorga el artículo 16 de nuestro Mandamiento Supremo.

En efecto, si como ha quedado visto los actos reclamados no se encuentran debidamente fundados ni motivados por no haber cumplido las autoridades con los requisitos y formalidades para la realización de los actos combatidos, es evidente que su actuación es completamente arbitraria y caprichosa, puesto que el régimen jurídico del País es de facultades expresas, que significa que las autoridades en el ejercicio de su imperio solo pueden hacer lo que expresamente están facultadas.

En conclusión, si los actos reclamados como queda expresado violan en perjuicio de las quejas la garantía que establece el primer párrafo del artículo 16 Constitucional, porque aquellos no tienen apoyo en la ley, ni encuentran fundamento en texto legal que faculte a las autoridades responsables para obrar en la forma indebida en que lo hicieron, autorizando a las terceras perjudicadas un servicio público de autotransporte de pasajeros idéntico en las rutas que tienen concesionadas las agraviadas, y atribuyéndoselas a las citadas terceras la calidad de concesionarias en dichas rutas, quienes han invadido las rutas con el aumento indiscriminado de vehículos por encima de los requisitos y procedimientos que establecen los artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y del Reglamento del Capítulo de Explotación de caminos; de esto se sigue que las responsables violaron los actos reclamados desahucando la competencia y causas legales señaladas por los ordenamientos acabados de citar, por lo que deben regularse actos provenientes de autoridad incompetente, que indis cutiblemente privan a las quejas de su derecho de exclusividad que le otorgan sus concesiones y permisos, como al efecto lo ha sustentado la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación en la ejecutoria pronunciada en el amparo de revisión 5516/56, promovido por la Sociedad Cooperativa Fraxedis Guerrero, S.C.L., el 24 de abril de 1958, al asentarse que:

"No puede desconocerse que con la autorización concedida con posterioridad a la tercera agraviada, se ha invadido el servicio público de autotransporte de pasajeros, que se le otorga a las quejas por virtud de sus concesiones y permisos, por lo que se debe declarar la nulidad de los actos que se le otorga a las terceras perjudicadas, por lo que

ello se le lesionan los derechos de exclusividad que para ese efecto le fueron concedidos sobre la carretera en cuestión."

Por lo tanto, si como queda demostrado las responsables no siguieron el procedimiento correspondiente en que se hayan cumplido o se cumplan las formalidades del mismo, no se concluye que todos los actos reclamados conculcan las garantías individuales de pronta audiencia, legalidad y seguridad jurídica consagradas por los artículos 14 y 16 de la Constitución Federal.

Demuestra como queda que los actos reclamados son violaciones de garantías individuales, procede que al dictar sentencia se otorgue la protección federal solicitada.

SUSPENSIONES PROVISIONAL Y DEFINITIVA DE LOS EFECTOS DE LOS ACTOS RECLAMADOS

Las quejas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 141 de la ley de Amparo, se reservan su derecho para promover el incidente de suspensión, en el momento procesal oportuno.

Por lo anteriormente expuesto,

A USTED C. JUEZ, atentamente pido:

PRIMERO.- Tenerme por presentado por las empresas cuyas razones sociales han quedado indicadas, promoviendo de oficio garantías contra los actos que se precisan en el cuerpo de esta promoción.

SEGUNDO.- Con apoyo en el artículo 147 de la Ley de Amparo, admitir la demanda en cuestión ordenando su trámite conforme a derecho; y, en su oportunidad, dictar sentencia concediendo el amparo y protección de la Justicia Federal a las quejas que represento, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 80 del Ordenamiento Legal invocado.

México, D.F., a 10 de febrero de 1989.

JOSE LUIS FLORES GOMEZ