

814

24



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

"La Problemática Jurídica y Social del Transporte
en la Ciudad de México y el Transporte
Eléctrico como una Alternativa de
Solución"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADA EN DERECHO
P R E S E N T A
GRACIELA SAAVEDRA VAZQUEZ



México. D. F.

Septiembre 1992

FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

INTRODUCCION.....	4
-------------------	---

CAPITULO I.

LOS SERVICIOS PUBLICOS EN LA DOCTRINA JURIDICA.- EL SERVICIO DE TRANSPORTE. -

a) Nociones y conceptos diversos sobre el servicio público..	7
1.- León Duguit.....	8
2.- Gastón Jezé.....	10
3.- Maurice Hauriou.....	11
4.- Marcel Waline.....	13
5.- Gabino Fraga.....	13
6.- Andrés Serra Rojas.....	15
b) El servicio público, sus diferencias con el servicio adm nistrativo y el servicio al público.....	24
c) Formas en que se prestan los servicios públicos.....	26
d) Apreciaciones sobre el servicio público de transporte....	29
e) Clases o tipos de servicios públicos de transporte:	33
1) Federales.....	33
2) Estatales.....	33
3) Municipales.....	33

CAPITULO II.

REGIMEN LEGAL.

a) El régimen legal del servicio público de transporte en México:	37
1) Centralización.....	37
2) Descentralización.....	40
b) La concesión.....	49
c) Antecedentes del transporte.....	55

CAPITULO III.

EL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS EN EL D.F., SU NATURALEZA Y FUNCION JURIDICA. -

a) Antecedentes y evolución del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.....	59
b) Naturaleza jurídica.....	81
1) Personalidad jurídica.....	81
2) Patrimonio.....	82
c) Organización por departamentos del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.....	88
d) Usuarios.....	94
e) Problemas específicos.....	96

CAPITULO IV.

EL TRANSPORTE ELECTRICO COMO ESQUEMA DE SOLUCION.

a) Resumen de los problemas del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.....	99
b) Análisis del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. y su proyección.....	107
c) El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. en la última década.....	114
d) Estado actual del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.: actividades realizadas en 1991 de acuerdo al H. Consejo de Administración.....	123
e) Visión internacional del transporte eléctrico.....	142

CAPITULO V.

CONCLUSIONES.....	144
-------------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	147
-------------------	-----

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

El transporte urbano, por su naturaleza está vinculado muy estrechamente a las actividades del hombre, sean éstas: económicas, - sociales, culturales y políticas, ya sea en las ciudades y zonas metropolitanas de cualquier país.

En el caso concreto de nuestro país, los altos índices de crecimiento poblacional y la tendencia de esa población a concentrarse, ha provocado un mayor número de zonas urbanas, ciudades y nuevos centros de población, cuya sociedad demanda con justificada razón una serie de servicios urbanos, entre los que destaca por razón natural - el transporte.

Con el fin de poder satisfacer de una manera adecuada estas constantes y crecientes demandas de transporte, en el contexto actual de pronunciadas restricciones económicas y financieras, nuestras sociedades no deben seguir dependiendo de soluciones basadas en el --- transporte individual o del transporte colectivo en mínima capacidad- (combis), las cuales desgraciadamente han proliferado, ocasionando - contaminación ambiental, incremento en el consumo de energéticos, con gestionamiento vial y por consiguiente un mayor desembolso económico- para los usuarios de nuestra sociedad. Con el fin de poder contrarreg tar estos elementos negativos, se hace necesario fomentar el transpor te urbano colectivo de mediana y gran capacidad y de una manera muy - especial el transporte eléctrico; satisfaciendo de esta manera una ne cesidad urbana prioritaria.

El fomento al transporte público colectivo deberá estar basado en la racionalización de los recursos con que cuenta cada modo - de transporte, pero siempre teniendo como finalidad directa el incrementar el índice de utilización de los vehículos, adecuando la oferta de plazas (capacidad del sistema) a la demanda por unidad de tiempo.

Con esta medida se conseguiría aumentar la productividad de los vehículos, y de esta manera sería posible sostener tarifas accesí bles e incrementar la cobertura del servicio a nuevas zonas demandantes o insatisfechas del servicio.

La racionalización de los recursos tiene finalidades indirectas, pero no por esto secundarias, tales como son: disminuir el uso indiscriminado del automóvil particular y aprovechar eficientemente los recursos energéticos del país.

Para estar en condiciones de poder determinar las principales causas que impiden el buen desarrollo o la eficiente operación del sistema de transporte, en este caso se creyó conveniente seleccionar al Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, ya que cuenta con características adecuadas para su fomento, tales como: disminución de contaminación ambiental, menor ruido, mayor capacidad de usuarios por unidad, etc.

CAPITULO I.

LOS SERVICIOS PUBLICOS EN LA DOCTRINA JURIDICA.- EL SERVICIO DE TRANS
PORTE.

a) Nociones y conceptos diversos sobre el servicio público:

- 1.- León Duguit.
- 2.- Gastón Jezé.
- 3.- Maurice Hauriou.
- 4.- Marcel Waline.
- 5.- Gabino Fraga.
- 6.- Andrés Serra Rojas.

b) El servicio público, sus diferencias con el servicio administrativo y el servicio al público.

c) Formas en que se prestan los servicios públicos.

d) Apreciaciones sobre el servicio público de transporte.

e) Clases o tipos de servicios públicos de transportes:

- 1.- Federales.
- 2.- Estatales.
- 3.- Municipales.

A) NOCIONES Y CONCEPTOS DIVERSOS SOBRE EL SERVICIO PUBLICO.

Al vivir el hombre aisladamente, tenía necesidades "individuales" pero con el paso del tiempo al convivir con sus semejantes, - tiene necesidades "colectivas", las que en ocasiones pueden ser satisfechas por la actividad particular, pero en muchas ocasiones no le interesa a la iniciativa privada, o no le es costeable la satisfacción de esas necesidades, o bien conviene que esa necesidad no sea satisfecha por los particulares y entonces la satisfacción es encomendada a organismos públicos, dando por resultado el nacimiento de los servicios públicos.

Si quedase abandonada a la libre concurrencia la satisfacción de las necesidades públicas, nos encontraríamos con un panorama de contrastes, pues mientras en las regiones ricas, densamente pobladas, encontraríamos abundancia de servicios públicos, en las regiones pobres y poco habitadas, encontraríamos una carencia casi total de ellos, y este contraste en la economía nacional de los países podría dar lugar muchas veces a una perturbación muy honda.

La administración pública tiene por misión en los países civilizados, la de satisfacer las necesidades de interés general, tales como, defensa nacional, policía, agua, transportes, luz, etc., empero existen otras necesidades colectivas cuya satisfacción queda a cargo de los particulares. Por otra parte, algunos servicios públicos, tales como: correo, comunicaciones telegráficas, policía, sobre los cuales la administración pública ejerce un monopolio absoluto, los satisface sin intervención de los particulares.

Para satisfacer las grandes necesidades de interés general el Estado se vale de los servicios públicos, pero no estamos de acuerdo con la creación de un servicio público para todas las necesidades colectivas, ya que esto traería como consecuencia un estatismo y la anulación de la iniciativa privada. Vamos no obstante que a pesar de que cada día es mayor la intervención del Estado a través de los servicios públicos, no es esto correcto pues dicha intervención ocupa parte del presupuesto del Estado, restándole medios que debían ocuparse en necesidades sociales que requieran inmediata atención, por lo -

que pensamos que debían quedarse la satisfacción de algunas necesidades en manos de la iniciativa privada, siempre y cuando ésta les diera la atención debida; creemos que los particulares debían ocuparse de la solución de aquellos casos para los cuales estén capacitados y el Estado ocuparse de aquellos casos que tengan por objeto el bien común, satisfaciendo las grandes necesidades sociales.

Ahora bien, la noción de servicio público en el Derecho Administrativo es de tal manera importante, que algunos autores tales como Gastón Jezé han considerado al servicio público como toda la actividad de la administración pública, y otros como León Duguit han afirmado que es toda actividad del Estado cuyo cumplimiento debe ser asegurado, reglado y controlado por los gobernantes, vemos que doctrinariamente, un concepto universalmente aceptado no se ha encontrado, y que la noción de servicio público es imprecisa.

Los autores franceses representan una corriente doctrinal que consideran concepto fundamental del derecho administrativo a los servicios públicos. A continuación señalaremos algunas opiniones y tesis que sobre servicio público han dado algunos autores.

LEON DUGUIT.— El fundador de la escuela realista considera que los servicios públicos son la base del derecho administrativo y limita las funciones del Estado a los servicios públicos, y formula una definición que en resumen dice: "el Estado no es, como se ha pretendido hacerle y como durante algún tiempo se ha creído que era, un poder de mando, una soberanía, es una cooperación de servicios públicos organizados y controlados por los gobernantes". (1)

Los gobernantes tienen la obligación de emplear todos los medios a su alcance, con el fin de conseguir la solidaridad social, ya que la fuerza y el poder que les son otorgados, provienen de su obligación de proveer a la solidaridad social, además el individuo tiene derecho a dicha solidaridad y a que nada se haga que constituya una traba a sus diversas libertades.

(1) Duguit León.— Manual de Derecho Constitucional. Traducción de -- José G. Aguña. 2a. Edición. Madrid; pág. 71.

Según el inminente tratadista, servicio público es toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esa actividad es indispensable a la realización y al desarrollo de la interdependencia social, y de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental. (2)

Los gobernantes están obligados a realizar actividades mediante el uso del poder público, pero ¿cuáles son estas actividades? Duguit no da una respuesta satisfactoria, se concreta a decir que en cada época y lugar habrá diferentes actividades que constituyan servicios públicos, y que cada vez es mayor el número de dichas actividades, además considera que al mismo tiempo que los gobernantes están realizando un servicio público, los particulares pueden llevar a cabo en muchos casos una actividad paralela, tendiente al mismo fin.

En resumen León Duguit elaboró una buena teoría de los servicios públicos, pero creemos que el error de la misma estriba en considerar a los servicios públicos como base de todo el derecho administrativo, al afirmar que el Estado es sólo una cooperación de servicios públicos organizados y controlados por los gobernantes, lo que no es correcto, pues con el pretexto de afirmar las realidades materiales, se llega al desconocimiento de las realidades jurídicas al olvidar que el Estado constituye un ser del mundo jurídico, que la personalidad del Estado es un concepto jurídico y si bien no es la expresión de una realidad absoluta, es la expresión de la realidad jurídica.

"Es indudable que para Duguit, la noción de servicio público, comprende toda la actividad del Estado, pues para él, el servicio público existe en cuanto que es indispensable para el desarrollo de la interdependencia social, y como considera que ésta es la que impone todos los deberes a los gobernantes, sin que ellos tengan derechos, resulta que toda actividad del Estado se reduce al cumplimiento de las funciones que sirven para la realización y desarrollo de la interdependencia social." (3)

(2) Tratado de Derecho Constitucional, T. II; pág. 61. Duguit León. Ob. Cit.

(3) Fraga Gabino.- Derecho Administrativo. Sexta Edición. México, - 1955; pág. 19.

Duguit no explica en que casos las actividades de los gobernantes constituyen servicios públicos, y él mismo lo reconoce, pero nunca llegó a explicarlo satisfactoriamente, sin embargo, su definición de servicio público es buena, al grado que en México la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la ha usado en sus ejecutorias frecuentemente.

Así pues, los errores de la teoría de Duguit fueron: conceder demasiada importancia a los servicios públicos dentro de la actividad del Estado, y el no explicar en qué casos se está frente a un servicio público.

GASTON JEZE.- "Decir que en un determinado caso existe un servicio público, es decir que para dar satisfacción regular y continua a cierta categoría de necesidades de interés general, existe un régimen jurídico especial y que este régimen puede ser en todo instante modificado por las leyes y reglamentos." (4)

De la citada definición encontramos que los servicios públicos tienen siempre un régimen jurídico especial que hace más fácil la satisfacción inmediata de las necesidades de interés general y este régimen jurídico puede ser modificado por el Estado en cualquier momento. Jeze adopta una posición de carácter subjetivo, al decir que para averiguar en qué caso se está frente a un servicio público, lo único que interesa es averiguar la intención de los gobernantes y así existirá un servicio público cuando en una época y momento determinado en un país determinado, los gobernantes decidan que para satisfacer una necesidad social lo más conveniente es crear un servicio público, y lo crean. (5)

El problema consiste en saber cuándo ha sido la voluntad de los gobernantes crear un servicio público, y Jeze no da una respuesta satisfactoria, ya que sólo afirma que cuando existen reglas especia

(4) Jeze Gastón.- Los Principios Generales del Derecho Administrativo. Traducción de la 2a. Edición, por Carlos García Oviedo.- Madrid, 1928; pág. 284.

(5) Jeze Gastón.- Op. Cit.; pág. 16.

les para asegurar el funcionamiento de una actividad tendiente a la satisfacción de una necesidad de interés general, podremos estar convencidos de que los gobernantes han creado un servicio público.

No estamos de acuerdo con la opinión de Jézé, pues al basarse en la teoría subjetiva que indica que para saber cuándo existe un servicio público lo único que interesa es averiguar la opinión de los gobernantes, si ha sido su intención crear un servicio público entonces existe, y si no ha sido su intención entonces no existe aún cuando exista una necesidad pública que deba ser satisfecha de manera eficaz, y exista una actividad tendiente a satisfacerla, y el Estado deberá regular esa actividad para que pueda satisfacer la necesidad social de que se trate y no podrá dejarse de reconocer que existe el servicio público, a mayor abundamiento, Jézé no da una respuesta satisfactoria al problema de saber cuándo ha sido la intención de los gobernantes crear un servicio público, pues sólo indica que habrá un conjunto de signos o indicios que indiquen la presencia de un servicio público, y por último, no podemos considerar como una condición para la existencia de un servicio público la sujeción de éste a un régimen jurídico especial, pues en este caso los servicios públicos comerciales e industriales quedarían fuera de la categoría de servicios públicos, ya que no tienen un régimen jurídico público, sino que tienen un régimen mixto.

MAURICE HAURIUO.- "Servicio público es un servicio técnico prestado al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización pública". (6)

Encontramos en la definición enunciada los siguientes elementos:

1.- Servicio técnico: Existe una técnica en todo servicio público, en el sentido administrativo de la palabra; la actividad jurídica que da asociada a la actividad técnica, pero sin hacerla desaparecer, en los servicios administrativos, ya que si la actividad jurídica no -

(6) Hauriou, Principios de Derecho Administrativo, 91. Ed. París, - 1919; pág. 44.

está asociada a una actividad técnica, sino sólo al servicio del derecho como en la legislación o en la jurisdicción, entonces no se está en presencia de una actividad administrativa, sino puramente de una actividad política y gubernamental.

2.- Servicio regular y continuo: Es el signo exterior del funcionamiento de los servicios públicos, dar al público una ventaja o una comodidad usuales.

3.- Servicio prestado al público: El servicio se presta a todos los habitantes de una país considerados iguales individualmente, y ésta igualdad es uno de los motivos de la organización de los servicios públicos, y explica que en principio, la prestación debe ser gratuita (salvo la contrapartida del impuesto, que no es inmediata ni proporcional al costo del servicio).

4.- Necesidad pública.- Aunque el servicio es prestado al público, esto es a los individuos, sólo lo es para una necesidad pública, o para la satisfacción de un interés general. Es preciso añadir que el servicio responda a un interés general, interés superior de defensa, interés de policía. Consecuentemente no pueden organizarse servicios públicos para satisfacer intereses particulares. (7). Los servicios públicos contribuyen a crear el orden, porque el orden es una necesidad pública; no tiene por finalidad crear riquezas económica, puesto que la riqueza no es una necesidad pública, sino por el contrario, una necesidad privada.

5.- Organización pública: La organización pública asuma una importancia capital, el servicio público es asegurado por una organización pública. Este elemento ha sido explicado en relación con los recursos para mantener el funcionamiento del servicio público administrativo por personas de derecho público, recursos provenientes de un fondo común, y que tiene como consecuencia, el carácter de no lucrativo de los servicios públicos, salvo los denominados servicios públicos industriales. (8)

(7) Hauriou. Ob. cit.; pág. 45.

(8) Hauriou. Op. cit.; pág. 46 y sigs.

Maurice Hauriou nos indica que el fin de los servicios públicos, siempre debe ser la idea de policía y orden público y por ende, los servicios públicos tienen por finalidad obtener riqueza económica no deben ser creados por la administración.

MARCEL WALINE.- "Hay servicio público cuando las autoridades competentes estiman (con o sin razón, ese es un problema político y no jurídico) que la iniciativa privada no cumple de hecho, o no puede cumplir de manera satisfactoria, una obligación determinada, y deciden tomar en propias manos eso, que les parece de utilidad pública (9). Waline considera que el servicio público es una de las nociones fundamentales en que se encuentra basado el derecho administrativo, sin llegar al extremo de decir que el derecho administrativo es el derecho de los servicios públicos; considera que la noción básica del derecho administrativo es la idea de utilidad pública y que los servicios públicos son sólo un medio para lograr este fin, además - hace notar que éstos tienen un régimen jurídico diferente del de las empresas privadas, así pues es necesario determinar cuando se está en presencia de un servicio público, para saber el régimen que le será aplicable, los tribunales competentes y la naturaleza de los contratos que se celebren.

Waline indica que la jurisprudencia acepta la existencia de un servicio público aún cuando sea un organismo privado el que se haga cargo de una necesidad de interés público; esta innovación trae como consecuencia determinar en qué sentido se está usando la expresión "servicio público" ya que si se encuentran presentes los elementos: 1.- Necesidad de interés público y 2.- Un organismo público que se haga cargo de dicha necesidad, el régimen jurídico aplicable será el derecho público, pero si un organismo privado se hace cargo de la satisfacción de la necesidad de interés público, serán las reglas de derecho privado las aplicables.

GABINO FRAGA.- Considera el Maestro Fraga que el servicio público en realidad es una especie dentro del género atribución, ya (9) Waline Marcel.- Tratado Elemental de Derecho Administrativo.- 6a. Edición; pág. 307

que en realidad este concepto entendido como lo hace la doctrina francesa, es una simple creación de la misma doctrina, y no corresponde en realidad a lo que es un servicio público; las razones que aduce el Maestro Fraga para rechazar la noción de servicio público son:

1ª La noción de servicio público doctrinariamente no corresponde a un concepto claro y definido; 2ª que es puramente creación doctrinaria sin estar acorde con la realidad; 3ª sus términos no abarcan toda - la actividad que se pretende; 4ª por otra parte toaman en cuenta - una parte de la actividad privada y 5ª último porque no existe otra noción que sustituya satisfactoriamente a la de servicio público.

El Maestro Fraga propone la sustitución del concepto atribución por el de servicio público, por ser éste más manejable, resultando ventajosa la sustitución porque... "Ninguna de las funciones que en la doctrina francesa examinada se asignan al concepto de servicio público, queda sin cubrir por la noción de atribución, en la inteligencia de que ésta, además, no está determinada por el régimen que la norma, sino que, por el contrario, ella es la que determina el régimen jurídico que le conviene. (10)

Considera que si el servicio público se basa en los agentes públicos los cuales tienen que asegurar el funcionamiento regular y continuo del servicio público, que si rigen reglas especiales para un trabajo sobre un inmueble destinado a servicio público como la expropiación por ejemplo que si los actos jurídicos que se refieren a los servicios públicos son actos de derecho público y más concretamente actos administrativos, que si los contratos que atañen al funcionamiento son modificables en un momento dado de acuerdo con los intereses generales de la colectividad, por una ley o reglamento, igual sucede con la noción de atribuciones la cual "implica las mismas consecuencias", y agrega seguidamente recalcando su afirmación:... "Así- pues la noción de atribución además de explicar todas las consecuen-cias derivadas del concepto de servicio público, no incurre en el defecto de desvirtuar la terminología usual y técnica de esa expresión, y si, por otra parte, la misma noción de atribución está más conforme con el análisis del concepto de actividad del estado, es necesario

(10) Fraga Gabino.- Derecho Administrativo; pág. 14 y sigs. Ed. Porrúa.

destacar el citado concepto de servicio público en el sentido que lo adopta la doctrina que combatimos, y aceptar el de atribuciones como más propio y científico..." (11)

ANDRES SERRA ROJAS.- "Los seres humanos tienen necesidades esenciales que deben imperiosamente que satisfacer. La suma de estas necesidades forman LAS GRANDES NECESIDADES SOCIALES, cuya atención es cada día más compleja". (12)

Nos dice el Maestro Serra que en un principio las necesidades públicas fueron satisfechas directamente por los particulares, - aunque la organización pública se vió obligada a vigilar y a intervenir, como en el caso de las grandes hambres que registra la historia, pero que en la actualidad es de suma importancia la intervención del Estado, en la satisfacción de las necesidades de alimentación, medicinas, de alojamiento, agua potable, de vestido y otras más, que a fines del siglo XIX se acentuó la necesidad y la conveniencia de regular los servicios públicos, y se iniciaron algunas normas para su organización, aunque sin una teoría que los definiera consistentemente en el plan general del Estado, y que al irse marcando la creciente intervención del Estado, éste asumió la responsabilidad de ciertos servicios, a los que se llamó servicios públicos por el doble carácter - de ser necesidades colectivas y estar atendidas por el Estado. Afirma el Maestro Serra que el Estado se interesó en las grandes necesidades sociales, que estaban mal atendidas por los particulares, olvidadas por ellos o que reclamaban la intervención oficial. De este modo el - Estado vigiló, otorgó subsidios, prerrogativas, creó instituciones, - primero particualres y luego públicas, hasta que finalmente las atendió directamente, y así el Estado abandonó su posición de un poder - que manda, para convertirse en un poder que sirve.

(11) Fraga Gabino.- Op. cit.; pág. 24.

(12) Serra Rojas, Andrés.- Derecho Administrativo. Segunda Edición. - Librería Manuel Porrúa, S.A. México, 1961; pág. 238.

Aceptando lo difícil que es presentar una definición lo suficientemente completa de lo que puede entenderse por servicio público, el Maestro Serra propone lo siguiente: "EL SERVICIO PUBLICO ES - UNA EMPRESA CREADA Y CONTROLADA POR LOS GOBERNANTES PARA ASEGURAR, DE UNA MANERA PERMANENTE, REGULAR, A FALTA DE INICIATIVA PRIVADA SUFICIENTEMENTE EFICAZ, LA SATISFACCION DE NECESIDADES COLECTIVAS DE CARACTER MATERIAL, ECONOMICO Y CULTURAL QUE SE CONSIDERAN ESENCIALES Y SUJETAS A UN REGIMEN DE DERECHO PUBLICO". (13)

En la definición de servicio público vemos que se trata de un servicio técnico que se da al público, en forma regular y continua, con el cual se satisfacen las necesidades colectivas, a través de un organismo público que no tiene como fin el lucro.

Para el Maestro Serra los elementos del servicio público son los siguientes:

- a).- ES UNA CREACION DEL ESTADO que atiende para su organización a sus propios elementos;
- b).- Una necesidad pública que debe atenderse;
- c).- Que requiere una empresa pública dotada de personalidad;
- d).- Una organización que dé un servicio en una forma regular, continua y técnicamente, es decir, un conjunto de conocimientos y aptitudes metódicamente organizados;
- e).- El servicio debe ofrecerse al público, principalmente sin la idea de lucro, aunque algunos servicios públicos y los de tipo industrial y comercial requieren un régimen financiero adecuado;

(13) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit.; pág. 240.

- f).- Este servicio debe estar dotado de medios exorbitantes del derecho común y gobernados por reglas de derecho público, entre otras las del poder de policía del Estado;
- g).- Los servicios públicos pueden estar en determinadas circunstancias en manos de los particulares para este caso el Estado puede rodearlo de las mismas seguridades y prerrogativas del poder público, sin destruir sus propósitos comerciales o industriales, y reconociendo el derecho de los usuarios." (14)

Pueden clasificarse en tres clases las prestaciones que proporciona el servicio público: 1.- Las de orden material, tenemos por ejemplo la distribución de gas, electricidad, agua, etc. 2.- Las de orden financiero como proporcionar créditos, finanzas, etc., 3.- Prestaciones de orden intelectual o cultural, como la enseñanza en todos sus grados y formas.

El Maestro Serra señala que en estas prestaciones se condensan los propósitos del servicio público o sea, su finalidad, su procedencia, sus características y su regulación. Que es elemento esencial o inalterable en una definición de servicio público el "interés general" concretándolo el Maestro Serra en los siguientes términos: "Una necesidad general y apremiante que debe atenderse por el poder público. El Estado erige una organización destinada a ese fin. Cuando el Estado considera que una actividad privada no atiende suficientemente la satisfacción de una necesidad general, por negligencia, abandono, ya sea estimulando la iniciativa privada, ya combinándose con ella en un mismo propósito, o sustituyéndose a la propia acción particular. Es en particular este último dato, el que distingue al servicio público, de la empresa privada, o de cualquier otra forma de empresa". (15)

(14) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit.; pág. 242.

(15) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit.; pág. 244.

Las necesidades públicas de un país tienen dos orientaciones, las de orden público y las de utilidad pública; sin la primera la convivencia entre grupos humanos resulta imposible, la segunda atiende a los individuos y mantiene el orden social.

Ahora bien, el servicio público no abarca toda la actividad del Estado, que cada día adquiere mayores proporciones por el aumento de la población y la complejidad de las relaciones sociales, económicas y jurídicas. Nos apunta el Maestro Serra... "esta inmensa actividad del Estado se comprende en dos grandes grupos bien definidos, en el campo propio de cada legislación nacional:

a).- ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA GENERAL. Esta actividad se desenvuelve en la competencia general que tiene el poder ejecutivo para ejecutar las leyes y ordenar todos los actos materiales y jurídicos que tiendan al bienestar social. ESA INMENSA ACTIVIDAD NO SE REALIZA EN LA FORMA DE SERVICIOS PUBLICOS. "Es esta la razón por la que no podemos aceptar las conclusiones de la teoría realista de que el derecho administrativo ES EL CONJUNTO DE NORMAS RELATIVAS AL FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS, porque quedarían fuera de esa estimación todos los actos que enumeramos anteriormente.

b).- ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA QUE SE CUMPLE BAJO LA FORMA DE SERVICIOS PUBLICOS. Esta actividad comprende un sector importante de la acción estatal, pero todavía en un campo reducido. LA ACCION PUBLICA QUE SE ORGANIZA EN FORMA DE SERVICIOS PUBLICOS ES TODAVIA MUY LIMITADA.

"toda actividad administrativa que no tiene por objeto el suministro de tales prestaciones, no es un servicio público en sentido material. Así las personas administrativas pueden constituir servicios para administrar los bienes del dominio privado no afectado; estos servicios, no constituyen prestaciones al público, no son servicios públicos, más que en sentido orgánico, pero no en sentido material.

Otros casos que deben ser considerados:

1.- Actividad privada que atiende los servicios públicos.- Los particulares atienden grandes necesidades colectivas que hasta la fecha no HAN SALIDO DE LA ESFERA DE SU ACCION. En algunos lugares, agua potable, gas, teléono, electricidad, transportes urbanos, son servicios privados en muchos casos en manos de particulares.

2.- Actividad pública que invade el campo de acción de los particulares.- Para este caso habrá que distinguir el alcance de la ley dentro del orden constitucional de un país. (16) Tomando en consideración las definiciones que sobre el concepto de servicio público han emitido diversos autores, trataremos de enunciar una definición al respecto, servicio público, actividad del Estado ejecutada ya directa o indirectamente, con el objeto de satisfacer una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que por virtud de normas especiales del poder público, deben ser continuas, regulares y uniformes. Así definido el servicio público encontramos las siguientes características:

- a) Una actividad ejecutada directa o indirectamente.
- b) Encaminada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter económico o cultural.
- c) Que esa necesidad sea satisfecha por medio de prestaciones o servicios, normados por el poder público.
- d) Que las prestaciones o servicios sean continuos, regulares y uniformes.

Al prestar el Estado un servicio público, esa actividad es una de las celdillas a que se refiere Bonnard al decir que para emplear una comparación organicista se puede decir que los servicios pú

(16) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit.; pág. 248 y sigs.

blicos son las celdillas componentes del cuerpo que es el Estado. El Estado persigue como fin al intervenir en la prestación de determinados servicios, la satisfacción de una necesidad colectiva, y esa actividad es el medio de que se vale a fin de llevar a cabo el objeto de su existencia, además el Estado en forma progresiva ha invadido la esfera de las actividades reservadas a la iniciativa privada, al considerar que algunas de ellas han llegado a ser necesidades de orden colectivo, por lo que se amerita no sólo su regulación por medio de disposiciones jurídicas, sino la material intervención de las mismas, - sin embargo en la mayoría de los casos el Estado no se hace cargo directamente de la prestación de los servicios públicos, sino que a menudo encomienda la realización de éstos a ciertos organismos constituidos por elementos particulares que no forman parte de la administración misma, realizándose en estos casos el fenómeno llamado descentralización; además ante la imposibilidad de crear en todos los casos necesarios organismos especializados que recargarían considerablemente el presupuesto de la administración, entonces se autoriza a organizaciones privadas su colaboración, haciéndolas participar de este modo en la función administrativa. Los tratadistas están de acuerdo en que no es preciso que el servicio público sea prestado directamente por el Estado, y éste puede delegar sus facultades en elementos particulares, mediante un acto denominado "concesión".

Los servicios públicos deben satisfacer necesidades colectivas, siendo éste uno de los elementos que lo diferencian de los servicios de índole privada.

"Cuando se trata de servicios públicos, más que el cumplimiento del contrato - concesión se debe tener en cuenta el servicio público mismo que está en juego con el interés vital de la colectividad. El interés de la sociedad y del Estado, en el cumplimiento de los llamados contratos administrativos, es superior al de los concesionarios cuando se trata de actos que tienden a satisfacer necesidades comunales de primordial importancia". (17)

(17) Semanario Judicial de la Federación. Tomo XXXVIII, pág. 709. Cía. Hidros, S.A., 24 de Mayo de 1933.

El servicio público trae aparejada una intervención especial e indirecta del Estado que consiste en la regulación por medio de disposiciones de carácter legislativo o reglamentario, con el objeto de tutelar los intereses de la comunidad, con el objeto de satisfacer no los intereses privados de quienes los prestan, sino los intereses de la generalidad. Además, la regulación estatal de los servicios públicos es hecha mediante las condiciones establecidas en las concesiones que, de acuerdo con su naturaleza, son actos de carácter reglamentario a la vez que contractual, y también por medio de leyes enmendadas exclusivamente a la reglamentación de determinado servicio, así como por medio de inspecciones.

Como ejemplo de algunos de los conceptos regulados por el Estado en la prestación del servicio público, podemos señalar el que se refiere a las tarifas de los precios que los usuarios deberán pagar por recibirlos. En las empresas privadas los precios están regidos por la ley económica de la oferta y la demanda, por tal razón - cuanto más grandes sean las necesidades colectivas, los precios para la satisfacción de las mismas serán más elevados que cuando la necesidad o demanda sea menor, lo que da por resultado la inestabilidad de los precios, quedando en muchas ocasiones los servicios necesitados fuera del alcance económico de la inmensa mayoría que constituye la comunidad social, pudiendo observarse que no existe una fijeza o estabilidad en las cantidades que los usuarios deberán erogar para recibir el servicio. En los servicios públicos prestados por el poder público o bajo su intervención, éste fija las tarifas con el objeto de evitar que los servicios queden fuera del alcance de la mayoría de los componentes de la sociedad, señalándose los precios que considere dentro de las posibilidades de estos últimos, evitando así que los concesionarios ambicionando mayores utilidades, pueden subir los precios del servicio. No quiere decir esto que se sacrifiquen los intereses de los concesionarios al fijarse tarifas cuya observancia haya incosteable la empresa, pues la facultad reglamentaria del Estado no debe ser arbitraria o discrecional guiándose sólo por el propósito de hacer más barato el uso del servicio, sino debe considerarse con -

trolada o limitada por la necesidad de mantener el equilibrio financiero de la concesión y por la necesidad de que el servicio subsista en las mejores condiciones para el servicio del público, es decir la administración debe asegurar cierto beneficio al concesionario o al menos no privarlo de él.

El poder público debe también asegurar que las prestaciones sean regulares, continuas y uniformes; podemos decir que estas características son las de mayor importancia para la existencia de los servicios públicos.

Las empresas privadas, persiguen como principal objetivo la obtención de utilidades y secundariamente, como manera para obtenerlas, la prestación del servicio; pueden prestar el servicio durante el tiempo que consideren necesario para obtener el cúmulo de utilidades que se han propuesto, y en un momento dado pueden dejar de prestarlo, cuando estimen conveniente para sus intereses, sin importarles si la necesidad a satisfacer es o no urgente; esto implica que los servicios prestados por empresas privadas no son forzosamente regulares, continuos y uniformes, lo que no ocurre con los servicios públicos en virtud de que se trata de una obligación jurídica impuesta por el Estado, quien debe garantizar la regularidad, continuidad y uniformidad de dichos servicios. (Regular, uniforme y continuo: Lo que conserva el ritmo inicial, lo que funciona sin intermitencias, siempre en la misma forma y condiciones establecidas por las leyes y concesiones).

En la ejecutoria pronunciada en el amparo "Sindicado de Trabajadores del Alíjo y Similares de la República Mexicana, en abril de 1940, Tomo LXIV, pág. 1802 del Semanario Judicial de la Federación, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, observa que no debe permitirse el aumento arbitrario e indefinido de las tarifas, sin consideración al interés general ni al perjuicio que sufriría el público, - pues en tales condiciones, dichos servicios no se prestarían en provecho del pueblo, sino en beneficio de determinadas personas contratantes y podrían desequilibrar el estado económico del país.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido la -

tesis de que la sociedad y el Estado tienen interés en que no se interrumpa la prestación de los servicios públicos. (18)

(18) Amparo solicitado por Manuel Repetto Niévez. Semanario Judicial de la Federación. Tomo XX, pág. 663.

B) EL SERVICIO PUBLICO; SUS DIFERENCIAS CON EL SERVICIO ADMINISTRATIVO Y EL SERVICIO AL PUBLICO.

a).- Dijimos que servicio público es cuando directa o indirectamente el Estado, realiza una actividad con el fin de satisfacer necesidades de interés colectivo; en el orden material correos, telégrafos, etc.; en el orden financiero proporcionar créditos, finanzas, etc.; en el orden cultural la enseñanza en todos sus grados y formas.

b).- Servicio administrativo.- En el artículo 30 del Código Fiscal de la Federación se alude a esta clase de servicio... "Son derechos las contraprestaciones requeridas por el poder público en pago de servicios de carácter administrativo prestados por él..."

El servicio administrativo podemos decir que es el género - próximo de los servicios públicos, pero mientras en éstos se individualiza el servicio satisfaciendo la necesidad de un individuo, como en el caso de que una persona haga uso del servicio de correos, en aquéllos se satisface la necesidad colectiva en forma general, como en el caso del alumbrado público; existe una necesidad colectiva, se presta el servicio y se satisface en general la necesidad de la colectividad.

c).- Por lo que respecta a la noción de servicio al público haremos la distinción indicando que en esta forma de servicio existe un interés del particular de por medio para la realización del mismo, sucediendo lo contrario de los servicios públicos, ya que en éstos, es el Estado el que se interesa por la prestación a la satisfacción - de las necesidades colectivas, y en aquéllos el interesado es el particular.

Tenemos el caso de que un individuo establezca una tienda - de abarrotes, esto es un servicio al público, el comerciante busca su beneficio, y el público satisface una necesidad, por su parte el Estado vigila que se cumplan las disposiciones de salubridad y que se res

peten los precios fijados; pero cuando el Estado no limita su actuación a lo antes señalado sino que, se interesa por la prestación a la satisfacción de las necesidades colectivas, por considerar que su intervención debe orientarse con el objeto de proteger a la mayoría, - que no puede pagar y de este modo satisfacer sus necesidades más ingentes convierte este servicio al público, en un servicio público, - como en el caso de la "CONASUPO".

C) FORMAS EN QUE SE PRESTAN LOS SERVICIOS PUBLICOS.

Los servicios públicos tienen diferentes formas en que son ejercidos para satisfacer las necesidades de la colectividad. El Maestro Serra Rojas ha hecho una clasificación de las formas de ejercer los servicios públicos ante el reclamo de las mismas necesidades públicas, ya que son ellas las que imponen al Estado la necesidad de atenderlas de una manera eficiente y continua. "Los modos más frecuentes de ejercer los servicios públicos son los siguientes:

- a).- La administración directa.
- b).- El arriendo y la administración interesada.
- c).- La concesión de servicios públicos.
- d).- La descentralización por servicio.
- e).- Las empresas de economía mixta.
- f).- Las obras subvencionadas.
- g).- Otras formas de manejo de servicios públicos.

Los servicios públicos no están organizados de la misma manera. Se puede distinguir dos categorías: según que la gestión del servicio esté asegurada por una institución pública, o esté confiada a un particular." (19)

Por lo anteriormente expuesto vemos, que la ejecución del servicio puede estar a cargo de una entidad de tipo estatal, y así estamos en presencia de una administración que presta directamente el servicio público, lo cual hace con sus propios recursos y medios, sean éstos patrimoniales o técnicos. Esta tendencia apareció princi-

(19) Serra Rojas, Andrés.- Derecho Administrativo. 6a. Edición. México, D.F. 1961. pág. 253.

palmente a partir de la Segunda Guerra Mundial, y ha tenido un desarrollo inusitado, ya que en realidad el Estado lentamente va absorbiendo en sus poderosas manos el ejercicio de los servicios públicos de un país, y así vemos que un servicio público prestado directamente por el Estado es por ejemplo el servicio de correos, telégrafos, agua potable, drenaje en las ciudades, etc.

Pero por otra parte se ha dicho que no es aconsejable que el Estado se convierta en un contralor de todas las actividades de sus gobernados y satisfactor de todas sus necesidades, como sucede en los países sujetos al régimen comunista, en los países regidos por principios democráticos liberales el Estado faculta a empresas privadas para el ejercicio de un servicio público bajo determinadas condiciones fijadas por la misma administración, como el pago de cierta cantidad o participar en los ingresos de la empresa.

Además la administración puede percibir ingresos por un servicio como el siguiente: nombra un gestor del servicio asignándole un porcentaje sobre los diversos ingresos que tenga el mencionado servicio, es el caso de la administración interesada, este sistema se aplica en algunos países europeos en materia recaudatoria, principalmente en España. (20). En ocasiones se confía a los particulares, bajo su propio riesgo y utilizando sus finanzas determinado servicio; esta delegación que hace el Estado de un derecho constituye la concesión de servicio público, en que el particular usando sus propios recursos, presta el servicio bajo la inspección y control del Estado, así tenemos la concesión del suministro de Teléfonos de México, la de transporte de pasajeros por carretera, por aire y por mar.

Debemos también hacer mención de los establecimientos públicos que prestan el servicio público por medio de una persona jurídica que ha sido creada por el Estado con su patrimonio propio, la doctrina francesa ha sostenido que estos establecimientos son personifica-

(20) Derecho Administrativo.- Carlos García Oviedo; pág. 190. Ed. de Palma, Buenos Aires.

ción del servicio público que prestan, porque su objeto es realizar el fin para lo que fueron creados, y para eso cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propios, como es el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México y el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, etc. Por otra parte encontramos que existen empresas llamadas de economía mixta, en las cuales la organización y dirección está dirigida conjuntamente por representantes del Estado y de los particulares, los cuales manejan el servicio conforme a las reglas del derecho privado, teniendo el Estado cuando menos el 51% de las acciones del capital ya sea adquiridas o pagadas, además posee facultades para nombrar directores de la empresa o bien para vetar las resoluciones de los mismos, como ejemplo de éstas tenemos a: Almacenes Nacionales de Depósito, S.A. Escritura constitutiva del 22 de abril de 1937. Así mismo pueden existir servicios públicos cuyo manejo está en manos de particulares, pero con limitaciones respecto a su estado financiero, en éstos el Estado interviene concediendo determinados privilegios como subvenciones, exención de impuestos, o también en forma de subsidios, etc., como ejemplo de éstas tenemos a: los colegios particulares.

D) APRECIACIONES SOBRE EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTES.

"Por servicio público se entiende toda actividad encaminada a satisfacer una necesidad colectiva, económica o cultural, para cuya satisfacción es indispensable desarrollar un esfuerzo regular, contínuo y uniforme." "Aunque por regla general esos servicios están encomendados al poder público hay veces que por razones económicas, son encomendados a organismos descentralizados, pero no por ello cambia la naturaleza del servicio público". (21)

En el primer caso nos encontramos con la actividad que la administración directamente desarrolla en la ejecución del servicio público, y, en el segundo caso vemos que este servicio es encomendado a un organismo descentralizado.

El transporte de pasajeros es un servicio público que en principio debe ser suministrado por el Estado, pudiendo prestarse por personas físicas o morales sólo por la facultad expresa de la ley. Así vemos que el artículo 3° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice: "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ella quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales". Por su parte el artículo 8° de la mencionada ley, establece que: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos". En el artículo 48° se estipula que: "No deberá explotarse una vía general de comunicación, sin que medie autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".

De la lectura de los artículos transcritos, se desprende que los principios de la tesis del Maestro Fraga acerca del servicio

(21) Semanario Judicial de la Federación, Tomo XV. págs. 1252 y 1948.

público se encuentran en ellos, pues "en las concesiones para servicios públicos, el Estado no se limita a reglamentar una actividad privada sino que hace que el servicio que debía prestarse por el propio Estado se preste por una empresa privada sujeta al acto de concesión, que establece un equilibrio entre el interés público y el interés privado del concesionario". (22)

Encontramos también los elementos que se consignan en la tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, continúa y uniformemente (artículos 152 al 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).- Estas características en el servicio de transporte son esenciales, ya que el no prestarlo en esta forma puede constituir en determinadas circunstancias la caducidad de la concesión en virtud de la cual se presta el servicio público.

A mayor abundamiento y con el objeto de demostrar que el transporte de personas sí constituye un servicio público, podemos agregar que el transporte como servicio público concesionado, se presta en forma obligatoria, es decir, está a la orden de todo aquel que quiera usarlo y si el concesionario no presta ese servicio, tendrá la obligación de indemnizar a aquel que resulte perjudicado por la falta de prestación, además de las sanciones administrativas que por este motivo se le impongan. Por otra parte la igualdad presupuesta esencial en los servicios públicos la encontramos en el transporte de pasajeros, ya que el usuario cualquiera que sea su condición deberá ser tratado en igualdad de condiciones que los demás. También el transporte de personas está sujeto a sufrir las modificaciones necesarias en su prestación, si el interés general así lo exige es decir, está sujeto como todos los servicios públicos a las necesidades que dicte el interés general.

Reforzando lo anteriormente expuesto, vemos que la Suprema Corte de Justicia de la Nación considera que el transporte sí es un servicio público, y al respecto transcribimos las siguientes ejecutorias: "No es admisible que el servicio público de autotransportes sólo puede tener lugar cuando los vehículos están a disposición de

(22) Gabino Fraga.- Derecho Administrativo; pág. 533.

las personas que lo soliciten. Tal afirmación es fundada únicamente - cuando se trata de aprovechamiento de vías generales de comunicación en la explotación de servicios públicos, de autotransportes, materia regulada por la ley de Vías Generales de Comunicación y por otras leyes de esa materia..." (23)

"El servicio de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler encaja dentro de la correcta interpretación doctrinaria de - servicio público, ya que reúne los siguientes requisitos: interés - por el establecimiento, regulación y control del citado servicio; que conforme a esos preceptos legales, se está previniendo que sólo mediante la intervención del Estado pueden garantizarse al público las máximas condiciones de eficiencia, seguridad, orden, regularidad y - economía en el ejercicio de la actividad de los particulares empresarios del mencionado servicio; y finalmente que sólo mediante autorización expresa del propio Estado, puede ser desempeñada la actividad de que se trata; por lo cual debe estimarse que el aludido servicio de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, queda definido, sin género de duda, como caso típico de actividades que constituyen, tal clase de servicio público encomendado a particulares según las disposiciones de las leyes en cuanto a requisitos que éstos deban cumplir y en cuanto a condiciones a las que deba someterse la autoridad para el otorgamiento de autorización y permisos; en el concepto - de que por lo que atañe a la empresa particular que se dedique a tal actividad, ésta se desempeñará, una vez autorizada, de acuerdo con - sus peculiares reglas técnicas y científicas y de acuerdo con las normas jurídicas que de manera general regulan la actividad correspondiente." (24)

(23) Gas Servicio Público de Autotransportes. Suministro Revisión Fiscal 512/59. Cía. Mexicana de Gas Combustible, S.A. 17 de Agosto - de 1960. Volumen XXXVIII; pág. 58.

(24) Martínez Roberto y coags. Pág. 801. Tomo CXVIII.

Creemos que con las tesis anteriores queda plenamente demostrado que el transporte de personas sí constituye un servicio público, y a mayor abundamiento el artículo 1° del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal establece que: "El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un servicio público, cuya prestación es facultad, corresponde al citado departamento decidir si en vista de las necesidades del público, la prestación de dicho servicio debe hacerse por el propio departamento o si esa prestación puede encomendarse a empresas o particulares..."

E) CLASES O TIPOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTES.

Los servicios de transportes se pueden clasificar en:

- 1.- Federales.
- 2.- Estatales.
- 3.- Municipales.

"Por lo que se refiere a los servicios públicos federales, su naturaleza se determina por las facultades de los órganos federales. El planteamiento de este problema es semejante a la determinación de la competencia en determinadas materias como impuestos, aguas, etc."

"El artículo 126 de la Constitución establece que: 'las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados'. - Determinada la competencia del órgano federal, puede crearse en una ley la organización de un servicio público".

"El propio artículo 124 de la Constitución reserva a las autoridades locales las materias que no sean federales. Las Constituciones de los Estados regulan estas materias, que forman la materia de los servicios locales, que deben ser regulados por leyes que expidan las legislaturas de los Estados".

"Los servicios públicos municipales son aquellas organizaciones que atienden problemas que afectan principalmente al manejo de una ciudad, o de una circunscripción territorial, como saneamiento, agua potable, alumbrado, policía, transportes, jardines, cementerios, diversiones públicas, etc." "Municipalizar un servicio es entregar a las autoridades municipales un servicio, que ha estado atendido por los particulares". (25)

(25) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit.; págs. 251 y 252.

Entre los servicios públicos de transportes federales, --- podemos señalar a los ferrocarriles, los transportes marítimos, los aéreos y los autotransportes en general.

Entre los servicios públicos de transportes municipales te nemos los autobuses o camiones de pasajeros, los taxis o autos de al qu iler y los trolebúses o Servicio de Transportes Eléctricos del Dis trito Federal, del cual nos ocuparemos en especial en los siguientes cap ítulos.

El servicio público de transportes de pasajeros en el Dis trito Federal, tiene su fundamentación en el Reglamento para el Servi cio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, publicado en el diario oficial del 14 de abril de 1942, que en su artículo 3° establece: "Para la explotación del servicio local de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por empresas o particulares, se requiere la autorización previa de las autoridades del Departamento - del Distrito Federal, sea cual fuere el tipo de vehículos empleados y su sistema de propulsión". El artículo 4° nos dice "Que la autoriza ción a que se refiere el artículo anterior podrá consistir en: a) - Concesiones; b) Permisos".

Frecuentemente en la práctica se confunden los términos con cesión y permiso; trataremos de establecer la distinción entre ambos términos.

Otto Mayer nos dice al respecto que el permiso presupone - una actividad que determinada persona va a ejercer por su cuenta, ac tividad que por su naturaleza podría ejercerse en virtud de la libertad natural, pero que debido a una prohibición establecida por la policía en forma de una regla de derecho, no puede ser superada si no - es a través del permiso. El permiso se contrae a autorizar el ejerci cio de un derecho preexistente y la concesión en cambio, crea un dere cho que favorece al concesionario. La concesión confiere al concesio nario algo que no se considera comprendido en la libertad natural, es un poder de actuar derivado del Estado.

"Las concesiones hacen nacer un derecho y los permisos o au torizaciones son aquellos que superan un obstáculo que impide el ejer

cicio de un derecho que ya existía, transformándolo de potencial en actual". (26)

En atención a los criterios señalados, podemos encontrar - las siguientes distinciones entre permiso y concesión:

El permiso se otorga en beneficio directo del permisionario y la concesión tiene como presupuesto necesario el interés general. - El permiso se otorga sobre un derecho ya existente y la concesión - crea un derecho nuevo. Mientras que el permiso es un acto unilateral y puede ser revocado unilateralmente por la administración, sin la - previa indemnización al concesionario.

(26) Vázquez del Mercado, Alberto.- Concesión Minera y Derechos Rea - les. 1946; pág. 5.

CAPITULO II.

REGIMEN LEGAL.

a) El régimen legal del servicio público de transportes en México.

1.- Centralización

2.- Descentralización.

b) La concesión.

c) Antecedentes del transporte.

A) EL REGIMEN LEGAL DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTES EN MEXICO.

La administración de los servicios públicos de transporte, pueden ser llevados a cabo por el Estado, por organizaciones descentralizadas o a través de la concurrencia del Estado y de los particulares, en la inteligencia que la prestación de los servicios públicos jamás puede estar sólo a cargo de los particulares.

Los servicios públicos indiscutiblemente son de la incumbencia del poder público, constituyen una actividad inherente al Estado; se trata de una función propia e ineludible del propio Estado, pero desde luego varía según la forma de organización administrativa, y nos encontramos que dos son las formas a que puede reducirse la estructura administrativa; el régimen de centralización y el régimen de descentralización.

Centralización.- (Características).- "La centralización es un régimen administrativo en el cual el poder de mando se concentra totalmente en el Estado, que es la única persona jurídica titular de derechos, la cual mantiene la unidad estadual agrupando a todos los órganos en un régimen jerárquico". (27)

"Centralizar es atribuir a determinadas autoridades administrativas un poder de decisión necesario para realizar funciones propias de la institución a que pertenece esa autoridad". (28)

"Centralización para Sayaguez Laso, es: "la manera como se vinculan y coordinan entre sí los diversos órganos que dependen de un mismo jerarca y están vinculados en forma tal que el jerarca concentra en sus manos la decisión del conjunto". (29)

(27) Dr. Andrés Serra Rojas.- Derecho Administrativo. Librería Manuel Porrúa, S.A. México, 1959; pág. 378.

(28) Bielsa, Rafael.- Ciencia de la Administración. Buenos Aires, 1955; pág. 242.

(29) Sayaguez Laso, Enrique.- Tratado de Derecho Administrativo. Tomo I, pág. 191.

Gramaticalmente, centralizar significa reunir toda la actividad en el gobierno supremo, asumiendo el gobierno central toda la autoridad; cuando las potestades públicas se concentran en uno o más órganos, se centraliza, implica necesariamente dependencias de un poder central, o sea llevar todas las funciones de un organismo a un centro común, de donde luego descienden para llegar a las extremidades.

"Existe el régimen de centralización administrativa cuando los órganos se agrupan colocándose unos respecto de otros en una situación de dependencia tal que entre todos ellos existe un vínculo que, partiendo del órgano situado en el más alto grado de ese orden, los vaya ligando hasta el órgano de ínfima categoría, a través de diversos grados en los que existen ciertas facultades a las que más adelante vamos a referirnos. La relación jurídica que liga a los diversos órganos colocados en la situación que acabamos de describir, constituye lo que se denomina relación jerárquica. Mediante dicha relación se explica como se mantiene la unidad del poder administrativo, a pesar de la diversidad de los órganos que lo forman. La conservación de esa unidad está garantizada por la concentración del poder de decisión y del de mando; en este sistema no todos los miembros o empleados del engranaje administrativo tienen facultades para resolver, o realizar actos jurídicos creadores de situaciones de derecho, o imponer sus determinaciones, sino que existe un número reducido con competencia para dictar las resoluciones y para imponer sus determinaciones, y los demás órganos realizan los actos materiales necesarios para auxiliar a aquellas autoridades poniendo los asuntos que son de su competencia en estado de resolución. En este régimen de centralización un secretario de estado tiene la posibilidad de resolver todos los asuntos encomendados a su dependencia, porque su intervención personal se reduce al momento en que es necesario dictar la resolución; pero todos los actos previos a la misma están encomendados al grupo de empleados que dependen de él. Además en este régimen la concentración de la fuerza pública existe de tal manera que las medidas de ejecución no pueden llevarse a cabo por cualquier órgano de la propia ad

ministración, sino por un reducido número de ellos a quienes legalmente se les otorga competencia para ese efecto". (30)

En nuestro derecho administrativo encontramos en el sistema que estudiamos, las siguientes facultades o poderes: "1.- De nombramiento; 2.- De mando; 3.- De vigilancia; 4.- Disciplinario; 5.- De revisión; 6.- Para la resolución de conflictos de competencia.

1.- Poder o facultad de nombramiento: Esta facultad recae en el C. Presidente de la República, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 89 Constitucional en sus diversas fracciones.

2.- Poder o facultad de mando: Es la facultad de las autoridades superiores de dar órdenes e instrucciones a los órganos inferiores, señalándoles el lineamiento o norma de conducta que deben seguir en el ejercicio de las atribuciones que les son encomendadas. (31)

3.- Poder o facultad de vigilancia: Por medio de esta facultad la autoridad administrativa central, puede conocer los actos realizados por las autoridades inferiores. (32)

4.- Poder o facultad disciplinario: Es un procedimiento de represión dentro de la administración pública, de todo aquello que perjudique a la administración y a los particulares, por la acción de los órganos administrativos. (33)

5.- Poder o facultad de revisión: Permite a la -

(30) Fraga, Gabino.- Derecho Administrativo. México, 1955; págs. 295 y 296.

(31) Fraga, Gabino.- Op. cit. pág. 596

(32) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 380

(33) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 381

autoridad superior de oficio o a petición de partes, revisar, aprobar y obligar a la autoridad inferior a subordinarse a la ley. (34)

6.- Poder o facultad para la resolución de conflictos de competencia: Le permite delimitar los campos de acción de los órganos administrativos. (35)

En México, la organización del Poder Ejecutivo, está basada en el régimen centralizado; nuestra Constitución señala que el Poder Ejecutivo sea depositado en una sola persona que se denomina Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, y que posee un doble carácter: de órgano político y de órgano administrativo; cuando su voluntad constituye la voluntad del Estado actúa como órgano político y -- como órgano administrativo cuando realiza actos como autoridad administrativa, pues el Presidente de la República se encuentra en la cima de la organización centralizada, concentrando en su persona todos los poderes antes mencionados.

Descentralización.- Cuando la administración se descarga de algunas de sus labores, encomendando facultades de decisión en unos casos de ejecución en otros y de consulta en los demás, a ciertos órganos constituidos por elementos que no forman parte del personal de la misma administración, existe el régimen de descentralización, el cual presenta diversas variantes o formas de realizar el servicio público y por lo tanto el servicio público de transportes.

La descentralización administrativa obedece a causas de diversa índole, siendo tal vez la más importante, el hecho de dar la solución de manera práctica, a los problemas originados por la vida moderna, y que la organización demasiado rígida del Poder Ejecutivo no puede resolver ágilmente.

(34) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 402

(35) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 403.

"La descentralización es el resultado de la reacción del Estado contra la tendencia centralizadora del gobierno; es un régimen de carácter democrático y contrapeso natural de la centralización que es autoritaria. Es por medio de estos dos principios que el Estado conserva el necesario equilibrio". (36)

"Jurídicamente la descentralización implica una delegación de facultades a las personas morales territoriales en favor del propio servicio, quedando éste personalizado con recursos propios, con poder de decisión sin perder su ligamen con aquéllos". (37)

"La descentralización constituye todo un procedimiento que implica un criterio de justo medio entre la centralización y los procedimientos del sistema de autonomía". (38)

"La descentralización consiste en una repartición de competencias administrativas en diversas personas relacionadas en un modo indirecto con la autoridad central". (39)

"Consiste en confiar la realización de algunas actividades administrativas a órganos que guardan con la administración central una relación que no es la de jerarquía". (40)

"Es una forma de organización administrativa en la que se integra una persona de derecho público, la cual administra sus negocios con relativa independencia del poder central, sin desligarse de la orientación gubernamental". (41)

Vemos que la descentralización tiene dos elementos fundamentales:

(36) Bielsa, Rafael.- Op. cit. pág. 397.

(37) García Oviedo, Carlos.- Derecho Administrativo. Madrid, 1959; - pág. 319.

(38) Posada; cit. por Villegas Basavilbazo, Benjamin.- Derecho Administrativo. Buenos Aires, 1950; pág. 251.

(39) Villegas Basavilbazo, Benjamin.- Op. cit. pág. 254.

(40) Fraga, Gabino.- Op. cit. pág. 603.

(41) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 407

a).- Un traspaso de poderes de administración de la autoridad central a otros órganos, y, el control que ejerce la autoridad central sobre esos órganos.

Diversas formas de descentralización.- "Los autores modernos de derecho administrativo siguen diversos criterios para clasificar las formas descentralizadas".

"León Duguit considera las siguientes formas de descentralización:

- a).- La descentralización regional;
- b).- La descentralización patrimonial.;
- c).- La descentralización funcionalista y
- d).- La concesión".

"Por su parte, el Dr. Gabino Fraga considera, inspirado en la escuela realista del derecho, tres formas importantes:

- a).- La descentralización por región;
- b).- La descentralización por servicio y
- c).- La descentralización por colaboración". (42)

El Dr. Andrés Serra Rojas considera dos grupos de organismos descentralizados:

- a).- La descentralización regional y
- b).- La descentralización por servicio.

a).- La descentralización regional.- Es una forma de organización administrativa descentralizada, que tiene por finalidad la -

(42) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 410

creación de un ente público, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, que atiende las necesidades particulares de una limitada circunscripción territorial. (43)

Este sistema significa la posibilidad de prestar el servicio en forma más eficaz, en beneficio de la colectividad o de una mayor número de personas, ya que en el sistema de centralización la atención del servicio se llevaría a cabo en forma lenta y complicada en vista de que no se cuenta con los elementos suficientes para conocer en detalle las necesidades de cada región; no quiere decir esto - que la descentralización no presente algunos inconvenientes, pues podemos señalar como ejemplo: que debilita el poder central, disminuye su fuerza y le impide en un momento dado atender eficazmente a la satisfacción de las necesidades colectivas. Sin embargo si algún servicio público es prestado o atendido por elementos políticos, no tiene la seriedad que el caso requiere máxime que en nuestro medio los políticos se preocupan más bien por la política que les da poder y posición económica bien consolidada y no por el servicio público que tienen de a dar a la colectividad beneficios.

b).- La descentralización técnica o por servicio.- "La descentralización por región sólo es útil para administrar intereses locales; pero el Estado tiene también encomendada la satisfacción de necesidades de orden general, que requiere procedimientos técnicos sólo al alcance de funcionarios que tengan una preparación especial.- Los servicios que con ese objeto se organizan conviene desprenderlos de la administración central, tanto para ponerlos en manos de individuos con preparación técnica que garantice su eficaz funcionamiento, como para evitar un crecimiento anormal del poder del Estado del que siempre se sienten celosos los particulares. La forma de conseguir ese propósito es dar independencia al servicio y constituirle un pa -

(43) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 412

trimonio que sirva de base a su autonomía". (44)

"La descentralización técnica o por servicio que se desarrolla en nuestro país está inspirada en la organización de los establecimientos públicos de la doctrina francesa. (El establecimiento público dice Waline, es siempre una persona moral, por consiguiente, un centro de intereses jurídicamente protegidos; tiene un patrimonio afectado a fin determinado, y administrado según las disposiciones del texto legal o reglamentario que lo ha organizado. (45)

Cuando para la realización de un servicio público determinado el Estado distribuye su competencia en órganos creados por él y distintos a los del Poder Ejecutivo, nos encontramos con la forma de la descentralización por servicio, que ha desarrollado en nuestro país, inspirada en la organización de los establecimientos públicos de la doctrina francesa.

Paul Duez y Guy Debeyre nos resumen la necesidad de los organismos descentralizados por servicio diciendo:

"El procedimiento del establecimiento público permite descongestionar a la administración general, sustrae el servicio a las influencias parlamentarias y asegura una gestión más independiente confiándole a los técnicos con asociación posible de los representantes de los usuarios del servicio".

"Se espera, por este procedimiento, asegurar un mejor rendimiento del servicio con una gestión más económica. Los excedentes de los ingresos no son reintegrados al presupuesto general del Estado o al de las colectividades descentralizadas, ellos aprovechan el presupuesto propio del servicio, lo que constituye para los agentes encargados del servicio un poderoso estímulo para una gestión sabia y económica".

"El procedimiento estimula las liberalidades, donaciones y legados. Un particular gratificará más voluntariamente al servicio especializado correspondiendo precisamente al objeto que él desea alentar, que a una persona administrativa con una competencia general,

(44) Gabino Fraga.- Op. cit. pág. 605

(45) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 415

esta última puede a veces desviar la liberalidad de su objeto y no ejecutando fielmente la carga que grava la liberalidad".

Algunas veces la adopción del procedimiento es motivado por preocupaciones financieras egoístas del Estado. La creación de un establecimiento público, con su presupuesto propio, será un medio para descongestionar aparentemente, el presupuesto de gasto del Estado, haciendo salir de éste los gastos relacionados al servicio considerado".- (46)

La descentralización técnica o por servicio, se desarrolla a través de los servicios públicos, que como ya dijimos, son las actividades que tienen como fin satisfacer de modo concreto, necesidades colectivas permanentes, de carácter económico o cultural que, por su generalidad y constancia deben estar sujetas a una regulación especial del poder público, consideradas en conjunto o como un todo, lo cual tiene por finalidad garantizar la prestación de los servicios públicos de dichas actividades suponen, de una manera continua, regular y uniforme. A este tipo de descentralización dentro del derecho francés se le conoce con el nombre de establecimientos públicos, distintos de los establecimientos de utilidad pública que son aquellos formados a iniciativa de los particulares, y que sólo son coadyuvantes de la administración pública.

En nuestro país el desarrollo de la descentralización administrativa ha sido irregular y sin una unidad de sistema doctrinal o legislativo; nuestra legislación usa muy variadas denominaciones para las instituciones descentralizadas.

Nuestra Constitución, no menciona expresamente a los organismos descentralizados, salvo en la fracción XXXI del artículo 123, que dice: "La aplicación de las leyes del trabajo corresponden a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales, en asuntos relativos a la industria textil, eléctrica, cinematográfica, hulera y

(46) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 416

azucarera, directa o descentralizada por el gobierno federal, empresas que actúen en virtud de un contrato o concesión federal, y las industrias que les sean conexas; a empresas que ejecuten trabajos en zonas federales y aguas territoriales; a contratos colectivos que hayan sido declarados obligatorios en más de una entidad federativa, y, por último; las obligaciones que en materia educativa correspondan a los patronos, en la forma y términos que exija la ley respectiva".

Es imposible admitir que esta disposición sea la fundamentación constitucional de los organismos públicos descentralizados, sino más bien que es la solución al problema que le representaban al Estado en materia de trabajo los organismos públicos descentralizados.

Nos dice el Maestro Serra Rojas, en su obra citada, que se ha pretendido deducir un apoyo constitucional para los organismos descentralizados en el artículo 73, fracción XXX de la Constitución, que dice: "Son facultades del Congreso: XXX.- para expedir todas las leyes que sean necesarias a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión".

"Las instituciones administrativas descentralizadas, se indica, tienen por objeto organizar y desarrollar esas facultades constitucionales, por lo que se considera que su fundamento radica en una facultad explícita. El argumento se considera demasiado elaborado". (47)

El artículo 2º de la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal, de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, reconoce dos medios para la creación de los organismos descentralizados: "A".- Mediante leyes expedidas por el Congreso de la Unión; y "B".- Por el Ejecutivo Federal en ejercicio de facultades administrativas. Con fundamento en esta segunda parte y del artículo 25 fracción II del Código Civil, el Ejecutivo federal ha creado diversos organismos descentralizados, uno de ellos es el denominado: "Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos".

(47) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 420

Comentamos que sólo una ley puede crear un organismo descentralizado. Debe prevalecer el principio de la supremacía de la ley, - por consiguiente, no es materia de un reglamento la creación de esos organismos. Por otra parte el Ejecutivo no tiene facultades administrativas para crearlos y, por último, el propio artículo 25 fracción II - del Código Civil, reconoce el mismo criterio al afirmar: "Las demás-corporaciones de carácter público reconocidas por la ley". (48)

La ley para el control por parte del gobierno federal, de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, - nos indica en su artículo 2°: "Para los efectos de esta ley, son organismos descentralizados, las personas morales creadas por el Estado, mediante leyes expedidas por el Congreso de la Unión o por el Ejecutivo Federal en ejercicio de sus facultades administrativas, cualquiera que sea la forma jurídica que adopten y siempre que, además, satisfagan algunos de los siguientes requisitos:

a).- Que sus recursos hayan sido o sean suministrados en su totalidad o en parte por el gobierno federal, ya en virtud de participaciones en la constitución del capital, de aportaciones de bienes, concesiones o derechos, o mediante suministros presupuestales, subsidios, o por el aprovechamiento de un impuesto específico.

b).- Que su objeto y funciones propias, impliquen una atribución técnica especializada para la adecuada prestación de un servicio público o social, explotación de recursos naturales o la obtención de recursos destinados a fines de asistencia social.

Como ejemplos de organismos descentralizados por servicio, podemos citar: la Universidad Nacional Autónoma de México; el Instituto Mexicano del Seguro Social; Petróleos Mexicanos; los Ferrocarriles Nacionales de México; el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores al Servicio del Estado; Servicio de Transportes - Eléctricos del Distrito Federal.

Además de los sistemas que se han referido, para satisfacer un servicio que corresponde prestar al poder público, existe otra forma que aún cuando no presenta la misma formalidad, sí se trata de dar también un servicio público. (49).

El Estado constituye una sociedad como la pudieran constituir particulares; emite acciones y se queda con la mayoría de ellas, lanzando los demás a la circulación para que sean adquiridas por los particulares; la administración de la sociedad queda en manos del Estado que tiene la mayoría de las acciones y de esta manera se asegura el control de la sociedad, esto corresponde a la necesidad no de fines lucrativos, sino para la buena prestación del servicio.

En uso de sus libertades los particulares crean empresas - que satisfacen necesidades colectivas de orden económico o cultural; mientras la empresa se guie exclusivamente por el interés de lucro de los dueños, no existe ni puede existir un servicio público, pero a medida que el interés privado va coincidiendo con el interés colectivo, el Estado se va interesando en el desarrollo de la actividad privada, y en un principio en uso de sus facultades de policía y después en - ejercicio de sus atribuciones de tutela de los intereses colectivos, - termina por organizar la empresa mediante una reglamentación adecuada que garantice la "regularidad y uniformidad" de dicho servicio, transformando la actividad privada en una actividad de servicio público, y mediante este procedimiento se han organizado en nuestro país un buen número de servicios públicos tales como: los transportes urbanos por medio de autobuses, tranvías, trolebuses, tren ligero, los de explotación de petróleos, los ferrocarriles, etc.

El Estado interviene regulando actividades privadas que satisfacen en el orden económico o cultural una necesidad colectiva, y, cuando esa regulación impone regularidad, continuidad y uniformidad en las prestaciones, se establece un servicio público en manos de parti- culares.

(49) Fraga, Gabino.- Op. cit. pág. 613

B) LA CONCESION.

Existen numerosas definiciones acerca de la concesión, de las cuales nos limitaremos a exponer algunas de ellas.

Rafael Bielsa afirma que la concesión "es un acto administrativo por el cual se atribuye a una persona (física o moral), un poder jurídico sobre una manifestación de la administración". (50)

José Gascón y Marín, "la concesión de servicios públicos es un acto de la administración en virtud del cual se otorga, mediante de terminadas condiciones un servicio de interés general, prestado por un particular con un carácter de servicio público, como si fuera realizado por la administración". (51)

Otto Mayer nos dice que la "concesión es un acto administrativo, mediante el cual se otorga a un súbdito, un poder jurídico sobre parte de la administración pública, que le es delegada". (52)

Carlos García Oviedo, nos dice: "La concesión consiste en la atribución de poder que la administración confiere a un particular para que efectúe una obra pública, reservándole durante cierto tiempo la explotación del servicio consiguiente, con el objeto de que pueda resarcirse de los gastos y obtener una ganancia. Transcurrido el plazo pasa al Estado el servicio". (53)

"La concesión es un acto administrativo por medio del cual se confiere a una persona extraña a la administración, una nueva condición jurídica, un nuevo derecho subjetivo. La concesión es la gracia merced, o reconocimiento expreso o tácito, que se otorga por la administración mediante ciertos requisitos o formalidades, confirmando un derecho, permitiendo su ejercicio o creando, bien a solicitud de un -

(50) Derecho Administrativo.- Tomo II, pág. 217. 1955.

(51) Derecho Administrativo.- Tomo I, pág. 367. 1952.

(52) Derecho Administrativo.- Tomo III, pág. 245.

(53) Instituciones de Derecho Administrativo. Sevilla, 1927; pág. -

particular, bien por oferta administrativa". (54)

El Estado, en determinados casos, combina sus intereses con los intereses de los particulares, creando empresas de economía mixta, o sea empresas que se sitúan en los límites del derecho privado y del derecho público. Dentro de la estructura de la sociedad capitalista, la concesión es un procedimiento por medio del cual se entrega a los particulares determinadas actividades, ya sea porque el Estado no está en condiciones de desarrollar, ya sea porque así lo estime útil o conveniente. Al otorgar la concesión el poder público considera el caso de poder ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto y la finalidad de la concesión y se asegura que el concesionario cuente con los medios adecuados para el establecimiento y explotación de la misma.

"La concesión estimula el fomento de la riqueza nacional, crea nuevos centros de trabajo, al mismo tiempo que el Estado recibe cantidades importantes por concepto de impuestos. El particular estimulado por el espíritu de lucro pone sus mejores esfuerzos para una explotación intensiva de los recursos naturales o una eficaz atención de los servicios públicos concesionados. De todas maneras y a través de la reversión los bienes concesionados pasan a poder del Estado, el que puede determinar el tipo de explotación que se les debe dar". (55)

"La tendencia en la actualidad es la plena nacionalización de las actividades que caen bajo el campo de la concesión administrativa. El Estado paulatinamente va cerrando el campo de la concesión en determinadas materias, tal es el caso del régimen del petróleo que proscribe la concesión petrolera; en el campo de la industria eléctrica numerosas empresas pasan a la administración del Estado y la Comisión Federal de Electricidad, va aumentando su actividad y sus importantes inversiones; en la minera, determinados productos como el uranio, el berilio, el oro y la plata se sujetan a restricciones de producción y venta; en tanto que el Estado fomenta la regulación directa de los servicios públicos. En materia de transportes el problema de la nacionali

(54) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 862.

(55) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 863.

zación se plantea ante los graves problemas que origina, principalmente los transportes urbanos, independientemente de que se ha operado una profunda transformación en lo que se refiere a los Ferrocarriles Nacionales.

"Las graves responsabilidades del Estado lo obligan paulatimamente a ir rescatando de la actividad privada aquellas actividades en las que debe predominar el interés público sin obstáculos e intereses privados que interfirieran con su régimen". (56)

Los legisladores con una conciencia plena del deber hacia la protección del país, elaboraron una legislación protectora y seleccionando al concesionario en razón de su nacionalidad y de esta manera encontramos que nuestra Constitución en la parte conducente del artículo 27, nos dice: "Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y accesiones o para obtener concesiones en explotación de minas, aguas o combustibles minerales de la República Mexicana. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos, bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder, en beneficio de la nación los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo". "En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas".

El Maestro Dn. Andrés Serra Rojas, en su obra citada, nos informa que la doctrina administrativa ofrece diversos criterios para determinar la naturaleza jurídica de la concesión, y en tanto que la doctrina administrativa francesa se inclina por la naturaleza contractual de la concesión, en la doctrina administrativa mexicana ha prevalecido el criterio de que es un acto de naturaleza compleja. Nos dice además que las diferentes opiniones que se han expresado para determinar la naturaleza de la concesión, pueden enunciarse en estos términos:

(56) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 863.

- a).- La teoría contractual de la concesión;
- b).- La concesión como acto contractual y meramente reglamentario regulado por la ley de la materia;
- c).- La concesión como un acto mixto.

En la teoría contractual de la concesión, vemos, que la concesión es el resultado de un contrato celebrado entre la administración pública y una persona física o una persona moral, que se denomina el concesionario, el cual se encarga de la realización de una obra o de la prestación de un servicio mediante prestaciones de carácter económico.

La teoría de la concesión como un acto unilateral y meramente reglamentario, sostiene que ésta, es un acto jurídico unilateral, sometido por mandato del poder público, a una situación legal y reglamentaria predeterminada, en la que el concesionario acepta las condiciones preestablecidas, sin que intervenga para nada y en ningún momento su voluntad.

En relación con la teoría de que la concesión es un acto mixto, el Dr. Gabino Fraga nos indica: "La única solución aceptable es, pues, la de considerar, como ya lo ha hecho gran parte de la doctrina jurídica, que la concesión es un acto mixto compuesto de tres elementos que, por estar condicionados unos a otros, no hacen perder el carácter unitario a la concesión. Estos tre elementos son:

- Un acto reglamentario.
- Un acto condición y
- Un contrato."

"El acto reglamentario fija las normas a que ha de sujetarse la organización y el funcionamiento del servicio, bien sea incluyendo dichas normas dentro del mismo acto condición, bien haciendo una remisión a las normas establecidas de antemano o a las que en lo sucesivo se establezcan por las leyes y reglamentos. La organización del ser

vicio comprende todas las normas técnicas necesarias para el manejo - del mismo, y que son idénticas a las que se dictarían si el servicio en vez de ser concesionado fuera administrado directamente por el poder público. Dentro de este primer elemento de la concesión, la administración puede variar en cualquier instante, de acuerdo con la necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario, pues no se trata de modificar una situación contractual". (57)

"Hoy día, el acto de la concesión se presenta como un acto complejo, como consecuencia de su carácter reglamentario y por otra parte, del carácter contractual el primer carácter dominante es este último. Son de naturaleza reglamentaria, todas las reglas que fijan la organización y el funcionamiento del servicio (prestación que proporciona a los usuarios, derechos, etc.), la situación no es sobre este particular, diferente a la del servicio administrativo directamente. Son condiciones de naturaleza contractual, la duración de la concesión, las ventajas especiales proporcionadas por la administración al concesionario (subsidios en especie o en dinero, garantías de interés, etc.) Entra sobre todo en el campo contractual la idea de un cierto equilibrio financiero de la concesión. Las obligaciones recíprocas que figuran en el acto de concesión no tienen un valor absoluto, ellas tienen un valor de relación; entre ellas se establece una cierta relación y en este régimen el que debe ser mantenido. No son las prestaciones (A, B, C) del concedente, las que son inmutables, ni aquellas (a,b,c) del concesionario, sino las relaciones que se han establecido entre A-B-C y a-b-c". (58)

La concesión de un servicio público es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado a un particular que asume todas las responsabilidades del mismo, pero que se remunera es contrapartida, por los ingresos que percibe de los usuarios del servicio con

(57) Fraga, Gabino.- Op. cit. pág. 621

(58) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 871 y ss.

cedido." (59)

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 8º nos habla de la concesión en materia de transportes, al decirnos: "Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta ley y su reglamento".

La ley que reglamenta la fracción I del artículo 23 capítulo tercero de la Ley Orgánica del Departamento del D.F., reforma y adiciona el capítulo sexto sobre servicios públicos de la misma, establece en el artículo 1º: "Para los efectos de esta ley, se entiende por servicio público el ejercicio de toda función o actividad que tenga por objeto la satisfacción de una necesidad pública, o de interés social, circunstancias que en cada caso determinará discrecionalmente el Jefe del Departamento del D.F., el que, al hacer dicha determinación decidirá si la prestación del servicio queda confiada a la administración o deberá concesionarse; si se presta por medio de un órgano descentralizado o conjuntamente, por el Departamento del D.F., con colaboración de los particulares".

Opinión personal del sustentante de lo que es "concesión".

Es un procedimiento por medio del cual, la administración pública entrega a los particulares determinadas actividades de interés colectivo, ya sea porque el Estado no esté en condiciones de desarrollar, ya sea porque así lo estime útil o conveniente; de este acto administrativo se genera un derecho subjetivo a favor del concesionario, el cual maneja el servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste en las cuotas que percibe el concesionario de los usuarios del servicio.

(59) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit. pág. 865.

C) ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE.

De acuerdo con la antropología y la arqueología, el hombre existe sobre la faz de la tierra, cuando menos hace unos cien mil años, y por los vestigios encontrados en algunos valles tales como los del río Nilo, el río Eufrates y el río Ganges, se supone que hace aproximadamente unos diez mil años, que el hombre al conocer la agricultura comenzó a fijar su residencia, abandonando el nomadismo. En épocas remotas el hombre no tuvo más que sus pies para ir y venir, abriendo obscuras veredas en el monte, o siguiendo quizás las pisadas del mamut o del jabalí. Con sus desnudos pies holló el césped de las estepas y las cañadas, en busca de agua que aliviara su sed, o tratando de encontrar frutos jugosos y dulces con que aplacar su hambre. Por siglos la vereda fué el único contacto entre las tribus de la prehistoria. Ahora nos parece sencillo subirnos al primer tren que pase y arrellanados en uno de sus cómodos asientos, gozar del panorama espléndido y tener el placer de llegar pronto a nuestro destino (metafóricamente hablando). Ahora se tienen muchas comodidades pero no siempre fué así.

Los estudios arqueológicos nos indican que hace unos seis mil años florecieron las antiguas civilizaciones, y que hace unos cinco mil años, probablemente en la Mesopotamia tuvo lugar la invención de la rueda, originada por la necesidad de superficie de rodamiento - que alojaron el incipiente tránsito. En la tumba de la reina, en las ruinas de la ciudad de Ur, en Mesopotamia se encontraron carretelas de cuatro ruedas que datan de tres mil años A.C. Dos grandes pueblos, el Asirio y el Egipcio, durante este período de la historia del mundo, - iniciaron el desarrollo de sus caminos, y existen indicios que indican la existencia de una ruta entre Asia y Egipto. Quinientos años A.C., - los cartagineses, construyeron un sistema de caminos de piedra a lo largo de la costa del Mediterraneo. Antes de la fundación de Roma los Etruscos construyeron caminos (830-350 A.C.) Herodoto (484-425 A.C.) - el historiador griego, menciona que los caminos de piedra más antiguos fueron construidos por el Rey Keops, de Egipto, para proporcionar una

superficie de rodamiento para el transporte de las inmensas piedras - destinadas a la erección de pirámides. Con el advenimiento del Imperio Romano, podemos aceptar la construcción científica de caminos, tales como la Via Appia, que fué iniciada por Appius Claudius, (312 A.C.) Las antiguas culturas de América; entre las que podemos citar la de los Mayas, probablemente antes de la era cristiana, en el sur de México y norte de Centroamérica; la de los Toltecas, que se establecieron en la meseta central de México por el año 752; la de los Aztecas que fundaron Tenochtitlán en 1325 y los Incas (1100A.C.), en el Perú, dejaron huellas de una avanzada técnica en construcción de caminos, siendo notables los llamados Caminos Blancos de los Mayas, formados con terraplanes de uno y dos metros de elevación, eran cubiertos con una superficie de piedra caliza, cuyos vestigios existen actualmente en Yucatán, Méx. El Imperio Azteca, pudo extenderse desde el Golfo de México hasta la Costa del Pacífico, gracias a las rutas trazadas por los indígenas. Los antiguos pobladores del Anáhuac no conocían ni el caballo, ni bestia de carga alguna, tampoco conocían la rueda, caminaban a pie llevando a costas las provisiones, trastos, ropas, lo mismo que a los ancianos y niños, y los individuos encargados de cargar se llamaban tamemes. Había muchos caminos, necesarios para mantener el dominio de los mexica sobre todos los pueblos sojuzgados y para el activo comercio que ellos hacían; los pochteca o mercaderes iban a regiones distantes para el trueque de productos, y habían instalado a lo largo del camino unas como galerías donde pasaban la noche abrigados. Las crónicas españolas de la época de la conquista (1512) mencionan que la capital azteca estaba situada en una isla al centro de un lago y que grandes calzadas la comunicaban con tierra firme. Estas calzadas incluían puentes elevadizos por la gran cantidad de barcas que cruzaban de uno a otro lado.

Los caballos fueron traídos por los conquistadores, pero para su uso personal, después fué traída la mula cuyo uso se generalizó entre la gente como medio de locomoción e instrumento de carga. Fué hasta el año de 1535 cuando en la Nueva España se conoció la conducción por medio de la rueda; el fraile Sebastián de Aparicio se ingenió

para construir carreteras, que vinieron a aliviar un poco la servidumbre de los indios, pues se empezaron a usar en el transporte de granos y mercancías. Uno de los caminos más importantes era el que conducía a Veracruz, ese camino y todos los demás que existían en el país fueron hechos por los indios y en tiempo de la Colonia fueron mejorados y ampliados para el paso de los caballos y las carretas. A mediados del siglo XVI los conquistadores españoles inician la construcción de caminos en América, como medio para extender su colonización y explotación de los recursos; durante el siglo XVII se hacen esfuerzos para mejorar los caminos ya existentes y se multiplica el número de vehículos tirados por animales; en el siglo XVIII el tránsito se incrementa con grandes esfuerzos, y a su desarrollo contribuye enormemente la introducción del cobro de cuotas de peaje, que permiten la construcción y conservación de los caminos. Esta práctica se hace común tanto en Europa como en las Colonias Americanas. En los Estados Unidos, el desarrollo de estos caminos influye grandemente a la expansión del territorio a su fortalecimiento económico. El siglo XIX se inicia con un incremento inusitado de la población, y durante este tiempo es la época de oro de las diligencias; se empieza a experimentar con vehículos de autopropulsión, utilizando la fuerza del vapor. El Ferrocarril de vapor inicia servicios comerciales en Inglaterra entre los años de 1825 y 1830. De 1836 a 1876 al ferrocarril se desarrolla, colocándose a la vanguardia de los medios de transportes, relegando a segundo término los caminos. En la última década del siglo XIX aparece el automóvil con motor de gasolina y renace la necesidad de conservar en buen estado los caminos. La primera guerra mundial tuvo enorme influencia en el desarrollo del vehículo de combustión interna. Notable fué la ventaja que militares y civiles observaron en el vehículo de motor de combustión interna y se dió rienda suelta a su producción.

CAPITULO III.

EL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS EN EL D.F., SU NATURALEZA Y FUN CION JURIDICA.

- a) Antecedentes y evolución del Servicio de Transportes Eléctricos - del Distrito Federal.
- b) Naturaleza jurídica.
 - 1.- Personalidad jurídica.
 - 2.- Patrimonio.
- c) Organización por departamentos y funcional del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.
- d) Usuarios.
- e) Problemas específicos.

A) ANTECEDENTES Y EVOLUCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS -
DEL DISTRITO FEDERAL.

Cada día son más evidentes las necesidades de prepararnos para afrontar los problemas derivados del aumento de población. No es posible negar los hechos de las congestiones metropolitanas y tampoco el que éstas son fuente de nacimiento de variados problemas cuya presencia impele a resolverlos para evitar trastornos sociales.

A partir de hace pocos años y en forma cada vez más alarmante, México ha venido gradualmente confrontando el problema de los grandes números, el que se acentuará cada vez más en forma grave en los años futuros. Al aumentar la población, crecen las necesidades de mayores cantidades de alimentos, vestidos, viviendas, escuelas y transportes, y en fin, una gama interminable de satisfactores indispensables para sustentar a la población y darle elementos suficientes para su desenvolvimiento. El ritmo de crecimiento demográfico y de producción debieran ser análogos, aumentando gradualmente la producción no sólo para satisfacer las necesidades que se van presentando sino también para suplir las deficiencias del pasado y prever las exigencias del futuro.

Los cuadros estadísticos, las ilustraciones sobre densidad de población, los datos sobre la intensidad del transporte, parecen no haber sido suficientes para que algunos de los funcionarios de los gobiernos pasados se parcataran de los problemas. No les bastó ver la confusión en la mayoría de las colonias, el intenso movimiento de vehiculos, al grado de percibirse congestionamientos hasta en las avenidas más amplias y modernas.

Estos congestionamientos resultan costosos, puesto que entorpecen la desarticulación de los servicios y la pérdida de capital que representa el tiempo empleado en las esperas. Estas circunstancias nos hacen considerar el problema de la región metropolitana del Valle de México, como uno de los más difíciles de cuantos existen actualmente y por lo tanto, se requerirá de vastos recursos económicos y personal ca

pacitado en número suficiente para hacer los estudios de planificación con apego estricto a la técnica moderna y poder ofrecer soluciones pertinentes para el armónico desenvolvimiento de la ciudad y evitar mayores problemas en el futuro.

Ahora que las autoridades correspondientes han comenzado a dar la importancia que merece el problema del transporte urbano que por su magnitud resalta entre todos los mencionados, entrego mi insignificante colaboración para que una vez planificado y reglamentado esa gran rama que son los transportes eléctricos, no sufra la falta de seguridad, continuidad, comodidad, eficiencia y economía, características de todo servicio público, por la falta de organización.

ANTECEDENTES.

Revisando la Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México, correspondiente al año de 1879, se encuentra incluido en ella el acucioso informe que en su calidad de regidor de obras públicas, rindió a la corporación el eminente hombre de ciencia Dn. Manuel María Contreras, y en dicho documento puede verse que en el año de 1838 por primera vez un grupo de hombres de empresa encabezado por el Sr. Manuel Escandón, se dirigió al Ayuntamiento solicitando el permiso necesario para establecer un ferrocarril movido por vapor entre México y Tacubaya. Primera concesión federal.

Este ferrocarril no llegó a construirse y fué hasta 18 años después cuando se constituyó, el 26 de agosto de 1856, la empresa a la que aportó Dn. Jorge Luis Hammeken la concesión que le fué otorgada por el Ejecutivo Federal con fecha 13 del mismo mes y año y en los siguientes términos:

"El C. Ignacio Comonfort, Presidente Substituto de la República Mexicana, a los habitantes de ella sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el Plan proclamado en Ayutla, Gro., y reformado en Acapulco, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1º.- Se autoriza a Dn. Jorge Luis Hammeken para que construya un camino de fierro desde la Plaza de Armas de esta capital hasta el punto que le convenga en la Villa de Tacubaya.

Art. 8º.- El Sr. Hammeken, gozará de la facultad de fijar y modificar los aranceles o cuotas para el transporte de los pasajeros y efectos de toda clase. (60)

Los términos en que está redactada esa primera concesión a meritan los siguientes comentarios.

a).- Protección de los usuarios.

La sola lectura de los artículos transcritos de esta concesión, es suficiente para darse cuenta de la poca o ninguna experiencia que las autoridades del país tenían en aquella época respecto a lo que debe ser en realidad un servicio público de transporte de pasajeros y de la forma que ha de darse a la concesión que ampara su explotación para que queden debidamente garantizados los intereses de los usuarios.

b).- Trayectoria indefinida.

Fijando la atención en el artículo 1º, se advierte que al concesionario se le autorizó para construir un camino de fierro o ferrocarril del que se le fijaron únicamente puntos extremos o terminales, dejándole a su arbitrio la elección de la trayectoria o recorrido que más le conviniera seguir para ligar esos dos puntos.

c).- Planos.

Dentro de esta concepción tan vaga no es de extrañar que no se exigiera al concesionario la previa presentación de los planos y perfiles del proyecto para que fueran debidamente examinados y aprobados, en su caso, por la autoridad competente que en aquella época era

(60) Concesiones de la Cía. de Tranvías de México, Tomo I. pág. 2 y ss. Muller Hermanos.- México, 1913.

la Secretaría de Fomento.

d).- Tarifas.

El contenido el Art. 8º, de la concesión que se viene analizando es una comprobación plena de lo que se ha aseverado en el comentario, a) porque al otorgar al concesionario en ese artículo la facultad de modificar y fijar él mismo los aranceles o cuotas, es decir las tarifas para el cobro de las cantidades que debería percibir por el transporte de pasajeros y de carga la autoridad se desprendió en favor del concesionario del elemento más eficaz de que en el futuro podría disponer para controlarlo y para proteger al usuario del servicio público a cuya explotación se refería esta concesión.

Aproximadamente cinco años después fué otorgada la segunda concesión federal.

El C. Benito Juárez, Presidente Interino Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos a todos sus habitantes sabed:

Que en uso de las amplias facultades con que me hallo investido he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1º.- Se concede permiso a los señores Arbeu y socios para formar una compañía con el objeto de construir y explotar un camino de fierro que partiendo de esta capital termine en el pueblo de - Chalco, tocando Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan.

Art. 4º.- El gobierno con el objeto de impulsar y proteger esta empresa de una manera positiva y eficaz se suscribe por doscientas acciones, cuyo valor de doscientos mil pesos se pagará por el Ministerio de Hacienda de los productos de desamortización de bienes - eclesiásticos. De estos doscientos mil pesos, seenta mil se entregarán a la compañía al comenzar los trabajos y el resto en cantidades - parciales proporcionales a los adelantamientos que vayan teniendo las obras del camino.

Art. 5°.- Los planos, perfiles y presupuestos de la obra - se formarán por los ingenieros que nombre la empresa, con aprobación - del Ministerio de Fomento. Estos trabajos deberán presentarse al mismo Ministerio a los dos meses de haberse publicado el presente decreto y la construcción del camino comenzará al mes de haber sido aprobados.

Art. 6°.- El tramo de ferrocarril que une esta capital con la ciudad de tlalpan, deberá quedar concluido precisamente dentro de los 8 meses siguientes a la fecha en que se hubiere comenzado. (61)

La simple lectura de los artículos transcritos hace surgir los siguientes comentarios:

a).- Planos, perfiles y presupuestos.

Indudablemente representa un avance de consideración respecto al concepto de servicio público, el hecho de que en esta concesión no se dejará enteramente al arbitrio del concesionario la elección de la ruta o trayectoria que se fijara al ferrocarril, imponiéndole por el contrario la obligación de someter a la aprobación de la autoridad los planos, perfiles y presupuestos de la obra, dentro de los plazos definidos precisándose las fechas en que deberían iniciarse y terminarse la construcción de algunos tramos.

b).- Participación del gobierno.

Esta fué a la postre retirada suscitándose algunas discusiones entre las partes porque la empresa no cumplió con llevar la vía - hasta tlalpan, formando una terminal en san antonio coapa, optándose - por liquidar este compromiso quedando el capital de la empresa formado íntegramente por aportaciones de particulares.

(61) Op. cit., pág. 6 y ss.

c).- Tarifas.

Así como se han hecho notar los avances que en materia de servicio público se observaron en esta concesión, se tiene que resaltar el retroceso que en la misma materia significó el hecho de que no se hiciera ninguna alusión a las tarifas que debería cobrar el concesionario al prestar el servicio público que le quedó encomendado.

Siguieron después varias concesiones federales y municipales entre las que para nuestros fines, la otorgada con fecha 24 de febrero de 1883 por el ayuntamiento de la municipalidad de México que tenía como cabecera la capital, es sin duda la más interesante y contiene las estipulaciones que a continuación se transcriben.

Segunda:

Mientras subsistan las líneas, sobre todas ellas tendrá la compañía las obligaciones siguientes:

I.- Hacer por su cuenta la limpieza de las atarjeas de las calles ocupadas por las líneas, siempre que lo acuerde la comisión respectiva del ayuntamiento oyendo a la Dirección de Obras Públicas, la que practicará un previo exámen con el ingeniero de la empresa.

II.- Construir y conservar un buen estado y también por su cuenta, el pavimento de la parte que en las calles ocupe la vía así como el de la zona de un metro de cada lado en toda su extensión, por el mismo sistema empleado en el resto de la calle o que en lo sucesivo se emplee, siempre que lo determine la Dirección de Obras Públicas.

III.- Conservar el nivel de la vía y la expresada zona de un metro a cada lado de ella, a la misma altura que el resto de la calle, de manera que el nivel de toda esta continúe uniforme hasta las banquetas.

IV.- Consentir que la Dirección de Aguas coloque y reponga los tubos que fueran necesarios en el terreno que ocupe la vía, sin más requisito que el de dar aviso previo a la empresa, designando la

hora en que haya de practicarse la operación a fin de que la compañía mande los operarios que ejecuten la reparación del empedrado en la parte que quede a su cargo. Sin embargo estas composturas en la entubación de las aguas se harán de manera que el tráfico de la línea no se interrumpiera, sino en los casos en que fuere absolutamente necesario y por el tiempo que fuere enteramente indispensable a juicio de la Comisión del ramo.

V.- Los trabajos de reparación de las líneas se ejecutarán de manera que el libre cómodo tránsito del público por las calles no se embarace, sino por el tiempo que fuere enteramente indispensable.

Tercera:

Hace la enumeración de las líneas que se permitía instalar a la empresa para aumentar su red.

Cuarta:

La ejecución de las obras a que se refiere el artículo anterior, aún respecto de las líneas concedidas con anterioridad y todavía no ejecutadas se ejecutará con arreglo a las bases siguientes:

I.- Se construirán cada año, cuando menos, dos kilómetros - por vía.

II.- Las obras se llevarán a cabo con arreglo a los planos que por triplicado se presentarán para su aprobación a la Dirección de Obras Públicas.

III.- En caso de que se suspendan los trabajos en un tramo, más de dos semanas, se obliga la empresa a mandar reponer el firme de la calzada o pavimento de la calle y dejarlo limpio de escombros.

IV.- El medio de tracción sólo podrá ser animal.

Séptima:

El término de esta concesión será de 99 años, al cabo de cu

yo plazo el ayuntamiento, si lo juzga conveniente, podrá hacerla a la misma empresa o a otra bajo las condiciones que crea oportuno.

Duodécima:

El sistema de correspondencia en los ferrocarriles urbanos no podrá variarse, sino en el sentido de mayor beneficio al público (62)

La lectura de los artículos anteriores hace comprender que en los 27 años transcurridos entre 1856, cuando se otorgó la primera concesión, y 1883 cuando se firmó la concesión otorgada por el ayuntamiento de la Ciudad de México, tanto las autoridades municipales como federales habían adquirido ya un concepto más claro de lo que era un servicio público.

EVOLUCION.

Posteriormente el gobierno federal y los municipios continuaron otorgando concesiones para la construcción de nuevas vías férreas, formándose de este modo una muy extensa red dentro de la ciudad y en algunas de las poblaciones del Distrito Federal, con el tiempo estas empresas fueron uniéndose constituyendo en esta forma al finalizar el siglo XIX, la primera gran organización de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal e iniciándose con el siglo actual la era más brillante de este servicio público, lo que una vez más vino a confirmar, en parte, la tesis sustentada por algunos economistas quienes aseguran que siendo la prestación de este servicio público una función característica y privativa del Estado, cuando por cualquier circunstancia la delega en alguna otra entidad, debe revestirla de poderes semejantes a los suyos, ejerciendo sobre ella un estrecho y continuo control para vigilar constantemente el buen uso de esas facultades y evitar que con su abuso se lesionen los intereses de la gran masa de usuarios.

(62) Op. cit., pág. 84, 88 y ss.

La organización se formó con la unión de todas las empresas que tenían concesiones a este respecto tomó el nombre de The Mexico - Electric Tramways Co., Limited, y con el capital aportado por esta única compañía y con el que logró levantar mediante una primera hipoteca de sus propiedades realizó muy importantes inversiones, construyendo en lo que entonces eran los potreros de "Indianilla", sus oficinas generales, la planta generadora de energía eléctrica, los talleres necesarios para el mantenimiento de su equipo y los patios y depósitos en que almacenaban sus vehículos.

Al mismo tiempo llevó a cabo la reconstrucción y electrificación de sus vías en los años 1900 a 1901, palpando desde luego - sus resultados como puede verse en el extracto del informe anual para el año que terminó el 31 de diciembre de 1908, rendido por el consejo de administración, en el que hizo la comparación de los resultados obtenidos en el período comprendido entre los años de 1905 a 1908 durante el cual el número de pasajeros transportados acusaba un vigoroso incremento que lo hizo subir de 47.76 millones en 1905 a 70.36 millones en 1908 o sea un aumento de casi el 50%.

Los ingresos provenientes de la operación de los carros en servicio, acusaron también un incremento semejante, ya que subieron de \$ 3.59 millones en 1905 a \$ 5.28 millones en 1908 o sea un aumento de 47% en tanto que los gastos de operación sólo experimentaron un incremento de \$ 2.18 millones en 1905 a \$ 2.97 millones en 1908 o sea un 2.8% de aumento, situación económica ésta, que puede considerarse bastante favorable.

Sin embargo, el programa de inversiones para completar el desarrollo del sistema era muy amplio y The Mexico Electric Tramways Co. Limited, no pudo afrontarlo por sí misma, por lo que entró en relaciones con la Mexico Tramways, Co., organizada en Canadá el 24 de agosto de 1907 y celebró con ella el contrato de explotación de 20 de noviembre de 1907 en virtud del cual esta última empresa se hizo cargo de la operación y administración de los bienes pertenecientes a la Cía. de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A., y de los que había adquirido a su nombre la misma Mexico Electric Tramways Co. Limited.

ted; formulando a su vez un programa de inversiones de bastante envergadura, que puso desde luego en ejecución mediante los fondos que obtuvo de la emisión de bonos y acciones colocadas en el extranjero, constituyendo otra hipoteca en segundo lugar sobre las propiedades destinadas a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros que había tomado a su cargo. (63)

Con estos elementos la Mexico Tramways Co. (Compañía de - Tranvías de México, S.A.), completó la construcción de los talleres de Indianilla, construyendo el patio de San Antonio Abad, las subestaciones de Indianilla, la Nana, Tlaxpana, Churubusco, Mixcoac y Xochimilco y de la línea Colonia del Valle adquiriendo el mejor equipo que entonces se conocía y comenzando los trabajos de construcción de las vías eléctricas a Toluca y a Puebla, que fueron suspendidos en 1912, porque para esa época la efervescencia revolucionaria obligó a salir del país a los extranjeros encargados de desarrollarlos sin que volvieran a reunirse posteriormente, por lo que la vía de Toluca quedó hasta la Venta, y la de Puebla hasta Tulyehualco, levantándose con posterioridad por incosteable el tramo entre Tulyehualco y San Gregorio y después el de San Gregorio a Xochimilco y el de la Venta a Tacubaya. (64)

CRISIS.

CONFLICTOS DE TRABAJO.

Sin prejuzgar a si fueron realmente ocasionados por la incomprensión e intransigencia de la empresa o si tuvieron otro origen, lo cierto es que éstos hicieron crisis con el que se inició el día 3 de febrero de 1945, en el que los trabajadores declararon una huelga que comenzó a las 6 de la mañana de ese día, mismo en el que apareció publicado un decreto sobre transportes urbanos y sub-urbanos del Distrito Federal, facultando al Departamento del Distrito Federal, para

(63) Ernesto de la Torre Villar.- Historia del Servicio de Transportes Eléctricos.- Tomo II, pág. 76 y ss.- México, 1959.

(64) Op. cit., pág. 71.

ocupar los bienes de la Compañía de Tranvías con el fin de hacerse cargo del servicio, como realmente lo llevó a cabo al día siguiente, fecha en que se reanudó bajo la dirección de un funcionario designado al efecto por el Departamento, por haberse determinado esta ocupación durante el período de emergencia y tratarse además de un asunto para el cual ya solución las leyes vigentes señalaban los procedimientos que deberían seguirse, con fecha 26 de diciembre de 1945 fué expedido un decreto que se publicó el día 27 del mismo mes y año, ordenando la devolución de los bienes de la compañía, y al ser comunicada esta resolución a los interesados, la Alianza de Tranviarios inmediatamente reanudó la huelga suspendiendo el servicio a las 13 hrs., de ese día, por lo que tanto ella como la compañía fueron citadas a una junta de avenencia ante el Jefe del Departamento del D.F., que se verificó al día siguiente en la que la compañía manifestó que si se le permitía poner en vigor las tarifas máximas que la autorizaban sus concesiones, ella por su parte se comprometía a reconocer los aumentos de salario que habían sido concedidos a los trabajadores por el director nombrado por el Departamento del D.F., firmando un nuevo contrato colectivo de trabajo, y si se fijaban iguales tarifas a los autobuses calculaba que el aumento en sus ingresos le permitiría invertir de 10 a 12 millones de pesos en el mejoramiento de su equipo en los 2 años siguientes a la firma del contrato. Por su parte los trabajadores manifestaron que por ningún motivo permitirían el cobro de mayores tarifas a las que se encontraban en vigor, insistiendo nuevamente en sus demandas originales que fueron rechazadas por la compañía, continuando el estado de huelga. Ante esta situación el Ejecutivo expidió un decreto con fecha 31 de diciembre que fué publicado el 2 de agosto de 1946, en el que hizo saber que se había iniciado el procedimiento para la cancelación de las concesiones al amparo de las cuales operaba la compañía y que mientras se substanciaba tomaría nuevamente posesión de los bienes que a ella pertenecían. El mencionado decreto por su importancia me permito transcribirlo y el cual dice: "MANUEL AVILA CAMACHO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed: que con fundamento en los artículos 5º y 23º de la Ley Orgánica del Gobierno del -

Distrito Federal y 7° de la Ley que Reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo III de la mencionada Ley Orgánica, y reforma adicionada al capítulo VI sobre servicios públicos de la propia ley, y con siderando:

I.- Que el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal ha sufrido, durante el año de 1945 tres interrupciones con - grande perjuicio para la población del Distrito Federal, dos de cuyas suspensiones el gobierno ha tenido que remediar mediante la ocupación-administrativa del sistema, con el doble objeto de permitir la conti - nuidad del servicio para proteger los intereses del público y al mismo tiempo para dar oportunidad a las partes en conflicto para dirimir sus dificultades.

II. Que no obstante las medidas tomadas en el tiempo trans currido se ha realizado nuevamente una tercera suspensión del servicio con amenaza de que esta situación prevalezca por tiempo indefinido a gravando las circunstancias del problema, ya que independientemente de afectar los intereses del público se merma en forma considerable la ca pacidad económica de la empresa y las condiciones de eficiencia del - equipo que está destinado a la prestación de un servicio público;

III. Que ante situación tan grave, el Estado no puede per - manecer en situación de indiferencia y tiene la obligación de adoptar, las medidas necesarias para resolver en su fondo una situación tan pe rjudicial para la colectividad, aún cuando con ello se afecten intere - ses particulares que contrarían su política general de protección a - los mismos, por la que el gobierno ha venido propugnando.

IV. Que por las razones indicadas, y además por las que en el caso concurren, se considera que deben iniciarse medidas tendientes a resolver las afectaciones que la comunidad sufre con las frecuent - interrupciones del servicio y para lo cual ya se ha notificado a la em presa que a juicio del gobierno existen causas que dan motivo a decla -

la caducidad de las concesiones de que goza para prestar el servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal.

V. Que el procedimiento que la ley establece para la tramitación de la declaración de caducidad de las concesiones requiere el transcurso de un lapso durante el cual el gobierno no puede permitir que continúe interrumpido el servicio, por lo que, sin prejuzgar los resultados de la tramitación administrativa de caducidad, ha tenido a bien expedir el siguiente: Decreto:

PRIMERO.- Se decreta la ocupación administrativa de todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares, accesorios y dependencias del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, destinados directa o indirectamente a la prestación de dicho servicio.

SEGUNDO.- La ocupación a que se refiere el artículo anterior, la llevará a cabo el gobierno del Distrito Federal, a cuyo efecto nombrará un interventor con todas las facultades de administrador general, a fin de que preste el servicio público de transportes eléctricos de acuerdo con las normas reglamentarias establecidas, procurando la mayor satisfacción de las necesidades colectivas.

TERCERO.- La medida de ocupación no afecta de manera alguna el conflicto obrero - patronal planteado entre los trabajadores y la empresa de tranvías, por lo que se dejan a salvo los derechos, acciones y excepciones de ambas partes.

CUARTO.- La ocupación que se ordena en este decreto durará por el tiempo que requiera la tramitación administrativa de caducidad de las concesiones del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., cualquiera que sea el sentido en que se resuelva.

TRANSITORIOS: 1.- El presente decreto entrará en vigor el día de su publicación en el diario oficial de la federación, y dejarán de surtir sus efectos todas las disposiciones que se hayan expedido con anterioridad, relativas a esta materia.

2.- Continúan en vigor los acuerdos dictados por el propio Ejecutivo, concediendo subsidios a las administraciones estatales que actuaron durante las dos últimas ocupaciones administrativas.- Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, a los treinta y un días del mes de diciembre de mil novecientos cuarenta y cinco.- Manuel Avila Camacho, Rúbrica. Cúmplase.- El Gobernador del Distrito Federal. Javier Rojo Gómez, Rúbrica.- El Lic. Primo Villa Michel. Secretario de Gobernación, Rúbrica. (65)

En la misma fecha el gobierno del Distrito Federal envió una comunicación a la Compañía de Tranvías de México, S.A., que decía así:

México, D.F., a 31 de diciembre de 1945:

C. Carlos Duclaud, apoderado de la Cía. de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A. y Compañía de Tranvías de México, S.A. (Cía. Limitada de Tranvías Eléctricos de México, S.A.).- Presente.

De conformidad con lo que dispone el artículo 17 de la Ley que reglamenta la fracción I del artículo 23 capítulo III de la Ley Orgánica del Gobierno del Distrito Federal y reforma y adiciona el capítulo VI sobre servicios públicos de la misma ley, notifico a usted que su representada y las compañías cuyas concesiones explota, han incurrido en las siguientes causas de caducidad de las concesiones que les fueron otorgadas para explotar el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal:

(65) Op. cit.- Tomo III, pág. 89 y ss.

1/a.- Por no haber ejecutado las obras ordenadas por este gobierno, que se detallan en el anexo número uno.

2/a.- Por no prestar el servicio de manera uniforme, regular y continuo, según se detallan en el anexo número dos.

3/a.- Por no reemplazar todos los bienes necesarios para la prestación del servicio, ni haber ejecutado las obras de reparación, conservación y reconstrucción indispensables para la regularidad del servicio.

4/a.- Por haber interrumpido el servicio sin causa justificada y sin previa autorización del gobierno, como se comprueba con las copias certificadas expedidas por las autoridades del trabajo declarando lícitas las huelgas llevadas a cabo en un período de cinco años a la fecha.

5/a.- Por pertenecer las compañías que usted representa a un trust extranjero conocido con el nombre de "Sofina" y "Amitas" como podrá verse con las copias que se adjuntan.- De conformidad con el artículo 14 de la ley al principio mencionada, las causas de caducidad que antes se han enumerado se encuentran comprendidas de la primera a la tercera, en la fracción I de dicho artículo 14; la cuarta en la fracción VI del mismo artículo, y la quinta en la fracción VIII de la misma disposición. En consecuencia, este gobierno estima que es llegado el caso de declarar la caducidad de las concesiones otorgadas para la explotación del servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal, y al efecto, de conformidad con la fracción I del citado artículo 17 del ordenamiento invocado, se le hace a usted formal notificación por haber incurrido en las causas de caducidad que se han mencionado y se le concede un plazo de treinta días hábiles a partir de la fecha en que reciba la presente notificación, para que presente las pruebas y defensas que a sus derechos convengan. Cuando el gobierno ha tomado la determinación que se contiene en este oficio, lo ha hecho obligado por

las circunstancias que en esta caso existen para amparar los intereses del público, pues en tres veces distintas se ha suspendido el servicio de transportación del público y a pesar de ello no han logrado dirimir sus dificultades y conflictos; por lo que el gobierno se ve en la necesidad de tomar una determinación que aunque contraría a sus propósitos de que los particulares manejen libremente y con garantías debidas sus intereses, está amparada por la ley y justificada por una necesidad - inaplazable.- Atentamente, el Gobernador del D.F. (66)

Las compañías afectadas al ser notificadas de estas disposiciones gubernativas, resolvieron acudir ante la justicia federal en la vía de amparo, y al efecto promovieron ante el Juzgado Primero del Distrito Federal en materia administrativa, sendos amparos, según expedientes números 108/46 y 1618/46, en los que se concedió la suspensión definitiva de los actos reclamados, para el efecto de que no se continuara la tramitación del expediente de caducidad, mientras no se resolviera en definitiva sobre el fondo del amparo.

Entre tanto ocurrían los acontecimientos anteriormente descritos, las autoridades mexicanas, asesoradas por un grupo de técnicos y al tenor de nuestra legislación vigente, procedieron a estudiar la forma de dar al problema de los transportes urbanos, una solución satisfactoria.

Con la experiencia que las continuas dificultades ocurridas entre las compañías y los obreros le daban, los diversos estudios técnicos elaborados por destacados especialistas en variadas épocas y - principalmente con el convencimiento de que era indispensable dotar a la ciudad de un servicio de transportes rápido, eficiente y seguro, - que satisficiera las exigencias de un gran público, el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Gobernación, entregó a la Cámara de Diputados un proyecto de ley mediante el cual se daba origen al Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, como organismo descentralizado con capacidad jurídica y patrimonio propios.

El 15 de noviembre de 1946 la Cámara de Diputados abrió el debate sobre el proyecto de ley que se le remitió, el cual fué muy discutido. Legisladores pertenecientes a los grupos de oposición, como el

Lic. Aquiles Elorduy, de Acción Nacional, le apoyaron y el proyecto pasó para su estudio y discusión al Senado de la República, quien lo aprobó el 28 de diciembre. La nacionalización de los transportes eléctricos era ya un hecho. El proyecto una vez aprobado, fué promulgado y así el 19 de abril de 1947 en el diario oficial apareció el siguiente Decreto:

MIGUEL ALEMAN VALDES, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente:

D E C R E T O

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Art. 1º.- Se crea una institución de servicio público des centralizado que se denominará "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal".

Art. 2º.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal tendrá por objeto la administración y manejo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito federal y sistemas auxiliares; el estudio, proyección y construcción, en su caso, de líneas elevadas o subterráneas para transportes eléctricos y servicios auxiliares en el Distrito Federal.

Art. 3º.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, constituido por:

a).- Los bienes muebles e inmuebles, así como las cantidades en efectivo y créditos que determine el reglamento de la presente ley.

b).- Las cantidades que el gobierno del Distrito Federal destine para el mejoramiento y ampliación del Servicio de --- Transportes Eléctricos y sistemas auxiliares.

c).- Los bienes que el servicio adquiera por cualquier título jurídico.

Art. 10º.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal disfrutará de preferencia para el otorgamiento de concesiones para nueva líneas de transportes eléctricos y sistemas auxiliares, en relación con particulares y empresas, nacionales y extranjeras (67)

Con el decreto anterior la situación de los tranvías quedaba en principio solucionada, mas en vista de los recursos legales ejercitados por la empresa, puesto que había obtenido en primera instancia resoluciones que le eran favorables en algunos de los amparos interpuestos, hizo valer esos derechos ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación a la que se habían pasado en revisión los juicios respectivos y de conformidad con la opinión de este alto tribunal, el Ejecutivo Federal, expidió un acuerdo que fué publicado en el diario oficial de 24 de abril de 1947, en el que se dispuso que el Departamento del Distrito Federal, se abstuviera de ejecutar los actos autorizados por el decreto que creó la empresa descentralizada, Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, en tanto no fueran resuelto en definitiva los amparos interpuestos por la compañía. Y el acuerdo en cuestión dice:

UNICO.- En virtud de que en los autos del juicio de amparo número 1618/46, se otorgó suspensión definitiva a las Compañías de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A., y de Tranvías de México, S.A., para el efecto de que no se dispongan, libremente, de los

(67) Diario Oficial del 19 de Abril de 1947.

bienes muebles e inmuebles, de dichas compañías, el Departamento del - Distrito Federal se abstendrá de ejecutar hasta en tanto no se resuelvan, en definitiva, por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, los juicios de amparos números 108/946 y 1618/946, acumulados, los actos a que se refieren los artículos 3º, incisos a) y b) de la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, Distrito Federal, a los veintiún días del mes de abril de mil novecientos cuarenta y siete. Sufragio Efectivo. No Reelección. El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Miguel Alemán Valdés. Rúbrica.- Cúmplase.- El Jefe del Departamento del Distrito Federal.- Fernando Casas Alemán.- Rúbrica. (68)

Como pasaba el tiempo sin que la Suprema Corte de Justicia de la Nación dictara la solución final en los amparos referidos, la Dirección de Transportes Eléctricos, con conocimiento y autorización del Ejecutivo y del Jefe del Departamento del Distrito Federal, inició pláticas informales con los representantes de la Compañía de Tranvías de México, S.A., tendientes a establecer las bases que permitieran llegar a un arreglo administrativo del problema.

Estas pláticas condujeron a un arreglo que se celebró el 7 de noviembre de 1951, en que quedó debidamente protocolizado el convenio celebrado entre el Director del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., personificado por el Sr. Manuel Moreno Sánchez, en representación del Jefe del Departamento del Distrito Federal, y los representantes de las Compañías de Tranvías de México y filiales, en el que se especificó que mediante la entrega a las compañías de bonos por el valor de \$ 13,975,000.00 redimibles en 6 anualidades, causando un interés del 4% anual sobre saldos insolutos; y la devolución a las propias empresas de algunas propiedades no destinadas a la explotación - del servicio, éstas llevaron a cabo el desistimiento de los amparos- que habían ganado en primera instancia e hicieron el traspaso a favor

del Departamento del Distrito Federal, de todos sus bienes, bonos y acciones, comprometiéndose éste a su vez a tomar a su cargo todas las reclamaciones enderezadas contra la empresa que fueren falladas en su contra por los Tribunales.

En esta forma se logró que pasaran al dominio del Departamento del D.F., los bienes que pertenecieron a la empresa de servicio público más antigua del país, con la intención de que pudieran más tarde ser utilizados por el Estado, para lograr el control más efectivo del servicio público de pasajeros en el propio Distrito Federal.

La suma de \$ 13,975,000.00 en la que la compañía aceptó entregar todos sus bienes, representó sólo una parte del importe real de los mismos, pues éstos habían sido valuados aproximadamente en -- % 35,974,711.00 divididos en la siguiente forma: terrenos de edificios y talleres con una superficie de 139,753.63 metros cuadrados sin incluir el derecho de vía \$ 12,021,210.00; dichos terrenos ocupaban dentro de la Ciudad de México un lugar magnífico y por lo tanto su valor ascendía a mucho más. Vías con una extensión de 300 kilómetros, - \$ 9,000,000.00; cables 680 toneladas \$ 2,380,000.00; edificios al 10% de su valor \$ 365,000.00; equipos de hierro y acero, postes y coches calculados por su peso \$ 1,194,000.00. Valores en el almacén - \$ 4,000,000.00, otros renglones como utilaje de las oficinas, las herramientas, las existencias de alambre de cobre y otros materiales por valor aproximado de \$ 7,012,501.00.

En realidad, lo pagado a la compañía no representó sino una parte mucho menor del valor real de los terrenos en los que la empresa tenía situadas sus oficinas. Por ello hay que admirar la labor del Lic. Moreno Sánchez que hizo posible ese convenio. Y la significación que el mismo tuvo para el país, la cual podemos resumir en las declaraciones hechas por el Lic. Moreno Sánchez "significa que después de un largo período termina la situación provisional en que se habían venido administrando los bienes de la compañía por parte del gobierno del D.F., desde un punto de vista social, puede decirse que marca el final de una pugna especialmente obrera, por mexicanizar los tranvías, lucha en

la que se reiteró siempre el deseo de que nosotros debemos dirigir y administrar nuestros propios servicios públicos, aunque ello sea a costa de innumerables dificultades de carácter económico. Desde el punto de vista administrativo y financiero, dichos arreglos implican también la posibilidad de rehabilitar el sistema de transportes eléctricos del D.F. Los convenios pueden marcar además, el punto de partida para el establecimiento de una política nueva en materia de transporte urbano de personas, a fin de que cese la anarquía que ahora existe y que el público de la Ciudad de México disponga de medios de locomoción adecuados". (69)

A partir de ese momento, el Servicio de Transportes Eléctricos, con base en una serie de estudios bien mediatos, el apoyo de las autoridades y de los trabajadores, inició una serie de transformaciones en el sistema, tendientes todas ellas a hacer del mismo, un servicio digno de la capital de la República. A más de mejorar el equipo mediante la adquisición de vagones, cambio de vías y de líneas elevadas, introdujo poco después las líneas de trolebuses que recorren zonas de la ciudad no servidas por los tranvías, y posteriormente estableció - también las líneas de autobuses en las rutas Ixtapalapa- Tizapán y el Peñón, las que desaparecieron para ser substituídas por modernos trolebuses. En el año de 1954 adquirió 92 tranvías PCC, en Minneapolis. En 1956 compró en Detroit 183 tranvías PCC. En 1947 había adquirido 20 - trolebuses Watrams. En 1951 se hizo de 51 más de la firma Alfa-Romeo.- En 1955 obtuvo 65 más de la marca Marmon-Harrington. En 1956 compró 25 Blue - Bird y en 1957, 67 Transit - Bus.

Todo lo relativo al acuerdo que tuvieron las compañías y el Departamento del D.F., quedó consignado en la escritura pública No.- 3755 de fecha 23 de octubre de 1952, otorgada en esta Ciudad de México ante la fé del notario público no. 99, Lic. Joaquín F. Oseguera.

Todos los bienes de las compañías pasaron por reversión al dominio del Departamento del D.F. Esa reversión se operó de conformi -

(69) Revista TIEMPO de 1º de Febrero de 1952, pág. 14 y ss.

dad con el artículo 15 de la ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo III de la Ley Orgánica del Gobierno del D.F.

Como no tuvo aplicación la ley de 31 de diciembre de 1946, publicada en el D.O. del 19 de abril de 1947, que creó la Institución Descentralizada Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., por todas las razones anteriormente expuestas se creó una dependencia oficial, - subordinada al Departamento del D.F., como una dirección de éste que - se denominó: "Dirección de Servicio de Transportes Eléctricos del D.F."

Poco después el Congreso de la Unión decretó una nueva ley de fecha 30 de diciembre de 1955, que fué publicada en el D.O. de 4 de enero de 1956, restructurando a la citada institución descentralizada. Esta nueva ley está en vigor y conforme a sus disposiciones opera el - organismo descentralizado "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", en la actualidad.

B) NATURALEZA JURIDICA.

El 30 de diciembre de 1955, siendo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el señor Adolfo Ruiz Cortines, y en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política, se expidió la "Ley de la institución descentralizada de servicio público - Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", que en su artículo 1º, nos indica: "La institución Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, es un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio. Dicho organismo quedará bajo el control, vigilancia y dependencia del Departamento del Distrito Federal, en materia de bienes sin perjuicio de lo establecido en la Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal.

El artículo 2º de la Ley del Servicio de Transportes Eléctricos, nos indica cuáles son los objetos de esta institución, al decirnos que tendrá la administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Departamento del Distrito Federal; así como la operación de otros sistemas siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos.

De la lectura del enunciado de la citada ley y de los artículos transcritos, se desprende que el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, es un organismo descentralizado, que tiene una personalidad jurídica y un patrimonio propio.

1.- PERSONALIDAD JURIDICA.- Los organismos descentralizados, al realizar sus actividades dentro de un régimen jurídico, tienen derechos y obligaciones, entendiéndose que su personalidad, distinta de la del Estado, así como sus facultades y funciones le son otorgadas por una ley. En este caso, nos encontramos ante esa situación; la ley de 30 de diciembre de 1955, publicada en el diario oficial el 4 de enero de 1956, otorga personalidad jurídica al "Servicio de Transpor

tes Eléctricos del Distrito Federal."

2.- PATRIMONIO.- Los organismos descentralizados tienen patrimonio propio, es decir, que disponen del patrimonio para la mejor consecución de los fines que le han sido atribuidos; no queremos decir con esto que se trate de una masa patrimonial independiente de la del Estado, sino únicamente que los organismos descentralizados tienen la libertad de disposición de dicho patrimonio, como ya dijimos, para la mejor consecución de los fines que se le han atribuido.

El artículo 3° de la ley que estudiamos nos dice: "El patrimonio de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, lo constituyen:

a).- Todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares y dependencias que pertenecieron a la Compañía de Tranvías de México, S.A., a la Compañía Limitada de Tranvías de México y a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, según escritura pública número-3755 de 23 de octubre de 1952 otorgada en esta Ciudad de México ante el notario público número 99, Lic. Joaquín F. Oseguera.

b).- Los bienes que por cualquier título jurídico hubiese obtenido "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", salvo aquellos que hubiere obtenido del Departamento del Distrito Federal en calidad de préstamo.

c).- Los bienes que el Departamento del Distrito federal, de una manera expresa en el futuro destine para el mejoramiento y ampliación de los servicios de transportes y sistemas auxiliares; y

d).- Los bienes que Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, adquiera en el futuro por cualquier título.

Además la Ley para el Control por parte del Gobierno Fede -

ral de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal, de 30 de diciembre de 1947, nos indica en su artículo 2º: "Para los efectos de esta ley, son organismos descentralizados, las personas morales creadas por el Estado, mediante leyes expedidas por el Congreso de la Unión o por el Ejecutivo Federal en ejercicio de sus facultades administrativas, cualquiera que sea la forma jurídica que adopten y siempre que, además, satisfagan algunos de los siguientes requisitos:

a).- Que sus recursos hayan sido o sean suministrados en su totalidad o en parte por el gobierno federal, ya en virtud de participaciones en la constitución del capital, de aportación de bienes, concesiones o derechos, o mediante suministros presupuestales, subsidios o por el aprovechamiento de un impuesto específico.

b).- Que su objeto y funciones propias, impliquen una atribución técnica especializada para la adecuada prestación de un servicio público o social, explotación de recursos naturales o la obtención de recursos destinados a fines de asistencia social.

En el caso del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, sus recursos han sido suministrados en su totalidad por el gobierno federal, además su objeto y funciones, implican una atribución técnica especializada de la prestación de un servicio público, como lo es el transporte de personas.

Encontramos en el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, las características del servicio público que ya hemos apuntado en el primer capítulo de este trabajo, y que son: la continuidad, la regularidad y la uniformidad en el servicio, y para garantizar esto, el Estado controla el servicio de la manera establecida en el artículo 5º de la ley que estudiamos, y que a la letra dice: "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, estará dirigido por un Consejo de Administración que estará compuesto de seis miembros e integrado de la siguiente forma (1965):

a).- Por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, - quien tendrá además el carácter de Presidente del Consejo;

b).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

c).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Economía (Industria y Comercio);

d).- Por un representante que designe el titular de la Secretaría de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa (Patrimonio Nacional); y

e).- Por dos representantes que designará el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

En relación con el patrimonio de la institución descentralizada Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, debemos hacer la siguiente aclaración

No obstante que el artículo 3º de la mencionada ley, indica que el patrimonio del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, lo constituyen todos los bienes muebles e inmuebles, servicios auxiliares y dependencias que pertenecieron a la compañía de tranvías - de México, S.A., a la Compañía Limitada de Tranvías de México y a la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, que se adquirieron por el Departamento del Distrito Federal según escritura pública de 23 de octubre de 1952, actualmente el patrimonio del Servicio de Transportes Eléctricos, no está constituido por dichos bienes, ya que con fecha 6 de mayo de 1957, el Departamento del Distrito Federal, celebró con el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, un convenio de reconocimiento de deuda, permuta, dación en pago y finiquito, en el que se estableció que en virtud de que el Servicio de Transportes Eléctricos adeudaba al Departamento del Distrito Federal, la cantidad de - \$ 52,822,463.09 por préstamos que éste le había otorgado por diversos

conceptos, y por obras de relocalización, nivelación y pavimentación de vías, que el mencionado Departamento había realizado por cuenta del Servicio, sumado todo esto al importe del predio propiedad del Departamento, situado en San Andrés Tetepilco, de la colonia General Anaya en esta ciudad, con valor este último de \$ 3,555,218.53, que pasaba a propiedad del Servicio de Transportes Eléctricos, lo cual daba un total de - \$ 56,377,681.00 y que habiéndose valuado por una cantidad igual los bienes inmuebles que pertenecieron a las compañías antes mencionadas, pasando éstos a propiedad del Departamento del Distrito federal, quedaba saldado el adeudo que tenía el Servicio de Transportes Eléctricos, con el propio Departamento. Actualmente el patrimonio del Servicio de Transportes Eléctricos lo constituyen esencialmente, los edificios, servicios e instalaciones ubicados en el predio denominado San Andrés Tetepilco, al oriente de la Calzada de Tlalpan, con una superficie de - 273,478.36 metros cuadrados, el depósito e instalaciones ubicado en la Rosa, Atzacapotzalco, D.F., los derechos de vía, la Posta de Ixtacalco, los terrenos en donde se encuentran instaladas las subestaciones de: La Nana, Xochimilco, Churubusco, Santa Cruz, Mixcoac, Aztecas, Ciudad Universitaria, Chapultepec, Indianilla, Villa de Cortés, Potrero, Santísima, San Antonio Abad, Tlaxpana, así como los tranvías, trolebuses y todos los bienes muebles.

A continuación citaremos tres ejecutorias dictadas por la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, en relación con el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal:

"Dados los términos del decreto de 2 de febrero de 1945, de be estimarse que la ocupación administrativa de los bienes de la Compañía de Tranvías de México, S.A., tuvo el carácter de intervención, de manera que las personas nombradas por el Departamento del Distrito Federal sólo podían considerarse como administradoras de los bienes de la citada negociación, la que continuaba como propietaria de ellos, y quienes manejaban los tranvías, seguían siendo empleados de dicha compañía y no de quien administraba sus bienes. Por tanto, si encontrándose en esa situación la Compañía de Tranvías, uno de sus empleados cometió un

atropellamiento, aquélla está obligada a responder, como patrona del -
daño causado". (70)

"Al declararse la caducidad de las concesiones otorgadas a la Compañía de Tranvías de México, S.A., para efectuar el servicio de transportes eléctricos en el Distrito Federal, con fecha 6 de agosto de 1946, se operó el fenómeno de la reversión, en virtud del cual todos - los bienes de esta empresa pasaron a ser de la propiedad del gobierno del Distrito Federal, quien desde luego asumió la dirección de los ser- vicios, y por decreto de 31 de diciembre del mismo año, publicado en el diario oficial correspondiente al 19 de abril de 1947, se creó la insti- tución denominada Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Fede- ral, a la que se dotó de personalidad jurídica y de patrimonio propio, constituido por los bienes señalados en su artículo 3°. En consecuencia los delitos que resulten con motivo del funcionamiento de los trolebu- ses de la propiedad de dicha institución, no tienen el carácter de fede- rales, por no quedar comprendidos en los casos que limitativamente se señalan en la fracción I del artículo 41 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y, por lo tanto, la competencia que se derime debe radicarse en el juez del fuero común que primeramente la declinó" (71)

"La primera sala de la Suprema Corte de Justicia de la Na- ción, en la queja 286/949, promovida por Juan Cerda, resolvió que a pe- sar del decreto de 2 de agosto de 1946, publicado en el diario oficial de 6 del mismo mes, los bienes de la Compañía de Tranvías de México, no estaban dentro del patrimonio del Departamento del Distrito Federal, - porque por diverso decreto expedido por el Congreso de la Unión de fe- cha 31 de diciembre de 1946, publicado en el diario oficial de 19 de de abril de 1947, se había creado un organismo descentralizado denomi- nado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, con patri

(70) Compañía de Tranvías de México, S.A.- Tomo CV. pág. 1521. Semana - rio Judicial de la Federación. Tomo T - Z.

(71) Prontuario de Ejecutorias de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación. Apéndice 155. Tomo T - Z, pág. 563.

monio propio constituido precisamente por aquellos bienes y por lo mismo, no se encuentra ese organismo comprendido en el artículo 85 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, y si son embargados sus bienes y con ellos debe responder de las sentencias que se dicten en su contra".

C) ORGANIZACION POR DEPARTAMENTOS Y FUNCIONAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL.

El organismo descentralizado que estudiamos, está organizado de la siguiente manera:

- 1.- Consejo de Administración.
- 2.- Director General.
- 3.- Director de Finanzas.
- 4.- Gerencia de Mantenimiento de Material Rodante.
- 5.- Gerencia de Mantenimiento de Instalaciones Fijas.
- 6.- Gerencia de Transportación.
- 7.- Contraloría General.
- 8.- Gerencia Jurídica.
- 9.- Gerencia de Personal.
- 10.- Gerencia de Supervisión.

El Consejo de Administración tendrá los siguientes poderes y facultades de acuerdo con la Ley de la Institución Descentralizada Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. (Art. 7°).

a).- Para la gestión de los negocios de la institución. A este efecto, podrá llevar a cabo todos los actos y contratos que fueren necesarios dada su naturaleza y objeto, teniendo de una manera expresa, atribuciones para dirigir los negocios de la institución, - decidiendo todo lo relativo a la administración de los bienes pertenecientes a la misma, a la celebración de todos los contratos y convenios que estime convenientes para los fines de la institución; la adquisi -

ción y enajenación de bienes muebles, así como darlos en prenda o de otra manera gravarlos, adquirir los bienes inmuebles que sean necesarios para su objeto y enajenarlos, hipotecarlos o de otra manera gravarlos y, en general, representar legalmente a la institución.

b).- Poder general para pleitos y cobranzas, actos de administración y actos de dominio con todas las facultades generales y aún con las especiales que requieran poder especial conforme a la ley en los términos del artículo 2554 del Código Civil, excepto para absolver posiciones. Estará facultado además, para desistirse de amparos y para formular acusaciones y querellas de carácter penal. El mandato podrá ser ejercido ante particulares y ante toda clase de autoridades, administrativas o judiciales, inclusive de carácter penal.

c).- Otorgar poderes especiales o generales a las personas que juzgue conveniente y con todas las facultades, aún las que conforme a la ley requieran cláusula especial, y entre ellas la de otorgar y suscribir títulos de crédito, desistirse del amparo, formular querellas y acusaciones de carácter penal.

d).- Nombrar y remover al Director General.

e).- Designar las personas que deben llevar la firma social.

f).- Aprobar los presupuestos de ingresos y egresos, oyendo previamente la opinión del Departamento del Distrito Federal.

g).- En general, desempeñar todas las atribuciones que estén comprendidas en el objeto de la institución, y que no estén expresamente reservadas por la ley al gobierno federal o al Departamento del Distrito Federal.

Los acuerdos para enajenar y gravar bienes muebles e insta -

laciones fijas se sujetarán las normas establecidas en la ley para el control por parte del gobierno federal, de organismos descentralizados y empresas de participación estatal de fecha 30 de diciembre de 1947.

El artículo 8° de la Ley de la Institución Descentralizada - Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, nos señala los requisitos que se necesitan para ser Director General del Servicio de Transportes Eléctricos, los cuales son: ser ciudadano mexicano en pleno ejercicio de sus derechos, no haber sido declarado en estado de quiebra o concurso, ni haber sido condenado por delitos comunes o inhabilitado para el ejercicio del comercio.

Por lo que respecta al Director General, éste tendrá las facultades siguientes, de acuerdo con la mencionada ley (Art. 9°)

a).- Será el encargado de ejecutar las resoluciones del Consejo.

b).- Representará legalmente a la institución, con todas las facultades de un mandatario general.

c).- Administrará los negocios y bienes de la institución, celebrando los convenios y contratos ejecutando los actos que requiera la marcha ordinaria de la institución.

d).- Se encargará del establecimiento y organización de las oficinas de la institución, proponiendo al Consejo los nombramientos y remociones de funcionarios y apoderados;

e).- Podrá asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa y deberá ser citado para ellas;

f).- Nombrar y remover, conceder licencias, etc.- al personal de la institución en la forma y términos que hubiere sido autorizado por el Consejo.

g).- Preparar y someter al Consejo los presupuestos de ingresos y egresos de la institución y las modificaciones que se hagan a los mismos, y

h).- Las demás que el Consejo le señale.

El Director General, tendrá además, la obligación de formular anualmente un balance general, que será puesto a la consideración del Departamento del Distrito Federal, para su revisión, sin perjuicio de la intervención que corresponda a otras autoridades. También y bajo las responsabilidades del Director, se formularán estados mensuales de contabilidad con sus anexos correspondientes, debiendo ser entregados al Consejo de Administración y al Departamento del Distrito Federal. (Art.-12°)

Las Gerencias de Mantenimiento, abarcan: Ingeniería Civil, - Ingeniería Eléctrica, Talleres y Equipo, teniendo éstas a su cuidado la conservación y mantenimiento de las vías, línea elevada, edificios, subestaciones eléctricas alimentadoras de corriente para el sistema, así como la conservación en buen estado y reparaciones en general de los trole buses, tren ligero y demás vehículos del Servicio.

La Gerencia de Transportación, abarca las oficinas de movimiento de trenes, depósitos, horarios, capacitación y despachadores, -- siendo las funciones de las mismas las siguientes: coordinar la operación del servicio, mantener la disciplina dentro del mismo, ordenar el movimiento de los vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros, instruir a los nuevos elementos en el manejo de éstos, despachar carros, nombrar turnos, relevar operadores, etc.

La Contraloría General, vigila la actividad que desarrollan las siguientes oficinas: auditoría general, (revisión de la contabilidad) compras, (adquisición de materiales en general); listas de pagos y máquinas, (control de la remuneración para el personal del servicio); caja ge

neral, (el aspecto contable); recaudación, (se encarga de la distribución de cuentas para el personal de operadores, así como la concertación de los ingresos por este concepto); almacén general, (depósito de materiales de mantenimiento) y pagaduría, (pago de cuentas, salarios, facturas, etc.)

La Gerencia Jurídica, desempeña las funciones de asesor jurídico del Director General, así como la defensa de los intereses del Servicio en contra de terceros y esencialmente el aspecto de defensa de los trabajadores del propio Servicio, ante toda clase de autoridades, administrativas o judiciales.

La Gerencia de Personal, que abarca las oficinas de Personal, servicio médico, intendencia, y las secciones de relaciones de trabajo y contratación, y control de personal, oficinas todas éstas cuya función está encaminada a la atención del personal o contingente humano que labora en el Servicio.

La Gerencia de Supervisión, que se encuentra dividido en la auditoría de pasajes e inspección de boletos, cuya función consiste en vigilar el manejo honesto y correcto de los boletos por parte de los operadores que tripulan los vehículos del Servicio.

Actualmente la Ciudad de México es recorrida por una extensa red de trolebuses y tren ligero. Ese contingente humano contribuye a la prestación del servicio público de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, cuyas oficinas están instaladas en San Andrés Tuxtla, desde hace aproximadamente 35 años, y desde ellas se dirige su labor, en donde mañana a mañana salen los trolebuses que recorren todos los ámbitos de la Ciudad, llevando de un lugar a otro, a los agitados habitantes de la Ciudad de México, cuyo ritmo de vida ya no es el mismo del que se tenía en los recordados años de los trenes de mulas, sino uno más vertiginoso y violento; digno de la época de los satélites artificiales y cohetes interestaciales en que vive el mundo

actual.

Y principalmente a la agitada vida de los ciudadanos; en donde en la actualidad se sufre de altos niveles de contaminación debido a un excesivo uso de los automóviles particulares, falta de responsabilidad para afinarlos en su oportunidad; además el transporte público (taxis y peseras) atentan contra nuestra salud; ya que además de contaminar en gran parte, son muy negligentes manejando y también contaminan con sus ruidosos claxons. No hay que olvidarse de las industrias dentro de la Ciudad de México, pues cooperan en gran medida para que la contaminación no ceda.

En 1910 los problemas de contaminación se combatían barrriendo las avenidas; sin embargo, en la actualidad las soluciones no son tan fáciles; ya que aunque está la medida de UN DIA SIN AUTO, no se ha logrado bajar los niveles de contaminación a un nivel que se pueda considerar satisfactorio.

D) USUARIOS.

Los servicios públicos están por encima de los intereses - particulares de grupo, por importantes que éstos sean, por lo que con mayor razón aquellos están sobre los intereses particulares individuales, pues el bienestar general se encuentra por encima del interés de un grupo reducido o de un individuo.

El organismo descentralizado "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", no es una organización que tenga como fin el lucro, sino la prestación de un servicio para satisfacer una necesidad colectiva, es decir, la prestación de un servicio público como lo es el transporte de personas.

Es necesario tomar en cuenta para la creación y funcionamiento de un servicio público el interés público, lo que nos coloca en el problema de determinar cuál es la situación jurídica de los usuarios de dichos servicios.

El Maestro Serra Rojas nos dice: "Es necesario comenzar - por distinguir el solicitante para ingresar y el usuario efectivo."
(72)

Toda la colectividad tiene derecho al beneficio del servicio público, de acuerdo con los reglamentos respectivos, sin embargo hay ocasiones, como en el caso de los hospitales o de los institutos de asistencia, que por la capacidad del servicio no es posible la admisión de todos lo que solicitan ese servicio. Este es el caso del solicitante para ingresar al servicio público; nos dice el Maestro Serra Rojas que: "La solución está en que es necesario crear nuevas unidades para atender el mayor número, entre tanto son situaciones de hecho, que una sociedad debe remediar colaborando con el Estado en estos servicios asistenciales". Una vez admitido a los beneficios del servicio público, o sea el caso del usuario efectivo, su situación no es contractual sino legal y reglamentaria, nos dice el Maestro Serra

(72) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit., pág. 257.

Rojas, y el usuario tiene derecho a "que se le proporcione el servicio en las mejores condiciones posibles, llegando la doctrina hasta concederle el derecho de una indemnización, cuando sufra perjuicio - con motivo del funcionamiento de dicho servicio. Gratuito u oneroso, el servicio debe prestarse con eficiencia y regularidad". (73)

En relación con el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, podemos decir, que cuando una persona, pide la "parada" a un trolebús, se encuentra en el caso del solicitante para ingresar al servicio público, es decir, que si el vehículo de que se trata no tiene cupo, no se le podrá prestar el servicio que solicita, o sea ser transportado; en caso de que el usuario aborde el vehículo, y cubra el importe de la tarifa, se encuentra en la situación del usuario efectivo, y debe dársele el servicio de una manera eficiente y regular.

(73) Serra Rojas, Andrés.- Op. cit., pág. 259.

E) PROBLEMAS ESPECIFICOS.

El problema que confronta Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, para subsistir como servicio público que pudiera prestarse en forma eficiente y regular, es múltiple y complejo.

Desde luego padece de una carencia de recursos económicos ante la imposibilidad de allegárselos, pues siendo sus tarifas las más bajas para el transporte de pasajeros en el Distrito Federal, e impedido de aumentarlas por el Estado (Departamento del Distrito Federal), no le autorizaría tarifas más altas, lo obliga a vender el servicio al público en condiciones inferiores a las que disfrutaban los permisionarios de autotransportes.

Sus líneas son limitadas y no responden al desarrollo de la población y extensión de las rutas que debería cubrir porque, como ya dijimos, el Estado no le permite el desenvolvimiento que sus necesidades exige, por la presión que ejercen las líneas de autotransportes.

Esta penuria en que se encuentra Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, le impide la modernización de sus unidades y sistemas de transportación.

Es cierto que el alza de las tarifas no resolvería íntegramente el problema, aparte de que tal aumento redundaría en perjuicio del usuario que pertenece a las clases económicamente más débiles del Distrito Federal, por lo que un aumento en sus rutas y la mayor extensión de éstas, así como la adquisición de un mayor número de unidades, sería aconsejable para la solución parcial del problema.

Pero es indudable que si el Estado no acude en ayuda de este sistema de transporte tal y como la federación lo hace con el sistema de Ferrocarriles Nacionales de México, la precaria situación con que día a día tiene que enfrentarse Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, lo llevará a su ruina.

Es innegable que la atinada y honesta administración ac -

tual del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, ha podido detener por el momento la bancarrota y desaparición de este sistema de transportación, que de no recibir oportunamente ayuda económica del Estado, pero no en la forma de préstamos oficiales reembolsables como actualmente sucede, sino mediante subsidios definitivos, exención de impuestos, ampliación de las rutas, condonación de adeudos, la vida del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, seguirá siendo precaria y por lo mismo ruinoso.

El Estado debe resolver el problema que afronta el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, que día a día se agudiza, porque de desaparecer este sistema de transporte, a más de - que desaparecería un servicio público que satisface una necesidad de interés general, desaparecería una importante fuente de trabajo.

CAPITULO IV.

EL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL COMO ESQUE MA DE SOLUCION.

- a) Resúmen de los problemas del Servicio de Transportes Eléctricos - del Distrito Federal.
- b) Análisis del Servicio de Transportes Eléctricos y su proyección.
- c) El Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. en la última década.
- d) Estado actual del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal: Actividades realizadas en 1991 de acuerdo al H. Consejo de Administración.
- e) Visión internacional del transporte eléctrico.

A) RESUMEN DE LOS PROBLEMAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS -
DEL DISTRITO FEDERAL.

La evolución de los medios de que se ha valido el habitante de la Ciudad de México para trasladarse de modo individual, en pequeños grupos o colectivamente, de un lugar a otro, interesa por igual a los técnicos altamente especializados en la materia, a los urbanistas y, en general a los estudiosos de nuestras costumbres y caracteres vernáculos.

La movilización del capitalino a lo ancho y a lo largo de su ciudad, arranca del despiadado procedimiento de conducción a hombres del tameme de la época precolonial y desemboca hoy en día en el altamente tecnificado Sistema de Transporte Colectivo. Del tameme al Metro, el habitante de la ciudad ve nacer, utiliza y contempla la sucesiva desaparición de la litera, de la trajinera, de la canoa y de la chalupa; del lardó, de la carroza y de la "calandria", que dejan paso a fines del siglo al ferrocarril de vapor, sustituido después, por razones económicas por el de tracción animal. (74)

Aparece, en esta etapa de la evolución el tranvía primitivo, jalado por mulas, conocido vulgarmente con el nombre de "Tranvía de Mulitas"; es recuerdo que aún perdura en los anales ciudadanos. Vino luego, lo que podríamos denominar el tranvía del progreso, de la época técnica, esto es, el impulsado por energía eléctrica. Paso posterior es la aparición del trolebús, mezcla tecnicomecánica de tranvía y camión, al que se recurre para mejorar los medios de traslado disponibles. Y por último el tren ligero, el cual traslada a miles de personas.

Corre pareja con la instalación de la primitiva red tranviaria, la aparición un tanto retardada, de los primeros camiones de motor a gasolina (Ford T), con carrocería de madera y capacidad para

(74) Memoria del Gobierno del Distrito Federal.

6 personas, ancestros del "chato", del "trompudo", del "copetón", de los "panorámicos" de los años 63 y 64, de los banjamines de la familia los "delfines", "ballenas" y "metrobuses", provistos de motores a diesel. (75)

Completa este cuadro de la transportación doméstica ciudadana, el tercer miembro de la numerosa familia de transportadores, representado por el taxi, encarna en el "libre", "fortingo", de las primeras épocas, y el cual evoluciona en etapas ulteriores hacia el "codrilo", la "cotorra", "amarillo", "coral", "colorado", "pesero", de ruta fija y finalmente, el "minitaxi", novedosa respuesta a la demanda de celeridad y economía de una metrópoli constantemente congestionada. (76)

La utilización del tranvía eléctrico, y más tarde del trolebús, entraña una seria contribución para facilitar la rápida, barata y segura movilización del habitante de la capital. De ahí que el estudio de sus orígenes, de sus sucesivas transformaciones, y del porvenir que se les depara, sean de marcado y obvio interés.

La "Historia de los Transportes Eléctricos en México", es la primera obra en su género y contiene los antecedentes que propician la fundación del servicio de que actualmente disfrutan los ciudadanos. Parte del importante contenido de éste da respuesta a la cuestión, tradicionalmente debatida, de las bondades y ventajas que ofrece este medio de comunicación; a la luz del progreso registrado, gracias a la constante mejoría de la ciencia y de la técnica, en otros medios de transportación urbana colectiva en las grandes ciudades. Amén de otros beneficios intrínsecos, la locomoción, impulsada por energía eléctrica lleva consigo las ventajas de su seguridad, su comodidad, su economía, su idoneidad para enlazar entre sí zonas centrales y áreas suburbanas, y su importante contribución para preservar la pureza del medio ambiente en una urbe gravemente amenazada por múltiples factores.

(75) Op. cit.

(76) Op. cit.

tiples focos de contaminación.

No conviene dejar pasar que la inspiración popular, tan ligera de colorido que integra un cuadro de costumbres que es la mejor visión del pasado nacional, dentro del aspecto general, los tranvías y trolebuses ocuparon un lugar muy especial en ese tipo de literatura, un ejemplo de lo anterior, son los versos que publicó el General Rafael López de Mendoza en un pequeño folleto que se intituló "Los Tranvías" y el cual fué editado por la Librería "La Ilustración" de la Ciudad de México en el año de 1886, y cuyos primeros versículos que circulaban decían:

Las seis! ... ¡Comienza el trajín!
ya circulan los tranvías
invadiendo la Ciudad
En direcciones distintas;
Empezando el movimiento,
Los vagones de la "Villa"
"Tacubaya", "Tlalnepantla",
"Tlaxpana" y "Santa María",
"San Angel", "Atzacapotzalco",
"Peralvillo", "Buenavista",
"Los Angeles", "La Piedad",
"Tlalpan", "Belén" y "La Viga",
La Colonia de Arquitectos.
"San Lázaro" a la Garita,
"La Colonia de Guerrero",
y otros diversos tranvías
que van haciendo su agosto
Del público a los Castillos;
Es verdad que en el progreso
Mucho el ramo significa
y que el público también
Sus favores utiliza.....

A partir de 1907 se consolidó la Compañía de Tranvías Eléctricos, de capital extranjero, y adquirió vigor el desarrollo de su red en toda la Ciudad de México; entre 1901 y 1910 se adquirieron los tranvías eléctricos, los cuales fueron unos nuevos y otros usados, y se convirtieron en los vehículos amarillos que hasta la fecha, todavía muchos de los habitantes de esta Metrópoli recuerdan; pero al mis

mo tiempo que el sistema extendió sus rieles por todos lados, igualmente en la conciencia de los obreros se dilataban los principios sociales y los derechos de dichos trabajadores.

La sed de renovación y el hambre de justicia devoró los espíritus; los intereses de uno y otro grupo fueron tomando curso en la historia moderna de México, cuya cara inicial se ha perfilado con un telación.

La conducta de la empresa, desde luego que provocó nuevos conflictos, quedando al descubierto la intención de que a la empresa no le interesaban los servicios que prestaba como un negocio, sino los de la Compañía de Luz, de la cual era subsidiaria; por tal razón el historiador De la Torre afirma lo siguiente:

"La realidad era que la Compañía de Tranvías no de seaba ya ampliar sus servicios, sino liquidar poco a poco el negocio. Toda la política futura seguida por ella va encaminada a demostrar esta afirmación. Al aplicar esta política choca con los intereses de los obreros, quienes se van a enfrentar dura y resueltamente a los deseos de la empresa".

El avance se detiene, los intereses extranjeros se orientan hacia otros estados de mayor ambición, y el sistema tranviario comienza su aniquilamiento, a pesar de que en varias ocasiones los trabajadores exigieron la renovación del equipo, e inclusive llegaron a impedir el levantamiento de las vías y la suspensión del servicio en algunas rutas.

Los problemas laborales apenas los hemos esbozado, partiendo del supuesto de que no es la materia fundamental de esta obra, sin embargo, los mencionados hechos definen la situación que provocó la crisis definitiva, hasta que el gobierno tuvo que intervenir.

Liquidando en el terreno práctico las diferencias que vulneraban el servicio, vinieron las transformaciones que modificaron la silueta tranviaria en la Ciudad de México, como puede comprenderse a través del Informe que rindió el Presidente de la República Lic. Mi -

guel Alemán en septiembre de 1947, señalando que para el Sistema de Tranvías se habían adquirido 30 unidades, de las cuales, 11 ya se encontraban en servicio y las restantes 19 en vías de ponerse a trabajar, así como 20 omnibuses eléctricos.

Sin embargo que hasta la Administración del Presidente Adolfo Rufz Cortines, cuando se renovó el sistema y se le dió plenitud al cambio; en el aspecto formal ya hicimos alusión a las disposiciones rectoras, en el terreno de la práctica, en el año de 1954 se informó que se compraron 91 nuevas unidades de tranvías P.C.C., los cuales comenzaron a operar en marzo; su costo fué de 17 millones de pesos y de 11 millones la adquisición de 50 nuevos trolebuses; para el año de - 1955, el Presidente Rufz Cortines señaló que se habían tenido líneas para ser utilizadas por 65 trolebuses; habían entrado ya en servicio los 91 tranvías nuevos y 30 de los 80 que se estaban adaptando, funcionarian en este mismo año, la inversión para los transportes eléctricos en 1955 fué del orden de 25 millones de pesos.

El Informe Presidencial del año de 1956 incluyó los siguientes elementos:

"183 tranvías se adquirieron en este año. El sistema fue completamente renovado con esos 274 tranvías, 117 trolebuses más se compraron y se encuentran ya prestando su servicio en diferentes rutas. En 252 mil metros cuadrados se construirán las nuevas instalaciones de tranvías y trolebuses, la cual por el momento se encuentran en Indianilla. El plan general de reestructuración del Servicio de Transportes Eléctricos demandó una inversión de 148 millones de pesos, la cual ya se está ejerciendo con financiamientos bancarios".

Finalmente el propio mandatario señaló en semptiembre de 1957 que otro gran problema del Distrito Federal, quizá de los mayores, era el de los transportes de pasajeros; por esta razón se ha bían dispuesto diferentes estudios, citándose en alguno de ellos la necesidad de un ferrocarril subterráneo, monoriel o viaductos eleva dos; mientras tanto, se adquirieron 67 trolebuses con una inversión de dos millones quinientos mil pesos, para realizar la sustitución to

tal de los tranvías de diseño antiguo, y también para terminarse la construcción de las nuevas oficinas, talleres y depósitos en San Andrés Tetepilco, obra esta última que por su tamaño exigió una inversión de 10 millones de pesos, quedando para el recuerdo las noches y amaneceres típicos, la Zona de Indianilla. (77)

Estos fueron acontecimientos verdaderamente estelares, ya que en los años posteriores poco o casi nada se realizó para seguir impulsando esta rama de los transportes urbanos: en 1961 se prolongó la ruta de trolebuses de Tizapán a San Jerónimo y se rehabilitaron las vías en el segundo tramo de la Calzada de Tlalpan; en el año de 1965, el Presidente de la República Lic. Gustavo Díaz Ordaz, dijo en su informe:

"Diversos estudios ya realizados por las autoridades de la ciudad, otros encargados a los más destacados técnicos y los presentados por especialistas extranjeros, conducen a la seguridad de que técnicamente, es posible llevar a cabo la realización de un ferrocarril elevado o de un monoriel.... Debemos poner nuestros mayores empeños en mejorar los servicios eléctricos de transportación..."

"Las invenciones son grandiosas cuando resuelven las necesidades de los pueblos", esta frase la dijo hace muchas décadas Frank H. Alfred, refiriéndose al transporte y su afirmación no es equivocada, sino que alimenta el espíritu del progreso; ánimo que ha estado siempre alerta en al Capital de la República, principalmente, donde especialistas, técnicos y profesionales han concedido tiempo y talento para situar ciertas fórmulas para una transportación urbana más ágil y cómoda. Una reseña bibliográfica extendería en muchas páginas el presente trabajo, empero no podemos dejar de soslayar la mención de algunas ideas y proyectos que se han publicado ofreciendo perspectivas o lineamientos que merecen ser colocados en la escala de la reflexión,

(77) Op. cit.

independientemente de que se concreten o no en la realidad.

Considerando las demandas de un desplazamiento eficiente, - por los habitantes de la Ciudad de México y a las que aludió el Informe Presidencial correspondiente al año de 1965, es preciso reconocer el quehacer de desarrollo por el Ing. Vicente S. Pedrero y el Arq. Ramón Carlos Aguayo, en torno al proyecto del monorriel y su aplicación en la Ciudad de México, cuyos estudios preliminares se iniciaron en 1954, habiéndose publicado una síntesis de dicho proyecto en abril-junio de 1957 en la Revista Ingeniería y Arquitectura; el interés despertado por una cuestión tan importante, no ha sido exclusiva del área profesional, sino que otras publicaciones menos técnicas, han acogido también diferentes sugerencias; el medio estudiantil-profesional, también con la inquietud sembrada, han realizado tesis en relación a estos asuntos del transporte eléctrico, como un ejemplo de lo anterior, tenemos el trabajo presentado en 1958 por Ernesto Carvajal Pumarino, con el título de "Ferrocarriles Tipo Monorriel" en cuya segunda parte del trabajo recepcional abordó el aspecto técnico de un sistema de esa naturaleza para la Capital de la República; poco tiempo después, José M. Fernández- Busto Ramírez, presentó a la Facultad de Ingeniería el trabajo "Planteamiento de un Sistema de Transporte Masivo y Rápido para la Ciudad de México", en el año de 1965 en que desarrolló su autor principalmente la idea de un sistema mixto, es decir, una combinación de superficial, subterráneo y elevado. (78)

De 1965 a la fecha, artículos, proyectos y libros, forman una extensa bibliografía, y para finalizar, basta mencionar como artículos complementarios los siguientes:

- Ing. Carlos Urueta Septién, con el título "Sugestiones para la Construcción de un Metropolitano para Servicio de la Ciudad de México".
- Ing. Mario Cámara Rosas, "Conferencia sobre Transporte Ciudadino".

(78) Historia de los Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

- Ing. Francisco M. Cogno con su trabajo llamado "Una Posible Solución Económica Evolutiva al Problema del Tránsito Metropolitano".
- Ing. F. Zubieta A. "Proyecto de Organización de la Comisión Coordinadora de los Servicios Públicos de la Región Metropolitana de la Ciudad de México". (79)

(79) Ob. cit.

B) ANALISIS DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS Y SU PROYECCION.

No es ciertamente premonición, sino acontecer real, el hecho particular de que el desarrollo no sólo implica progreso, sino - también desenvolvimiento paralelo de los problemas urbanos en todos sus diferentes niveles y agudezas; dentro de ellos toma su lugar la rama de transportes eléctricos, asunto no soslayado ni inadvertido - exigió una atención singular para otorgarle a trolebuses, tren ligero y metro, mayor agilidad en su desempeño, renovación y mantenimiento, conciencia de servicio para una eficaz operación y un esquema alimentador de otros medios de transporte.

En ésta, una relación del esfuerzo puesto en marcha para no sepultar un servicio útil para la población, el cual ha requerido de una rehabilitación y un empeño constante por parte de funcionarios y trabajadores, con el fin de cumplir dentro de las posibilidades de la empresa descentralizada, con la responsabilidad encomendada a todos y cada uno para responder a una exigencia de movilización cada vez más acelerada, conforme se da el crecimiento de la Metrópoli.

Al iniciarse la etapa del gobierno del Presidente Luis Echeverría, los servicios de transportes eléctricos ofrecían un aspecto deplorable y deprimente, se trataba de una empresa con marcado desequilibrio económico, de tal manera que se hizo necesario disponer un subsidio proveniente del Departamento del Distrito Federal desde 1948.

El desnivel económico se acentuó por diferentes causas, entre otras: declinación del sistema en virtud de la creación y estímulo de otros medios de transportación, como por ejemplo el Metro, lo cual obligaron a la supresión de líneas consideradas de renta óptima, como las de Tlalpan, la Villa - Mixcoac, Obregón - Bucareli, y Azca - potzalco - Colegio Militar.

A la revelación de estas circunstancias, que no dejaron de ser complejas, debemos incorporar una razón que se debe estimar públi

camente; la existencia de una tarifa de 35 centavos por pasajero la cual se encontraba en vigor desde el año de 1959, y que correspondía a un servicio de segunda clase así como un equipo descuidado y que al no ser objeto de reemplazo, se había deteriorado considerablemente a través de sus 550 trolebuses. (80)

Obviamente una empresa que se encontraba en esta situación, había infundido en sus trabajadores un desaliento en el desempeño de sus labores, el número de personas que laboraban en ese año en la empresa, era del orden de 3,600 y se encontraban distribuidos en los depósitos de San Andrés Tetepilco, Aragón, Azcapotzalco y Huipulco.

Las condiciones iniciales eran deplorables, pero las circunstancias que ceñían al problema de transporte para la ciudad, no requería de justificaciones para fracasar o suspender la funcionalidad de un organismo; se necesitaba imprimir un nuevo sentido, un vigor renovado para sacar del abatimiento a los transportes eléctricos; las circunstancias se enfrentaron a la cruel realidad a principios de la administración del Presidente Luis Echeverría, al asumir la dirección de la empresa el Dr. Ramiro Sansores Pérez, quien conforme a los lineamientos dinámicos trazados por el Presidente Echeverría, y por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, Lic. Octavio Sentfies Gómez, se avocó al estudio de los problemas, para buscarles una solución adecuada, los pasos que dió fueron los siguientes: contacto personal con los trabajadores; fortalecimiento de una convicción de servicio público; imágen realista en la operación de las unidades; éstos y otros conceptos hicieron posible establecer ciertas sugerencias para el desempeño de una tarea que se antojaba primordial: entre ellas es preciso señalar las siguientes alternativas que se acogieron en esos momentos:

- a).- "El número de unidades disponibles tanto en operación como en reserva en lo que se refiere a tranvías y trolebuses, es suficiente

(80) Op. cit.

para abastecer la red del sistema y las posibles ampliaciones, por lo que no se hace necesaria la adquisición de nuevas unidades, sino la completa restauración de las ya existentes.

- b).- El primer objetivo es unir la actual red de líneas al Metro para que sirvan como alimentadores del mismo.
- c).- La realización del ajuste necesario y adecuado en cada una de las líneas actuales, para tratar de hacerlas rentables y evitar que sigan operando con pérdidas.
- d).- La creación y apertura de nuevas líneas de trolebuses hacia zonas densamente pobladas o industriales, y que se encuentran localizadas en la periferia de la ciudad, conectadas también con las estaciones del Metro. Jerárquicamente corresponde primero a estas unidades ampliar sus rutas, ya que su número es mayor al de los tranvías.
- e).- La planeación y el estudio de los problemas de acuerdo con las exigencias de la época, aplicando sistemas y técnicas modernas.
- f).- La aplicación armónica de modernos y mejores sistemas administrativos en el manejo de la empresa.
- g).- La restauración integral (mecánica, eléctrica, hojalatería, pintura, interiores, pisos,

asientos, etc.) de los 550 trolebuses y 250 tranvías. Para tomar la resolución antes mencionada, se consideraron otras 2 alternativas, una de ellas era la de comprar unidades nuevas en Estados Unidos, Canadá, Japón y Rusia; de haberse optado por ello y, con el dinero que se tenía presupuestado, se hubieran podido adquirir un mínimo de unidades y la situación decadente de la empresa habría continuado igual. La otra alternativa que se estudió fué la posibilidad de fabricar en México carrocerías nuevas, lo cual se descartó por las dificultades técnicas de llevarlo a cabo y por el alto costo de las mismas.

h).- La restauración de la línea elevada, de la vía permanente y de subestaciones.

i).- La capacitación del personal para el manejo y mantenimiento de todo el equipo. (81)

Estas consideraciones presuponen la meditación del problema y el ánimo de trabajo que fué preciso convocar para poner en marcha los conceptos enunciados anteriormente. Al mismo tiempo, se necesita comprender y hasta cierto punto, por parte del usuario, la intensidad del esfuerzo, pues no es posible que el habitante de una ciudad como la nuestra, estime como un eflucio los medios que el gobierno federal y el de la Capital de la República pone a su disposición en determinado momento; estas son razones angulares que si se consideran, son las bases que fundamentan una conciencia ciudadana, una certidumbre de or

(81) Testimonios de Once Años en Servicio de Transportes Eléctricos - del Distrito Federal. Tomo I. 1970 - 1975.

gullo en habitar en una urbe como la de México y una comprensión a los problemas y soluciones que se derivan del permanente crecimiento de la Metrópoli.

El programa de mantenimiento que se inició continuándose - ininterrumpidamente, se orientó alrededor de la buena imagen de las unidades, mantener el mayor número de corridas en operación, control sobre el comportamiento de las unidades restauradas y en sus fallas eventuales, aplicación de materiales y mano de obra necesaria. Igualmente, se puso en marcha la "operación limpieza", ya que con anterioridad, prácticamente y por últimas razones injustificadas, no se llevaba a cabo debidamente el aseo de las unidades, y constantemente presentaban un espectáculo desagradable. Así se integraron equipos con personal ya existente, dotándolos de los elementos necesarios para llevar a cabo diariamente y a todas las unidades a un proceso de limpieza programada, incluyendo la fumigación periódica y la aromatización diaria.

Se recogió la experiencia, no se olvidó un pasado casi inmediato en que la carencia de un criterio práctico llegó a hacer casi obsoleto el sistema; cuando la empresa extranjera y ya nacional, la falta de aplicación de un programa como el mencionado, obligó a horas de trabajo más allá del lapso normal para no dejar de prestar el servicio público; en consecuencia, este plan de trabajo ha tenido que ser permanentemente aplicado en todos estos últimos años.

La rehabilitación de las unidades del servicio, no ha sido una tarea fácil, ya que se ha tropezado con algunos inconvenientes, como por ejemplo, la falta de refacciones, lo cual es un problema grave. Pero debemos hacer hincapié en que ello se debe a causas especiales que son problemas existentes a nivel mundial.

Sin embargo, Servicio de Transportes Eléctricos, se ha preocupado por la solución de este problema, logrando la manufactura de las refacciones con la industria nacional, casi en su totalidad, o sea que podemos decir que está en un 90% solucionado.

En la presente relación, es necesario poner atención a esa labor que, silenciosa, casi inadvertida, para la mayoría de los habi

tantes, ha sido sin embargo trascendental para la continuidad del sig tema primero, y del servicio después; sin una tarea como la señalada, la continuación de todo programa se hubiera fracturado fatalmente, y los perjuicios en el área del transporte hubieran sufrido consecuen cias notables.

La política social puesta en marcha, respondió no solamente a complementar añejas aspiraciones de los trabajadores, sino también a otorgarles prestaciones y servicios, para dar a la familia mexicana estímulo y solidaridad práctica; en razón de lo anterior, se inició este itinerario con el establecimiento de una tienda de autoservicio para expender a los trabajadores, artículos de primera necesidad a - precios reducidos, contribuyendo de esta forma a fortalecer los sal rios y la economía familiar.

El día 21 de febrero de 1971 se creó la operación espectácu los que encierra una serie de actividades especiales para satisfacer las demandas instantáneas de transporte fuera de la situación normal de operación, en los lugares donde se realizan espectáculos deporti vos como por ejemplo el Estadio Azteca.

PROYECCION.

Desde su aparición en la Ciudad de México durante la década de los años 50s hasta nuestros días, los trolebuses han tenido una buena acogida por parte de los habitantes del D.F.

Contribuyen a su aceptación los siguientes factores:

- Su fácil operación, y la seguridad que ofrecen - en su desplazamiento, lograron en muy breve tiem po la expansión de este medio de transporte. Pos teriormente y con motivo de su rehabilitación in tegral, adquirió un nuevo y mayor auge, comuni cando al usuario con los rumbos más opuestos y - diversos de nuestra ciudad.

- Los trolebuses y el tren ligero son de gran utilidad y funcionalidad en una población como la nuestra, este medio de transporte cobra urgencia como un transporte moderno y del futuro, ya que en la lucha que se libra contra la asfixiante - contaminación atmosférica que acrecientan otros medios de transportación urbana. A diario leemos reportes de países como Estados Unidos, los cuales están actualizando sus sistemas de transportes eléctricos, incluso con la fabricación de - unidades modernas, acordes con las necesidades - de nuestra época.

C) EL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL D.F. EN LA ULTIMA DECADA.

REALIZACIONES.

A principios de los 80s se construyó una nueva línea de trolebuses en el Eje Vial 3 Ote., con una inversión de \$30,000,000.00; y se puso en servicio el 14 de marzo de 1980. Dicha línea tiene una extensión de 36 kilómetros de ida y vuelta y se estuvo operando con 36 unidades. (82)

Se elaboraron programas para optimizar la operación de la red de trolebuses, habiéndose incrementado a partir del 23 de septiembre de 1980, 41 unidades más en las diferentes líneas con que cuenta el servicio.

Con base en el programa de restauración, podemos informar también que a partir del lunes 3 de noviembre toda la red está siendo operada ya con trolebuses blancos debidamente restaurados, ya que las últimas 30 unidades rojas que quedaban en servicio fueron sustituidas.

La mejoría de los servicios trajo como consecuencia en el año de 1980, comparado con el año de 1979, un considerable aumento en el número de pasajeros transportados y obviamente, una repercusión directa en los ingresos.

En el año de 1979 se pusieron en servicio los primeros 100 trolebuses de fabricación nacional entregados por Mexicana de Autobuses, S.A. (M.A.S.A.)

Por otra parte, el 4 de marzo de 1980, se iniciaron los trabajos de restauración de las carrocerías e interiores, así como de los componentes mecánicos y eléctricos de 241 trolebuses que faltaban de restaurar. Con estas 241 unidades restauradas se podrá reforzar aún más la operación del sistema y se tendrá la posibilidad de apoyar

(82) Testimonio de Once Años en Servicio de Transportes Eléctricos - del Distrito Federal. Tomo II. 1976 - 1980

las futuras ampliaciones de la red.

Se fincaron los pedidos para la adquisición en Francia de 16 nuevas subestaciones eléctricas con cargo al protocolo de crédito francés ya establecido. Estas unidades llegaron a México en octubre de 1990.

Para dar cumplimiento a las modificaciones de la Ley Federal del Trabajo y a los lineamientos de la reforma administrativa se intensificaron los programas de capacitación de los trabajadores buscando por una parte, su motivación al trabajo y aumentar la productividad y la eficiencia de los mismos.

Durante el ejercicio de 1989, el organismo mantuvo a disposición de los usuarios 509.8 kms. de red en servicio para los trolebuses. La extensión anterior permaneció en los mismos niveles del año anterior, ya que durante el ejercicio no se instrumentó ningún proyecto de expansión. Por lo que corresponde al tren ligero, se rehabilitó el tramo Huipulco - San Fernando, mediante el aprovechamiento de vía existente.

El número de líneas en operación se mantuvo en 27 rutas distribuidas en diferentes sectores de la ciudad, cuyo servicio comunica a la población entre diversos puntos, además de cubrir la importante función de alimentar otros medios, como es el Metro.

Se programó transportar en ambos modos a un total de 232.2 millones de pasajeros, 94.6% en trolebús y la diferencia en tren ligero. En términos globales, la suma de pasajeros transportados fue de 232.1 millones.

El parque vehicular se mantuvo en 812 unidades durante el año: 403 susceptibles de operar, 409 en espera de mantenimiento mayor; esto es sin considerar los 223 trolebuses en situación de desecho pendientes de dictamen.

Al inicio del ejercicio, la operación del tren ligero presentaba serias deficiencias en su operación. Las 17 unidades disponibles fueron construidas a partir de los antiguos tranvías PCC, cuya fabricación data de 1945 aproximadamente. Se transportaron 6.8 millones de usuarios, con un recorrido anual que sumó 565,875 kms.

Los indicadores de operación se tradujeron en los siguientes resultados:

* Kilometraje recorrido diario	1,550.3
* Pasajeros diarios transportados por unidades en operación.	4,129.7
* Pasajeros diarios transportados por kilómetro de red en servicio.	1,480.1
* Pasajeros diarios por kilómetro-recorrido.	11.9
* Kilómetros recorridos diariamente por unidades en operación.	346.0
* Unidades en operación día calendario por kilómetro de red en servicio. (83)	0.35

En relación a los asuntos jurídicos con motivo de la revisión del contrato colectivo que une al STE con la Alianza de Tranvías de México, el 3 de febrero de 1989 se celebró un convenio ante la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal, mediante el cual se finiquitó el proceso legal para evitar una posible huelga.

Por lo que corresponde a los asuntos penales, se tuvo intervención en 1,180 accidentes reportados por la oficina de movimiento, de los cuales se derivaron diversas denuncias y querellas ante las autoridades competentes, vigilándose 239 averiguaciones en las 45 Agencias del Ministerio Público del D.F. y atendiéndose 41 asuntos penales. (No hay que olvidar que éstos datos son del último trimestre de 1989).

(83) Op. cit. Tomo II.

DONACION DE LOS TRANVIAS P.C.C. (2268 y 2192).

"Según consta en el Acta de la Sesión del H. Consejo de Administración celebrada el 12 de septiembre de 1979, el entonces Director General del organismo, Doctor Ramiro Sansores Pérez, informó a este cuerpo colegiado que se había recibido una atenta solicitud de un museo norteamericano, para proporcionarle en forma gratuita un tranvía usado, a efecto de que se transporte e instale por cuenta de dicho museo en aquella ciudad. Se dictó el siguiente ACUERDO:

Se autoriza al Director General para ceder en nombre de México en forma gratuita dicha unidad, que deberá ser transportada por cuenta del mencionado museo de la ciudad de Michigan".

"Con fecha 28 de septiembre de 1979, el Doctor Sansores Pérez hace del conocimiento de las autoridades del MICHIGAN TRANSIT MUSEUM, INC. que la unidad solicitada se encuentra a su disposición. En su Informe de actividades del período comprendido entre el 1° de agosto de 1979 al 31 de mayo de 1980, el multicitado Doctor Sansores Pérez mencionó ...que se han cubierto todos los requisitos para donar al museo de transporte en la ciudad de Michigan en los Estados Unidos, un tranvía del modelo PCC, el cual sólo esperamos sea trasladado por cuenta de ellos a la mencionada ciudad". (84)

"El 12 de abril de 1982, el entonces Jefe del Departamento del Distrito Federal Profesor Hank González, dirige una misiva al Sr. Geo Cutler, informándole que ha girado sus instrucciones al C.P. - Benjamín Navarro, Director General del Servicio de Transportes Eléctricos, para que atienda lo relativo a la placa conmemorativa de la presentación del tranvía PCC - 2268"

"Por lo que respecta a la donación del tranvía PCC con número económico 2192 a la delegación Tlalpan, no existen evidencias docu

(84) Datos tomados de la Cuarta Sesión Ordinaria de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. 1989.

mentadas de haber sido formalizada. No obstante, la unidad se encuentra físicamente en dicha delegación, situación que ha sido verificada por parte del organismo".

"Cabe destacar que la ausencia de pruebas documentales relativas a la entrega - recepción de ambas unidades no han sido localizadas, en virtud de que durante los sismos que sufrió la ciudad de México en septiembre de 1985, el edificio principal del servicio se colapsó, destruyéndose y/o perdiéndose parte de los archivos históricos - del S.T.E.; esta situación ha propiciado una confusión en cuanto a los números económicos de las unidades donadas, por lo cual fué necesario realizar una investigación a fondo para aclarar, de manera definitiva, qué unidades son las donadas, resultando las registradas con los números 2268 y 2192"

"En atención a los antecedentes expuestos, con base en el artículo 19 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, se somete a la consideración del H. Consejo de Administración los siguientes acuerdos:

- Validar la donación del tranvía PCC número económico 2268 al MICHIGAN TRANSIT MUSEUM INC., y autorizar su baja definitiva en los inventarios - del S.T.E.

- Validar la donación del tranvía PCC número económico 2191, mediante el levantamiento de un acta circunstanciada por la entidad, así como autorizar su baja definitiva de los inventarios del organismo".

PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DE LA EMPRESA PUBLICA.

Para dar cumplimiento a las acciones del Programa Nacional

de Modernización de la empresa pública, durante el período julio-diciembre de 1990, el Servicio de Transportes Eléctricos ha realizado algunos de sus mejores esfuerzos, a fin de acceder a una nueva etapa de eficiencia, productividad y calidad en los servicios que proporciona, por vía de la modernización de esta entidad. Sin embargo, estos esfuerzos se han visto frenados en buena medida, debido entre otros factores a los escasos apoyos financieros previstos para la realización de las acciones que conforme al citado programa, corresponde su ejecución a este organismo.

Lo anterior, se ha reflejado en los modestos avances logrados durante 1990, en las acciones que no requieren fuertes inversiones, quedando rezagadas aquellas que demandan grandes apoyos financieros.

Por lo que se refiere a los asuntos jurídicos, durante el último trimestre de 1990, en el rubro de materia civil se ha continuado la atención de los asuntos ante las autoridades competentes, vigilándose el desarrollo de los procedimientos relativos.

En materia penal, en el último trimestre de 1990 se atendieron 445 parte de accidente de las unidades en servicio del organismo, de los cuales casi un 50% se pudieron arreglar en el mismo momento de su atención, realizando en los restantes, diversos procedimientos para su substanciación, como son los siguientes:

- * Formulación de 9 denuncias por delitos de robo y uno por fraude.

- * Se presentaron 30 querrelas por daños diversos - al S.T.E.

- * Fueron atendidos 24 citatorios girados por diversas Agencias del Ministerio Público, y tramitada la libertad bajo caución de un operador detenido.

* En coordinación con los representantes de la - Alianza de Tranviarios de México, se han resuelto 71 casos de daños a terceros causados por operadores de trolebús. (85)

TREN LIGERO.

En lo que corresponde al parque vehicular del tren ligero, durante el período reportado, se efectuaron 1708 inspecciones diarias y 201 inspecciones de mantenimiento quincenal, obteniéndose un cumplimiento del 69% y 89% respectivamente conforme a la meta programada.

Por lo que corresponde a los indicadores de operación para esta modalidad de transportación, se obtuvieron los siguientes:

* Pasajeros transportados en día laborable por unidad en servicio.	2,555
* Pasajeros transportados diariamente por kilómetro de red en servicio.	1,024
* Pasajeros transportados por kilómetro recorrido.	6.44
* Kilómetros recorridos diariamente por unidad en operación.	357.1
* Unidad en operación, día calendario por kilómetro de red en servicio. (86)	0.44

Es importante señalar que se estableció contacto con el sistema de tren eléctrico urbano de Guadalajara, Jalisco para llevar a cabo un convenio de colaboración para la capacitación de personal, -

(85) Datos tomados del Informe de Evaluación respecto al Cumplimiento de las Acciones del Programa Nacional de Modernización de la Empresa Pública, 1990 - 1994.

(86) Op. cit.

firmándose el 30 de octubre del año pasado y durante el período del 5 al 18 de diciembre, un grupo de 8 ingenieros y técnicos del organismo, estuvieron en dicha ciudad, para adquirir la capacitación en el manejo y mantenimiento del tren eléctrico que se tiene en el mencionado lugar, lo que está permitiendo elaborar los documentos y manuales correspondientes a este servicio para que el personal técnico y de operación pueda hacer en un futuro cercano, que la explotación de la línea del tren ligero, se lleve a cabo con resultados óptimos de eficiencia, eficacia y productividad.

La construcción y expansión de líneas se programó de tal suerte que se tenga una participación modal del 4 al 5% anualmente en el período 1995-2010; para el caso del trolebús, se estimó una longitud de operación por línea entre 17 y 26 kilómetros cada una, en tanto que en el tren ligero de 7 a 14 kilómetros respectivamente.

Para el período de 1990, y como producto del ajuste de metas que se realizó durante este año, se programó mantener en servicio un parque vehicular de 8 unidades de trenes, lográndose mantener en servicio un promedio diario de 5.57 trenes en operación lo que significó un cumplimiento del 69.2% conforme a la meta fijada.

Asimismo, se transportaron durante este período un total de 4.67 millones de pasajeros que corresponden a un cumplimiento de un 86.93% conforme a la meta fijada.

Lo anterior, comparado con el pasado ejercicio de 1989, refleja un aumento del 28% de vehículos en operación contra un descenso del 30.74% en afluencia de pasajeros.

Como producto de los ajustes al archivo de metas realizado para este modo de transporte, para el período de 1990, se programó mantener en servicio un parque vehicular 353 unidades de trolebuses, estableciendo para ello un horario acorde a dicho parque vehicular lográndose mantener durante este período, un promedio diario de 328.1 unidades, lo que significó un cumplimiento con la meta de un 92.94 %, asimismo se transportaron un total de 115.36 millones de pasajeros - que corresponde a un 73.4% de la meta anual, que fué de 156.78 para este modo de transporte.

Por lo que corresponde a las vueltas realizadas, con el par que vehicular disponible para la operación se realizaron un total de 819,349.7 vueltas, lo que permitió efectuar un recorrido de 17.482 millones de kilómetros, los que significaron un cumplimiento con la meta programada del 68.81% y 72.84% respectivamente. (87)

(87) Op. cit.

D) ESTADO ACTUAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL: ACTIVIDADES REALIZADAS EN 1991 DE ACUERDO AL H. CONSEJO DE ADMINISTRACION.

"En la Ciudad de México, Distrito Federal, siendo las dieciocho horas del siete de noviembre de 1991 se reunieron en la sala de juntas del organismo público descentralizado "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", los integrantes del H. Consejo de Administración para llevar a cabo la Tercera Sesión Ordinaria de 1991".

- 1.- "El Presidente del Consejo preguntó a los señores consejeros si existen comentarios al Acta de la Sesión anterior; al no existirlos se aprueba dicha acta.

- 2.- Opinión de los comisarios sobre el Informe de Autoevaluación correspondiente al Primer Semestre de 1991. El titular del organismo, indica que en la carpeta está la opinión de los señores comisarios y comenta: solamente tocaría el punto referente a recomendaciones, - el cual es el más relevante, serían dos las recomendaciones, una gestionar los apoyos presupuestales necesarios que permitan a la entidad atender las acciones - del programa de modernización específico; y la otra, - dar atención a la brevedad a las líneas de acción del PRONAMEP.

En uso de la palabra, el contador público Jaime - Mohedano Cabrera comentó: 'En cuanto al Programa de Modernización quisiera felicitarlos por el hecho de que se ha incrementado la transportación de pasajeros, - creemos conveniente que este programa se apoye presupuestalmente y por eso recomendamos que este órgano -

de gobierno se pronuncia por un incremento de tarifas - para que el transporte público no se convierta en una carga excesiva para el Departamento del Distrito Federal. En cuanto a la segunda recomendación hemos visto - que existen avances muy importantes en las acciones del PRONAMEP y en la atención a las recomendaciones de los órganos fiscalizadores, incluyendo la de los auditores-externos que emitieron salvedad y abstención de opinión en ejercicios anteriores. Por lo cual felicitamos a este organismo'.

Después de este comentario, el Presidente del Consejo, preguntó si había alguna otra observación sobre este punto, no habiéndola, se dió por aprobado.

3.- Informe del C. Director General.

El LIC. LOZANO JIMENEZ procede a la lectura del Informe de actividades realizadas por la entidad durante el período del primero de julio al 30 de septiembre de Mil Novecientos Noventa y Uno.

Inició su lectura en el punto sistema de operación; informando que durante el tercer trimestre se mantuvieron en operación 440.2 kms. de la línea elevada; encuaneto al tren ligero, se continuó operando la línea-Taxqueña - Xochimilco con una longitud de 25 Kms., así como su ramal de Huipulco-Tlalpan con 4.6 Kms. Referente al parque vehicular, se programaron 330 trolebuses, sosteniéndose en operación 300.8 unidades en promedio diario. Esto permitió transportar 28.8 millones de personas, aún con menos unidades, sobre la meta que fué de 25.7 millones, lo que equivale al 112% sobre lo programado.

En el subsistema tren ligero, se programaron 7 unidades sosteniendo 6 de éstas en promedio diario, lo que

representó un cumplimiento del 81.2%. Se registró una disminución en pasajeros transportados del orden de - 32.9% ya que se proyectaron 1.5 millones de personas - transportadas y sólo se alcanzó la cifra de 1.0 millones de usuarios transportados.

En el punto de mantenimiento, destacó que se llevaron a cabo 27,549 revisiones de mantenimiento preventivo; asimismo manifestó que el bajo índice de los mantenimientos, se debió a los trabajos que se están realizando por el desmantelamiento de 205 trolebuses dados de baja.

Respecto al tren ligero, comentó que el cumplimiento a las metas alcanzadas en lo correspondiente a las inspecciones realizadas, fué del orden del 52.3 y 210 % para los mantenimientos diarios y quincenal, respectivamente. Asimismo, señaló que fueron realizadas las pruebas de puesta a punto y asentamiento en los 12 trenes nuevos TE - 90; por otro lado comentó que se repararon 16,841 piezas y se manufacturaron 18,325 lo que representó un cumplimiento del 159%. En cuanto a las instalaciones fijas, manifestó el cumplimiento del 97.4 y 100% del mantenimiento realizado a las subestaciones y línea elevada respectivamente; asimismo resaltó que se concluyeron los estudios referentes al sistema rueda riel con asistentes en la adecuación de la vía y la reperfilación de anillos de las ruedas en los 12 trenes TE - 90.

En el punto de Administración y Finanzas, al comentar el avance presupuestal el titular del S.T.E. dió cuenta presentando la carátula del ejercicio presupuestal del trimestre y acumulado, haciendo notar que el subejercicio fuerte que se tenía se ha reducido, pudiendo prever que al final del ejercicio se encontrará regularizado con lo que se habrá atendido la preocupación

de los C.C. Comisarios manifestada en su documento presentado en el punto 2 de esta sesión.

Hizo notar el Lic. Lozano Jiménez que la cancelación del subsidio federal está provocando desfases en los programas, que se están corrigiendo con aportaciones del D.D.F., mismas que se encuentran regularizadas, gracias a lo cual el organismo no ha parado su operación. Señaló también que aunque los ingresos propios se habían incrementado éstos no serán suficientes para atender la totalidad de los programas prioritarios de rehabilitación de trolebuses, adquisición de refacciones para mantenimiento así como la puesta en operación del tren ligero con el nuevo equipo. Informó que para atender éstos rubros no programados o deficientemente programados se han solicitado recursos adicionales por casi 17,000 MDP; por su parte el organismo ha realizado esfuerzos tales como incrementar sus ingresos propios, acciones de ahorro y racionalización del gasto; reordenación y priorización presupuestal vía transferencias; el titular del S.T.E. puso como ejemplo el capítulo 5000, en el que se canceló la adquisición de maquinaria para talleres que prácticamente no existen, pues es necesario rehabilitarlos físicamente, éstas acciones se ejecutaron previa autorización del sector central.

Concluida la lectura de este punto, el Presidente del Consejo preguntó si existían comentarios y no habiéndolos, se continuó con el Informe.

En el punto de Recursos Humanos y Materiales, Asuntos Jurídicos y Organización de Sistemas, el titular del S.T.E. destacó en recursos humanos el aspecto de compactación señalando que se comentaría a detalle en el punto Programa de Modernización. En cuanto a los otros aspectos señaló que se atendieron normalmente sin existir puntos especiales a destacar.

En cuanto a la venta de servicios, para 1991 comentó el titular: 'La meta es de treinta y nueve mil millones de pesos, que es superior en 60% a los 24,000 MDP, que nosotros habfamos planteado y este punto es trascendente porque para cumplir esta meta de venta de servicios, no hay más que dos caminos, uno: incrementar nuestros ingresos propios vía incremento de usuarios y dos: nuevas tarifas, las cuales estimamos que deben ser de un mínimo de seiscientos pesos. Por otra parte, es necesario que se continúe estudiando el ajuste del abono o su cancelación, porque este también impacte en deterioro de los ingresos del organismo. El Lic. Lozano Jiménez manifestó el compromiso de continuar el Programa de Modernización e indicó que ello se hará en forma gradual acorde con los recursos disponibles, tratando de buscar otras fuentes de ingresos como pueden ser la venta de excedentes de activo, no indispensables al organismo.

El Dr. Valdéz comentó: 'Nosotros, por parte de la Coordinación General de Transporte estamos haciendo un rediseño del abono de transporte, sin embargo creemos que este es un mecanismo moderno de utilización de los modos de transporte, que incluso favorece en muchos aspectos el uso de estos. Buscaremos la forma de rediseñarlo, pero creemos que dentro de la propia modernización de la empresa, estaría la adecuada utilización de abono. Quizá buscar unas nuevas tarifas de este mismo abono pero si seguir utilizándolo'.

Agotado el punto, el Presidente pregunta si existe algún otro comentario. No existiendo alguno, se aprueba el Informe del Director General. Continuando con el siguiente punto.

4.- Programa de Modernización y Reestructuración del Servicio de Transportes Eléctricos.

En uso de la palabra el Director General, dió lectura al punto compactación de personal.

'Hemos realizado el trabajo de liquidación fundamentalmente con la propuesta que nos hace la Alianza de - Tranviarios, para no entrar en conflicto, pues así lo habíamos convenido desde el principio en el convenio que se firmó. La reducción acumulada total es de ochocientos trece plazas sin contar las sesenta plazas más que llevamos - en lo que va del mes de noviembre. Actualmente contamos con una plantilla de personal de tres mil trescientos cinco trabajadores. En principio, podríamos decir que hemos estado liquidando personal de mayor antigüedad, y por - eso se ha producido un alto costo, aunque comparándolo - con la liquidación que se hace en otros organismos aquí ha sido de un promedio de menos de veinte millones de pesos por persona, lo cual queda muy por debajo de - otros procesos similares. En todos los casos se ha procedido conforme al contrato colectivo y conforme a la - Ley Federal del Trabajo, en ningún caso se ha hecho por abajo de lo que tiene derecho algún trabajador liquidado e incluso por encima de ello.

Si es muy importante destacar que en este proceso todavía tenemos un compromiso de liquidar para este año - cuatrocientas plazas; hay varios factores muy importantes, por lo cual estamos solicitando el apoyo para continuar con este programa: primero, la disposición en - este momento de la Alianza de Tranviarios; segundo, si - suspendemos en este momento, el año próximo la Alianza - puede retirar este apoyo; un tercer factor es el costo - el cual sería mayor para los años subsecuentes porque - se vienen incrementos en los salarios y modificaciones

al contrato colectivo. Creo que es el momento oportuno para continuar: no quisiéramos suspender este trabajo de compactación, el cual tiene avances realmente muy importantes'.

Después de dicho acuerdo el titular de la entidad continuó con su lectura.

En cuanto a la rehabilitación del parque vehicular se informó de la recepción de 80 trolebuses nuevos y rehabilitados así como de la puesta a punto de los 12 trenes TE - 90. Se destacó que a pesar de las limitaciones presupuestales el organismo rehabilitará 70 trolebuses adicionales a los 80 recepcionados; esta acción se ejecutó el último trimestre del año.

CIERRE DEL ACTA.

Una vez agotados los puntos, el Lic. Ramón Valdéz Chávez, Presidente en funciones, dió por terminada la Sesión a las diecinueve horas con cincuenta minutos del día de la fecha, levantándose para constancia la presente acta que firman el Presidente y el Secretario del antes citado Consejo.

2.- INFORME DEL C. DIRECTOR GENERAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN 1991.

INFRAESTRUCTURA DE TROLEBUSES.

Durante el trimestre octubre-diciembre de 1991, el organismo mantuvo una infraestructura de línea elevada de 440.2 km. en la red de trolebuses distribuídas en 19 líneas que en comparación a enero de este mismo año se vió disminuída en un 13.6% (8 líneas canceladas). Lo anterior con motivo del Programa de Reestructuración y Compactación que viene instrumentando esta entidad.

INFRAESTRUCTURA TREN LIGERO.

En el trimestre de octubre a diciembre de 1991 se continuó operando la línea Taxqueña-Xochimilco con una longitud de 25 Kms. así como el ramal Huipulco-Tlalpan cuya longitud de operación sigue siendo de 4.6 km. por lo que no se tuvo variación de cobertura durante el ejercicio de 1991, destacando que durante tal año el ramal a San Fernando suspendió su operación en el período de enero a noviembre, reactivando su servicio en el mes de diciembre con los trenes ligeros - T.L.M. que se retiraron de la línea Taxqueña - Xochimilco, aprovechando la incorporación del nuevo material rodante TE - 90, en este mismo mes.

PARQUE VEHICULAR.

Durante el período materia de este Informe, se programó mantener en servicio un promedio diario de 330 unidades, de las cuales -- se logró sostener durante este ejercicio de 1991 un promedio de 303- unidades en expedición lo que significó un cumplimiento del 91.8 % de la meta programada anual. Cabe señalar que durante el último trimestre octubre - diciembre se mantuvieron 307.8 unidades, que representaron el 93.3 %, esto sin haber incorporado las 90 unidades rehabilitadas.

PASAJEROS TRANSPORTADOS.

En el ejercicio 1991, se transportaron en la red de trolebuses un volumen total de 127.1 millones de pasajeros, cantidad que rebasó en un 28.7 % en relación a la meta programada anual que fué del orden de 98.8 millones, cabe destacar que en relación al ejercicio anterior (1990) en el que operaron 27 líneas, se reflejó un incremento del 10.2 %, con menos líneas.

Por otro lado, durante el Cuarto Trimestre 1991 se programó transportar 27.0 millones de pasajeros, logrando 30.5 millones lo que representa un cumplimiento del 113.3 % para este período.

AFLUENCIA.

En 1991, incluyendo al último trimestre, las líneas que destacaron por su mayor consistencia en el servicio y afluencia de usuarios en días laborables fueron las siguientes:

LINEA	PARTICIPACION
Eje Central	16.6 %
Eje 7 - 7A Sur	10.7 %
Eje 8 Sur (Santa Cruz)	7.9 %
M. Aeropuerto - Azcapotzalco	6.5 %
Eje 3 Oriente (San Lázaro)	6.2 %
14 Líneas Restantes	<u>52.1 %</u>
TOTAL	100.0 %

La participación de cada una de las 14 líneas restantes fué entre el 1.0 y el 6.0%, captando entre todas ellas el 52.1% del total de la afluencia.

SUBSISTEMA VEHICULAR.

PARQUE VEHICULAR.

En lo que corresponde a este modo de transporte, durante - 1991 incluyendo al último trimestre se programaron mantener en operación un promedio de 8 unidades en la línea principal Taxqueña - Xochimilco, logrando conservar en ruta 6 unidades en promedio diario.

Es importante señalar que a partir del día 20 de diciembre se inició la operación de los trenes TE - 90 con 6 unidades a intervalos de 10 minutos como plan piloto de seguimiento del comportamiento funcional del material rodante nuevo, logrando eficiencias del 100 %, cabe destacar que el intervalo de servicio para el tren ligero se reducirá a 5 minutos con la inclusión del resto de los trenes.

PASAJEROS TRANSPORTADOS.

Durante el período de enero a diciembre de 1991, se programó una meta de 6.1 millones de pasajeros, alcanzando únicamente un volumen de 4.1 millones, que comparado con la meta prevista, representa un cumplimiento del 68.7 %; en tanto que para el trimestre referido a este informe se programó transportar para este período 1.0 millones, es decir 66.4 %, tal resultado fué derivado de la inconsistencia funcional del material rodante antiguo, con lo cual queda plenamente justificado la adquisición del nuevo parque vehicular.

AFLUENCIA.

Del volumen total transportado durante 1991 en la línea principal Tasqueña - Xochimilco, el 78.6% se concentró en la sección de la estación metro Taxqueña a la del Estadio Azteca, en tanto que en las 2 estaciones antes mencionadas y la de Xochimilco, se registró una afluencia del 68.5%; lo que significa que las once estaciones restantes contabilizaron el 31.5 % del total de la línea.

CAPTACION.

En este punto se programaron para los conductores del nuevo

equipo TE - 90 dos etapas de capacitación; en la primera la Alianza - de Tranviarios de México propuso 100 elementos de los cuales 30 reunieron el perfil y aprobaron los exámenes.

En la segunda, la representación sindical presentó a 41 personas, de éstas 21 fueron aceptadas por reunir las mismas condiciones que en la primera. De esta forma 51 personas integran el recurso humano que opera este nuevo equipo.

RECURSOS HUMANOS.

Al iniciar el año de 1991, la plantilla de personal autorizada del organismo estuvo integrada por un total de 4,118 trabajadores, misma que se vió afectada por el Programa de Reestructuración - que se llevó a cabo en la entidad y que se aplicó con mayor intensidad durante el trimestre octubre - diciembre, quedando conformada al cierre de este último de la siguiente manera:

Empleados de Base	2,577
Empleados de Confianza	<u>408</u>
TOTAL	2,985

En cuanto a capacitación, durante el trimestre materia de este Informe, se impartieron 4 cursos con una participación de 99 trabajadores integrados por personal técnico y administrativo, lo que presentó un total anual de 46 cursos con una asistencia de 779 trabajadores. De igual forma continúan inscritos en diversos grados del Programa de Enseñanza Abierta, 31 trabajadores.

RECURSOS MATERIALES.

Durante 1991 se realizaron 203 pedidos, y se celebraron 36 contratos por servicios diversos, de los cuales 44 pedidos que corres

ponden al cuarto trimestre del año en cuestión; asimismo, se efectuaron 613 compras directas; todo lo anterior por un monto total de -- 50,411.5 MDP.

Se efectuaron un total anual de 3,085 reparaciones mayores y menores a vehículos del organismo de los cuales sólo 151 se realizaron en talleres externos.

En cuanto al programa de obras, para el ejercicio 1991, el importe ejercido fué de 6,859.5 MDP, destaca la conclusión de la construcción de la ampliación del taller Huipulco, las obras de adaptación y ampliación del taller Xochimilco y rehabilitación de baños y vestidores, remozamiento de inmuebles de Tetepilco y Azcapotzalco.

ASUNTOS JURIDICOS.

Se atendieron los asuntos civiles y penales, sin que existiesen aspectos relevantes; se dará seguimiento a los mismos hasta su conclusión.

Al término del trimestre se tenían 55 demandas laborales; de éstas, 50 son de ex-empleados liquidados por el proceso de compactación del organismo. Se está atendiendo en forma especial esta situación y se informa que dado que las liquidaciones de este personal se llevaron a efecto con estricto apego a la Ley Federal del Trabajo y al contrato colectivo que rige al organismo. Se considera que estos asuntos se resolverán favorablemente para el S.T.E.; de ello se ha dado parte a la oficialía mayor quien ha orientado y apoyado al organismo.

INCIDENTES.- Trolebuses: en este tipo de unidades se han tenido 217 percances en donde 121 fueron sin daños y 96 con daños diversos, que fueron debidamente atendidos, solamente es de destacar uno que se incendió; se está procediendo a darlo de baja.

Tren ligero (TE- 90): En el trimestre que se reporta se tuvieron 6 accidentes, sobre todo provocados por la imprudencia de automovilistas que no respetan señalamientos.

ORGANIZACION Y SISTEMAS.

Con el fin de apoyar a las áreas sustantivas del organismo, durante el ejercicio fueron elaborados diversos documentos, destacando:

- * Programa de Modernización del S.T.E.
- * Informe y Proyección Financiera (1991 - 1994)
- * Manual de Procedimientos del Comité de Adquisiciones, - Arrendamientos y Prestaciones de Servicios de Bienes Muebles.
- * Manual de Funcionamiento del Sistema de Recaudación y Control de Ingresos por Venta de Servicios de Transporte de Pasajeros en Trolebús y Tren Ligero.
- * Políticas, Bases y Lineamientos Generales en Materia de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios - Relacionados con Bienes Muebles.

Se elaboró y difundió a las áreas internas del organismo un total de 11 procedimientos, estando en proceso de difusión dos más denominados "cuentas por liquidar certificadas" y "presentación de muestras físicas de materiales".

En el marco del sistema de control de gestión, fué remitida a la Coordinación General de Transporte la información básica requerida de la gestión del organismo; de igual forma, se remitió a las dependencias globalizadores y al Banco de México los formatos que integran la carpeta del sistema integral de información.

Por último, cabe destacar la conclusión del análisis, diseño y programación de los sistemas de control de inventarios, control de llantas, almacenes y el sistema automatizado de cuadros comparativos que se elaboran en las diferentes adquisiciones del organismo. De igual forma, se realizaron los sistemas para brindar apoyo en la liquidación de personal y en la depuración de los almacenes.

PROGRAMA OPERATIVO ANUAL Y PRESUUESTO 1992.

En cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 24 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, en la pasada sesión se presentó a la consideración y aprobación del H. Consejo de Administración, el presupuesto de la entidad para el ejercicio de 1992.

PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 1992.

Con base a los requerimientos identificados para hacer posible que la operación de los servicios se mantenga en niveles adecuados, así como, en aquellos que se deriven de los objetivos y metas sectoriales, se definió el universo de acciones que deberán ser instrumentadas durante el ejercicio fiscal de 1992, jerarquizándose de acuerdo a su prioridad y costo. Una vez determinados los requerimientos, el monto resultante sumó 195,139.6 MDP, con cuyos recursos se - deberá dar cumplimiento a diversas metas, destacando:

- * Transportar 11.8 millones de pasajeros en trolebús.
- * Transportar 8.9 millones de pasajeros en tren ligero.
- * Proporcionar mantenimiento y conservación a trolebuses - (330).
- * Proporcionar mantenimiento y conservación a tren ligero (18), 12 TE - 90 y 6 T.L.M., que serán utilizados en su - ramal Huipulco - San Fernando.
- * Llevar a cabo la rehabilitación de trolebuses (120).
- * Mantener y conservar línea elevada de trolebús y tren ligero (6,807.0 Kms.)
- * Conservar línea permanente de tren ligero (363.0 Kms.).
- * Proporcionar mantenimiento a equipo de subestaciones rectificadoras de energía (52).

- Rehabilitar y adaptar depósito en Tetepilco 2a. etapa:
 - Conservación y reparación de los edificios.
 - Se plantea desalojar el taller general por no cumplir requisitos de seguridad y estabilidad estructural.
 - Reubicación del taller general dentro del mismo depósito.
- Rehabilitar instalaciones hidráulicas y sanitarias en Tetepilco 2a. etapa:
 - Mantenimiento de la red en general.
- Reforzamiento edificio bajo de Tetepilco:
 - Su importancia radica en que está dañado por el sismo de 1985.
 - Remodelación de dormitorios.
- Reforzamiento estructural del almacén de Tetepilco.
- Rehabilitación del depósito de Aragón 3a. etapa:
 - Continuar la remodelación adecuando el área de lavado a trolebuses, mantenimiento a pisos en oficinas y bodegas, pintura en general y bombeo de agua.
- Rehabilitación del depósito de Azcapotzalco 2a. etapa:
 - Rehabilitar el área de lavado de trolebuses y habilitar el antiguo taller de tranvías para trolebuses.
 - Proyecto eléctrico que dé orden, claridad, eficiencia y balanceo a las cargas eléctricas.
- Rehabilitar y adaptar sobre el tren ligero, 2a. etapa:
 - Se propone ampliar el taller de Huipulco.
 - Instalación de gatos hidráulicos en Huipulco.
 - Nivelación de vías en el taller de Xochimilco.

- * Adaptar taller tren ligero Xochimilco 2a. etapa:
 - Construcción de un mezanine, para uso de oficinas.
 - Ampliación del taller; complementar el área techada.
- * Infraestructura para el telemando del puesto central de control PCC.
 - Sistema de ayuda a la operación.
 - Canalización de 18 subestaciones.
- * Mantenimiento correctivo a subestaciones 2a. etapa.
- * Mantenimiento a las subestaciones eléctricas en cuanto a vidrio, pintura, herrería, plomería y albañilería.

PROGRAMA DE MODERNIZACION Y REESTRUCTURACION DEL S.T.E.

"Como hemos venido informando a este H. Consejo en nuestras anteriores sesiones, la problemática que presentaba el organismo al inicio de la presente administración, exigía diseñar acciones inmediatas que nos permitieran detener el creciente deterioro del servicio.- Derivado de lo anterior, el organismo instrumentó el Programa de Modernización y Redimensionamiento del organismo mismo que sirvió de guía para las acciones de la presente administración.

Las líneas de acción de este Programa son:

- 1) Compactación de personal.
- 2) Adecuación física de la red de trolebuses.
- 3) Adquisición de equipo nuevo y rehabilitación -- del parque vehicular de trolebús y tren ligero.
- 4) Programa de depuración contable - financiera.

Los resultados de este programa al cierre del ejercicio de 1991 son los siguientes:

COMPACTACION DE PERSONAL.

Este proceso, convenido con la Alianza de Tranviarios de México, estableció la reducción gradual de plazas de personal de base y de confianza, a fin de llegar a consolidar una plantilla que fijará un equilibrio entre la operación y la administración del organismo.

Para tal fin, se definieron 6 etapas para el ejercicio de 1991; los resultados totales obtenidos en este proceso son de 736 plazas compactadas con un importe neto de liquidación de \$15,425'997,957. Es importante mencionar que de marzo a diciembre, se han congelado - 397 plazas, por lo que la reducción real de plazas ha sido de 1,133.

Finalmente, se informa a este H. Consejo de Administración que el proceso de compactación se llevó a cabo en un ámbito de tranquilidad y concertación entre la Alianza de Tranviarios de México y la administración.

ADECUACION FISICA DE LA RED DE TROLEBUSES.

Respecto a las líneas que conforman la red de trolebuses, es importante mencionar que esta acción está encaminada a ajustar las dimensiones al parque vehicular de que se dispone, y a la demanda social de las líneas existentes.

En este sentido, durante el primer trimestre del período 1991 se suspendieron 6 líneas, que en adición a las 2 que fueron suspendidas durante 1990, dan como resultado una longitud de operación actual de 440.2 Kms., integrada en 19 líneas.

Con esta acción se logró incrementar el volumen de pasajeros en un 10.2 %, respecto al ejercicio anterior, en que se contaba con 27 líneas.

Este programa continuará ejecutándose; de hecho en el mes de diciembre se suspendieron 2 líneas con lo que actualmente se está operando con 17.

ADQUISICION DE EQUIPO NUEVO Y REHABILITACION DEL PARQUE VEHICULAR DE TROLEBUS Y TREN LIGERO.

A) TROLEBUS

Como factor importante para la reestructuración del S.T.E. durante el ejercicio de 1991, se inició la renovación del parque vehicular de trolebuses, logrando importantes avances dentro de este Programa, contando a la fecha:

- * 30 Trolebuses nuevos.
- * 50 Trolebuses reconstruidos.
- * 90 Trolebuses rehabilitados.

Esto implicó una erogación en el ejercicio de 1991 de 32,400 MDP.

Es importante mencionar que como resultado de una optimización de los recursos financieros se contó con la posibilidad de rehabilitar 90 unidades no programadas y con el apoyo del D.D.F., enfrentar el compromiso de 30 nuevas y 50 reconstruidas como se comentó anteriormente.

Asimismo cabe destacar que el programa de rehabilitación de 120 unidades que se tiene contemplado para 1992, se iniciará en el mes de marzo a efecto de que la puesta en operación de estos equipos, sea en el ejercicio 1992.

B) TREN LIGERO.

Como ya se comentó, durante el período 1991 se han recibido progresivamente las 12 unidades TE - 90 fabricadas por CONCARRIL iniciándose de inmediato las pruebas estáticas y dinámicas en cada una de estas unidades.

Se contrató la ejecución de adecuación de la vía de la ruta Taxqueña - Xochimilco y reperfilar las ruedas de los 12 TE - 90.

Se está dando servicio al público, manteniéndose un ritmo constante de 6 unidades en servicio, respetando los programas de operación establecidos.

Como en esta operación se han mantenido reservas mínimas de 6 trenes, estamos viendo la posibilidad de incrementar para servicio normal a 8 unidades con una reserva técnica de 4 trenes en perfectas condiciones, lo que nos permitirá un servicio eficiente y gradualmente un incremento estimado en un 25% en la afluencia de pasajeros para 1992.

INFORME DE LA REVISION CONTRACTUAL EN MATERIA SALARIAL.

Como lo establece el contrato colectivo de trabajo, se revisó en el mes de enero el aspecto salarial, conviniendo finalmente en un incremento salarial al personal de base y confianza de nivel operativo del 13%; esta negociación se realizó en las condiciones más favorables para el S.T.E. (88)

(88) Datos tomados de la Cuarta Sesión Ordinaria del H. Consejo de Administración. 1991.

E) VISION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE ELECTRICO.

Siempre es plausible encontrar en un asunto como el presente, el equilibrio en la comparación o bien, simplemente el conocimiento de ideas y proyectos que son un encaje en el esquema trazado, después de referir el desarrollo de un medio de transporte en el panorama urbano de la Ciudad de México, es necesario tocar como una referencia, la inquietud que en otras condiciones se está presentando en diferentes países, en cuyas ciudades están reencontrando la presencia del transporte eléctrico a través de los trolebuses, trenes ligeros modernos y otros sistemas de transporte eléctrico de amplia proyección; una de las múltiples consecuencias del complejo vial han desplazado a los especialistas del transporte eléctrico hacia la estimación de que el transporte eléctrico es un medio cómodo, funcional y eficaz en la movilización citadina; estos ángulos que sostienen opiniones y criterios, se incrementa en la actualidad y con la vigencia de pensar nuevamente en esa clase de transportes bajo la perspectiva de que no son vehículos contaminantes de la bóveda ambiental de las grandes urbes y por otro lado permiten, al mismo tiempo, aliviar en algo la crisis de energéticos que asocia a varios países en la hora actual - que vivimos. (89)

Día con día resulta más alarmante el problema del congestionamiento de las grandes ciudades por el enorme volumen de circulación, ello llega a la urgencia, en algunos lugares, de conceder preferencia a los sistemas de transportes colectivos por encima del traslado individual; de esta manera el trolebús, el tren ligero y el metro, retornan en nuevos proyectos, planteándose el acontecimiento curioso de que en el pasado fué decretada su muerte para dejarle el lugar a los automóviles, y se piensa ahora que los coches deben irse desvaneciendo para dejar lugar a los trolebuses, tren ligero y metro.

(89) Historia de los Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Una breve historia del suceso nos permite saber que el tranvía tuvo una decadencia rápida, ocasionada por múltiples razones, ade más de la ya señalada de ceder el lugar para el incremento de la circulación de coches particulares. Las ciudades se desdoblaron más - allá de las terminales de las líneas, que no supieron extenderse al mismo ritmo y esperándose un considerable ahorro de capitales, al - substituirse a los tranvías por los en aquel entonces más baratos - autobuses.

Finalmente miles de ciudadanos pusieron en práctica la costumbre de acudir a sus labores en su propio automóvil.

CAPITULO V.

CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Se puede definir al servicio público como la actividad del Estado ejecutada ya directa o indirectamente con el objeto de satisfacer una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que por virtud de normas especiales del poder público, deben ser continuas, regulares y uniformes.

SEGUNDA.- El servicio público adquiere características especiales que regula el derecho público para que la adecuada prestación de éste repercuta en la estabilidad y orden de la sociedad. Por virtud de ello el Estado - como representante de la propia sociedad es el encargado de prestar las actividades de servicio público.

TERCERA.- Doctrinariamente la prestación de los servicios públicos adquieren diversas formas, como son: directa, esto es que los propios órganos del Estado atiendan el servicio de que se trate; desconcentrado, que implica la prestación del servicio público por un organismo del Estado que adquiere autonomía técnica pero no cuenta con personalidad jurídica independiente o distinta al Estado mismo; y, descentralizada que consiste en que un organismo con personalidad jurídica propia y autónoma, técnica y administrativa; preste el servicio público con el fin de lograr mayor eficiencia en dichas actividades.

CUARTA.- En el Distrito Federal es indudable que existe una -
problemática muy amplia en cuanto a la prestación de
servicio público de transporte de pasajeros, por lo -
que varios organismos tienen como fin realizar estos -
servicios, destacándose el Servicio de Transportes -
Eléctricos como el más antiguo en esta área.

QUINTA.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Fe
deral se originó mediante la Ley de la Institución -
Descentralizada de 30 de diciembre de 1955, siendo -
Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexi-
canos, el señor Adolfo Ruíz Cortines. El marco jurí-
dico al que está sujeto este organismo público descen-
tralizado del D.F. se encuentra en la propia Constitu-
ción en el artículo 73, fracción VI que estructura al
D.D.F. y también en la Ley que prevee la institución-
de organismos descentralizados de esta entidad fede
rativa.

SEXTA.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Fe-
deral, es un organismo descentralizado, porque así lo
dispone su ley constitutiva y reúne los requisitos pa-
ra ser considerado como tal, porque sus recursos han
sido suministrados en su totalidad por el gobierno fe
deral y además, su objeto y funciones implican una -
atribución técnica especializada de la prestación de-
un servicio público, como lo es el transporte de per-
sonas.

SEPTIMA.- La concesión es un procedimiento por medio del cual, la administración pública entrega a los particulares determinadas actividades de interés colectivo, ya sea porque el Estado no esté en condiciones de desarrollar, ya sea porque así lo estime útil o conveniente. De este acto administrativo se genera un de recho subjetivo a favor del concesionario, quien ma neja el servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste en las cuotas que percibe el concesionario de los usuarios del servicio.

OCTAVA.- Ante el desarrollo económico de México, el Estado busca una organización administrativa que le permita de una manera práctica y eficiente atender a la preg tación de servicios públicos de interés general y a la creación de industrias básicas.

Para estos casos el Estado puede adoptar el régimen de empresas descentralizadas, con el fin de re realizar aquellas actividades administrativas, que resulten imposibles de ser prestadas dentro del régi men de centralización administrativa, por sus características especiales de técnica económica.

NOVENA.- El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal en su estado actual se encuentra ante un gra ve problema, que debe ser resuelto por el gobierno, mediante subsidios, con el fin de que continúe como servicio público que pudiera pre starse.

DECIMA.- Creemos que un aumento en las tarifas, no resolvería el problema, además de que esto redundaría en perju cio del usuario que pertenece en su inmensa mayoría a las clases económicamente más débiles del Distrito Federal. Por lo que, al Estado corresponde avocarse a la resolución de este problema, en beneficio de la colectividad.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Azuara Pérez, Leandro.- Sociología. Ed. Porrúa. México, 1987.
- 2.- Bielsa, Rafael.- Ciencia de la Administración. Buenos Aires, 1955.
- 3.- Bottomore T.B.- Introducción a la Sociología. Ed. Peninsular. Barcelona, España. 1976.
- 4.- Chinoy, Ely. La Sociedad (Una Introducción a la Sociología). Fondo de Cultura Económica. México, 1988.
- 5.- De la Torre Villar, Ernesto.- Historia del Servicio de Transportes Eléctricos. México, 1959.
- 6.- Duguit, León.- Manual de Derecho Constitucional.- Traducción de José G. Aguña. 2a. Edición. Madrid. 1950.
- 7.- Fraga, Gabino.- Derecho Administrativo.- Sexta Edición. México, 1955.
- 8.- García Oviedo, Carlos.- Derecho Administrativo. Madrid 1943.
- 9.- Gascón y Marín, José.- Derecho Administrativo. Madrid, 1950.
- 10.- Hauriou, Maurice.- Derecho Administrativo. París, 1919.
- 11.- Jézé, Gastón.- Los Principios Generales del Derecho Administrativo. Madrid, 1928.
- 12.- Mayer, Otto.- Derecho Administrativo Alemán. Buenos Aires, 1954.
- 13.- Muller Hermanos.- Concesiones de la Cía. de Tranvías de México.- México, 1913.
- 14.- Recasens Siches, Luis. Sociología. Ed. Porrúa. México, 1953.

- 15.- Sayáquez Laso, Enrique.- Tratado de Derecho Administrativo. Montevideo, 1953.
- 16.- Senior, Alberto P.- Tratado de Sociología. Ed. Porrúa. México, 1972.
- 17.- Serra Rojas, Andrés.- Derecho Administrativo. México, 1959.
- 18.- Vázquez del Mercado, Alberto.- Concesión Minera y Derechos Reales. México, 1946.
- 19.- Villegas Basavilbazo, Benjamín.- Derecho Administrativo. Buenos Aires, 1950.
- 20.- Waline, Marcel.- Tratado Elemental de Derecho Administrativo. Bruselas, 1952.

LEGISLACION CONSULTADA.

- Código Fiscal de la Federación.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley Orgánica del Departamento del D.F.
- Ley de Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.
- Prontuario de Ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Tomo T - Z.
- Reglamento para el Servicio Público de Transportes de Pasajeros en el D.F.