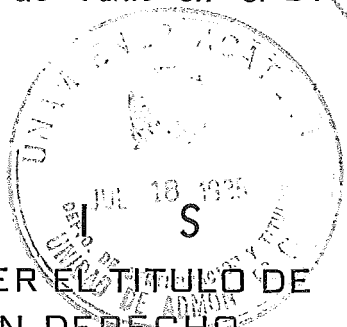




UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN
FACULTAD DE DERECHO

Estudio de la Función Legal del Decreto
Promulgado en fecha 29 de Diciembre de 1951,
Respecto a la Concesión de Taxis en el D. F.



T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A ;

Juan Manuel Méndez Chavero

DIR. DE TESIS

Lic. José Antonio Sixtos Ortega

M-0030926

ACATLAN, EDO. MEXICO

1985



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES Y HERMANOS;

Porqué gracias a su apoyo y consejos
he llegado a realizar la más grande de -
mis metas, la cual constituye la herencia
más valiosa que pudiera recibir.

Con admiración y respeto

LIC. JOSE ANTONIO SIXTOS ORTEGA,
Asesor de Tesis.

A quien con su apoyo y consejos pudo
hacer posible la realización del presente
trabajo, le doy infinitas gracias.

Lic. Nora Yolanda Molina Raygoza

Lic. Luis Segura López

Lic. Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez

Lic. Marcial Pérez y Pérez

Agradezco a este H. Jurado sus consejos profesionales para el estudio minucioso de esta tesis.

Sra. Alicia Noguera

Lic. Luis Rivera Montes de Oca

Con respeto y agradecimiento dedico
el trabajo expuesto, a dos personas que
desinteresadamente me brindaron su apoyo
para la iniciación de mi carrera profe--
sional.

"ESTUDIO DE LA FUNCION LEGAL DEL DECRETO PRO-
MULGADO EN FECHA 29 DE DICIEMBRE DE 1951, RES
PECTO A LA CONCESION DE TAXIS EN EL D. F."

JUAN MANUEL MENDEZ CHAVERO

7628134-9

I N D I C E

M - 0030926

"ESTUDIO DE LA FUNCION LEGAL DEL DERECHO PROMULGADO EN FECHA
29 DE DICIEMBRE DE 1951, RESPECTO A LA CONCESION DE TAXIS EN
EL D. F."

	<u>Págs.</u>
I N T R O D U C C I O N	1

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS

a) Evolución Histórica	3
b) Evolución en México	9
c) Epoca Independiente	15

C A P I T U L O I I

LA CONCESION, LIMITES Y EXTINCION

(en General)

a) La Concesión	
1) Concepto	18
2) Naturaleza Jurídica	26
3) Elementos subjetivos	31
4) Principios que la rigen	34

b) Límites

1) Los indicados en el Artículo 27 Fracción I de la Constitución Mexicana	35
2) Capacidad Técnica	38
3) Capacidad Financiera	39

c) Extinción

1) Cumplimiento del plazo	40
2) Falta de objeto	42
3) Revocación	43
4) Caducidad	46
5) Recisión	48
6) Renuncia	49
7) Quiebra	50

C A P I T U L O I I I

FUNDAMENTACION LEGISLATIVA SOBRE EL TRANSPORTE URBANO

a) Disposiciones Constitucionales	52
b) Ley de Vías Generales de Comunicación	58
c) Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal	69
d) Ley Federal del Trabajo	75

C A P I T U L O I V

ANALISIS DEL DECRETO DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1951

a) División del Decreto en:

1) Requisitos para la obtención de las Concesiones de Taxis	91
2) Límites	94
3) Extinción	98

b) La violación y como consecuencia la improcedencia del decreto

1) ¿Por qué la violación?	101
2) ¿Por qué la improcedencia?	101

c) Consideraciones 119

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

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

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

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

La idea fundamental del presente trabajo, es el estudio de un acto jurídico denominado CONCESION, cuyo enfoque se basará primordialmente en el decreto promulgado en fecha veintinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno, en que se declara SERVICIO PUBLICO: "A la actividad que consiste en el - - transporte de pasajeros, en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal."

Esta investigación se realiza por el interés general que se tiene sobre el transporte en la vida económica y social de un Estado, y cualquier falla afecta directamente el proceso.

La modernización de la sociedad hace una necesidad imperativa de la actualización normativa de esta rama del servicio público, para poder seguir manteniendo vigente el espíritu del ejecutivo, cuando realizó el decreto señalado, donde su razón era que se respetaran los principios de la concesión, así como fuente de trabajo para gente que no tuviera un oficio especial y la distribución de las concesiones sean en forma equitativa.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES HISTORICOS

- a) Evolución Histórica
- b) Evolución en México
- c) Epoca Independiente

Es triste manifestar que estas ideas, con el paso de los años se han venido deteriorando, y con la violación cons tante a la reglamentación del transporte citado, se olvidan los principios elementales del acto jurídico de la concesión, perdiendo en forma total la hegemonía del ejecutivo.

Toda vez que las personas que ostentan las concesiones no buscan una forma eficiente de dar el servicio público o un modus vivendu de sus familias, si no que es un modo lucrativo.

Es anhelo de la sociedad que exista una reglamentación adecuada, que controle el transporte en tiempo presente y que prevea el futuro sin perder la esencia del ejecutivo, cuando se avocó a este problema del transporte, y que dicha reestructuración, se realice a nivel de todos los Estados, ya que el problema es a nivel federal.

a) EVOLUCION HISTORICA

Dentro de las épocas que han existido en el mundo una de las principales es la contemporánea, cuyas raíces se deben a las siguientes revoluciones: en Francia, en el año de 1789; la Revolución de las Colonias Inglesas de la América del Norte de 1776 a 1783, naciendo "Los Estados Unidos de Norteamérica"; y un tercer acontecimiento, la Revolución de las Colonias de España y Portugal, cuyo triunfo provoca el surgimiento de varios estados independientes, con régimen republicano en su gobierno.

Como se denota, durante el medio siglo de 1776 a 1825 aproximadamente, estos acontecimientos enmarcan una nueva política filosófica en el viejo continente, produciéndose con ello un suceso de básica importancia para la economía de estos países, ya que nacen las máquinas de vapor, dando un giro total para una nueva época.

Al nacimiento de ésta termina el imperio monárquico, aparecen las máquinas de vapor, su perfeccionamiento y el régimen que se daría en los países industrializados será de capitalista y republicano.

"El perfeccionamiento de la máquina de vapor durante el Siglo XIX, se aplicó a múltiples cosas, pero tres tuvieron igual trascendencia: el barco (1807), la locomotora de vapor (1814) y la imprenta de vapor en el mismo año."⁽¹⁾

Con ello su desarrollo es prodigioso, un enriquecimiento rápido, ya que permitieron acrecentar la producción, - así como los adelantos del transporte se anularon los obstáculos y las distancias se volvieron más cortas, y como consecuencia fue un gran auge para el comercio.

"La locomotora de vapor, desde fines del siglo - - XVII se empleaba en las máquinas inglesas, vagones tirados por caballos que corrían sobre rieles hechos de madera primero y - posteriormente de fierro. Jorge Stephenson construyó la primera locomotora, la que podía arrastrar sin dificultad vagones de carbón en el año de mil ochocientos catorce."⁽²⁾

Once años después el mismo Stephenson preparó una nueva locomotora, perfeccionada para la empresa de ferrocarril Del Mundo, que tendió una línea entre las ciudades de Stockton

(1) Secco Ellauri Oscar. Historia Universal Epoca Contemporánea. Editorial Kapelusz. Buenos Aires. Ila. Edición, 1972. Pág. 179.

(2) Secco Ellauri Oscar. Obra citada. Pág. 181.

y Darligton. Ahí corrió el primer tren de carga y de pasajeros a una velocidad de veinticuatro kilómetros por hora; cinco años más tarde el mencionado inventor construyó la máquina más famosa de sus locomotoras, la cual llamó COHETE, utilizado para el ferrocarril entre Manchester y Liverpool. Dicha máquina corría a una velocidad de cuarenta y cinco kilómetros por hora, cubriendo una distancia análoga a las que recorrían las más veloces diligencias en seis horas; posteriormente se perfeccionó y su velocidad llegó hasta los cien kilómetros por hora. Otro de los inventos que trajeron consigo el desarrollo de los países en su industrialización. Otros inventos que se produjeron con la especialización de las máquinas fueron:

"La Electricidad, al inventarse el dínamo, el cual permitía transformar el movimiento mecánico en corriente eléctrica y éste en movimiento surgiendo con ello en el año de 1879 el tranvía eléctrico, la locomotora eléctrica en el año de 1895, con esto la electricidad revoluciona los medios de comunicación".⁽³⁾

"Después aparece el Motor de Explosión, este motor más liviano y más cómodo que el vapor utilizó preferentemente un nuevo combustible, el petróleo, extraído por primera vez en Pen-

(3) Secco Ellauri, Oscar. Obra citada. Página 182.

sylwania, a mediados del Siglo XIX, fue perfeccionada por el In-
geniero alemán Diesel en el año de 1897, quien lo hizo notable-
mente económico y lo adaptó a distintos combustibles."⁽⁴⁾

No obstante, de esto anteriormente ya habían apa-
recido el automóvil, Cugnot inventor francés fue el primero en
aplicar la fuerza del vapor en un automóvil, en el año de mil
setecientos setenta y uno, era un enorme triciclo, cuyas ruedas
median un metro setenta centímetros de alto, que desarrollaban
gran fuerza, pero sólo la reducida velocidad de cuarenta kilóme-
tros por hora.

En mil ochocientos treinta y nueve corrió un co-
che de vapor entre Londres y Bermingham, que tampoco tuvo efica-
cia práctica.

El automóvil se generaliza al inventarse el motor
de explosión, y ya en la actualidad existen más de trescientas
unidades de millón en el mundo, ese poderoso desenvolvimiento -
fue facilitado por la construcción de caminos pavimentados, so-
bre todo en Inglaterra por las compañías capitalistas, que co-
braban un derecho de tránsito.

(4) Arias Paz, Manuel. Automóviles. 19a. Edición. Editorial Dossat, S. A.
Buenos Aires, 1953. Pág. 69.

Haciendo hincapié sobre ésto, que ya se hablaba de la Concesión, pero no como Acto Administrativo, sino que era una recompensa que le daba el soberano a su sirviente como aliciente para su trabajo, otorgándole una parte de su territorio. De estas concesiones en su mayoría eran el otorgamiento de tierras,-- las cuales deseaba el soberano se trabajaran adecuadamente.

"También habían concesiones de Comercio y aún para regular ciertos aspectos administrativos hasta Judiciales, como las concesiones que se otorgaban por Inglaterra y Holanda a las compañías de indias orientales."⁽⁵⁾

Existían otro tipo de concesiones como lo fue primordialmente en la época colonial en nuestro país, la Concesión Minera, siendo la primera de ellas la Cédula, del nueve de diciembre de mil quinientos veintiseis, expedida en Granada, en la cual Felipe Segundo reconoce que el dominio de la superficie no implicaba el dominio de la veta o subsuelo, concediendo la explotación a los particulares, sin el perjuicio del dominio directo o radical de la Corona.

"La Princesa Juana en el año de mil quinientos cin-

(5) Acosta Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 5a. Edición. Editorial Porrúa, S. A. Pág. 430.

cuenta y nueve expidió una ley de minas, anulando con ello las antiguas mercedes e incorporando las minas de oro y plata y azoquia a la corona. (6)

En el año de mil setecientos ochenta y tres, en mayo veintidós, se expidieron las Ordenanzas de Aranjuez, las cuales en su título quinto, hacen referencia al dominio radical de las minas y de su concesión, los particulares y del derecho que por ésto pagan.

Se hablaba en primer término de la época en que aparecen las primeras máquinas, movidas por la fuerza del vapor, y con ello una época capitalista que permite el desarrollo de los países en sus diferentes conceptos, donde al nacer la época contemporánea es necesario el servicio público, y con ello los permisos para la explotación llamados "Contrato Concesión" y que más adelante se señalarán, de los cuales también se vio que ya existían, pero no como acto administrativo total, sino como ali-ciente de un trabajo, que otorgaba el soberano a sus trabajado-res, pero con la idea principal para que esas tierras se trabaja-ran de manera adecuada.

(6) Mendieta y Nuñez, Lucio. El problema agrario en México. Décima séptima Edición. Editorial Porrúa, S. A. México. Pág. 72.

b) EVOLUCION EN MEXICO

A raíz de la conquista de México realizada por los españoles, el Papa dió la concesión a los Reyes Católicos, respecto al territorio tal y como se desprende en la Bula de Alejandro VI.

Según notables juristas de la época, afirmaron que dicha Bula dió a los Reyes Católicos la propiedad absoluta y la plena jurisdicción sobre el territorio y los habitantes de las Indias, verdad en que en su parte relativa, la Bula de referencia no puede ser más explícita:

"...Así que todas sus islas y tierras firmes halladas y que se hallaren descubiertas y que se descubrieren desde la primera línea, hacia el occidente y medio día que por otro Rey o Príncipe Christiano, no fueren atualmente poseídas, hasta el día del nacimiento del nuestro Señor Jesu Christo, próximo pasado del qual comienza el año presente, mil quatrocientos noventa y tres quando fuere por nuestros mensageros y capitanes halladas algunas islas; por la autoridad omnipotente Dios a nos. En San Pedro concedida y del Vicariato de Jesu Christo que exercemos en las tierras con todos los señoríos de ellas; haciendas, fuertes, lugares, villas, derechos jurisdicciones y todas sus pertenencias por el tenor de las presentes les damos, concedemos y

asignamos a voz y a los Reyes de Castilla y de León, vuestros herederos y sucesores y hacemos, constituimos y deputamos a Vos y los hijos herederos y sucesores, señores de ellas, con libre lleno y abasoluto poder, autoridad y jurisdicción..."(7)

"Seis meses después se amplía esta Bula VI, ampliando la concesión, manifestando queda a los Reyes Católicos el mismo dominio para sus conquistas, que se había dado por sus antecesores a los Reyes de Portugal para la Guinea e Indias Orientales, y que se entendiesen a todas las que hiciesen hacia el poniente o mediodía, que por otro príncipe christiano no se hallasen primero ocupadas y las tuviesen y gozacen de ellos y sus sucesores perpetuamente son todos sus señoríos, haciendas, fortalezas, villas y lugares así como jurisdicciones universales, siendo y quedando en absoluto señores de ellas, con plena, libre y omnímada potestad, autoridad y jurisdicción."(8)

Aunque son documentos históricos los citados anteriormente dentro de las Bulas que formuló el Papa, dichas concesiones creo que son documentos jurídicos, ya que éste no era el dueño absoluto de la tierra, para poder disponer del continente

(7) Mendieta y Muñoz Lucio. Obra citada. Página 34.

(8) Obra citada. Página 35.

y mucho menos de gente que habitaba el territorio.

A consecuencia de la conquista en México, trajo consigo cambios tales en la vida de los pobladores, como en su economía, de la que fueron despojados totalmente y la mayoría pasaron a ser utensilios de trabajo. En sectores demasiado humildes era cruel la forma de trabajo, que si bien es cierto, que aparentemente eran remunerados por medio del CUATEQUIL, representó una de -- las contribuciones más pesadas para los pueblos indígenas, así -- se le llamó a esta forma de trabajo. También existió otro tipo, -- como por ejemplo en el año de mil quinientos cincuenta se autorizó al gobierno para sacar tandas de indios de los pueblos tres o cuatro veces al año, para realizar trabajos en las minas, obrajes u haciendas.

El notable desarrollo de la minería novohispana, -- obedeció a diversos factores, entre los que deben citarse: la -- abundancia de minas de plata en nuestro territorio, el carácter -- rápido de la riqueza minera y la política proteccionista de la -- Corona. Para la explotación de las minas no se otorgaron concesiones a el poder eclesiástico, sólo se dio a los comerciantes -- al través de préstamos a corto plazo.

"Posteriormente por el interés que muestra por la -- minería el gobierno, establece una serie de bancos, como lo fue-

ron el Banco de la Minería, El Tribunal de la Minería, Las Ordenanzas de la Minería y hacia finales de la vida colonial el Colegio de Minería, con el propósito de impulsar la producción minera sobre la base de una explotación científica, de esto disfrutaba la Corona de una quinta parte llamada QUINTA REAL.⁽⁹⁾

Pero por la poca técnica que existió para el trabajo de la minería esto decayó y se estancó, aunque haya sido un factor primordial para la economía de la Nueva España, y al percatarse de los daños que habían causado por su desmedido anhelo por tener metales preciosos y todas las muertes que con ello provocó, decidieron terminar con los gremios por medio de la Cédula Real de mil seiscientos noventa, pero esto ya era demasiado tarde.

Dentro del transporte, a raíz del dominio español, representa una ruptura en la evolución de los pueblos precolombinos y la integración de un sistema social diferente que definiría la dinámica de la sociedad, incluyendo al transporte. La introducción de naves marítimas, animales de carga y la rueda modificaron las características técnicas del sistema de traslado indígena; en este sentido, el transporte en la colonia fue una expresión marca-

(9) Bolaños Martínez, Raúl. Historia patria. Editorial Kapeluz. 3a. Edición. México, D. F. Página 225.

damente mercantilista, que se insertó al proceso productivo dentro de la fase de distribución y circulación de bienes.

A principios de la época colonial los transportes indígenas aún no agotaban su valor de tráfico, ya que fue hasta el año de mil quinientos treinta cuando los colonizadores fomentaron la cría del caballo, como animal de tiro, mientras tanto los equinos respondían a objetivos militares y políticos, ocupando una posición secundaria ante el transporte prehispánico, lo cual constituía un elemento vital para la expansión de la Economía Española por ser el acontecimiento más relevante de la época.

La distancia entre las minas y los puertos comerciales y zonas más desarrolladas exigía de la construcción de caminos que ayudaran al flujo de los insumos productivos, así como de los bienes de consumo para sus habitantes; además de facilitar el paso de las fuerzas militares con sus caballos y animales de carga, con este propósito se construyeron hacia mil quinientos ochenta en la Nueva España, dos caminos que cruzaban el territorio de Zacatecas a México, y de oriente a poniente el que desde Veracruz cruzaba por la Ciudad de México y llegaba hasta Guadalajara.

Produciéndose los cambios en las características técnicas del transporte, es el aumento de volúmenes de bienes en

circulación y el menor tiempo recorrido; las canoas más grandes - del período prehispánico medían de quince a veinte pies de largo, con capacidad entre novecientos y mil kilogramos; a fines del siglo XVI la técnica española las había convertido en embarcaciones de hasta cincuenta pies, con una capacidad para transportar alrededor de cuatro toneladas, con esto el transporte constituye una respuesta a la expansión de la economía novohispana del siglo XVI.

En lo que respecta al transporte de pasajeros dentro de las ciudades, el panorama es totalmente distinto, la opulencia en que vivían los españoles permite la construcción de elegantes carruajes "Sillas de Manos", "Libras Trajineras", (especie de balsa en los lagos), así como carrozas.

A mediados del siglo XVII la Ciudad de México contaba con alrededor de quince mil tipos de coches, en su mayoría ostentosamente engalanados con oro, sedas, plata y terciopelo. Esto sólo a las clases dominantes, en el traslado de las personas pero no para los demás, ni circulación de bienes ni expansión territorial.

c) EPOCA INDEPENDIENTE

En la época del Presidente de la República Mexicana, Sr. Guadalupe Victoria, los Estados Unidos del Norte e Inglaterra reconocen oficialmente la independencia y mandan a sus embajadores, ésto esencialmente por el interés que tenían de intervenir en la vida política y sobre todo en la economía, actividades como la minería, el comercio y la industria, lo que han controlado casi en toda época.

En esta época surgen varios levantamientos por personas que deseaban el poder, por lo que la legislación administrativa era escasa y lo que existía era copia de otros países.

"Se utilizaron los llamados contratos concesión en varias materias como: la bancaria, en la energía, en la electricidad, ferrocarriles, minas, etc. Más tarde de petróleos y tranvías que formaron la base de un incipiente desarrollo industrial".⁽¹⁰⁾

"En materia de energía eléctrica se celebraron entre otros los siguientes contratos: "concesión", en mil ochocientos noventa y cinco con el Señor Arnold Vaquie, representante de

(10) Serra Rojas, Andrés. Derecho administrativo. Editorial Porrúa, S. A. México, D. F. 12a. Edición. Página 287.

la Societé Du Necaxa, para explotar las caídas del río Necaxa." (11)

Para que después con el tiempo pasara a la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza del Centro Sociedad Anónima, la que se encuentra en liquidación por parte del gobierno actual.

También se celebraron contratos concesiones en relación a los ferrocarriles, siendo el primero de ellos en el año de mil ochocientos treinta y siete, cuando se encontraba en la presidencia Anastacio Bustamante, construyéndose una parte de la vía férrea de México a Veracruz, hubieron diversos contratos concesión para la construcción de las vías férreas para ferrocarriles, impidiendo que se atravesara el país con un solo ferrocarril, ya que unas compañías utilizaban vías más angostas y otras anchas.

"Como estudiamos anteriormente se utilizó en varias ocasiones el contrato concesión y del cual difiere el Maestro Acosta Romero quien indica que la concesión es un acto administrativo discrecional por parte de la autoridad administrativa y en ciertos casos, no sólo se ha eliminado ya el concepto de contrato en esta materia, sino que el Estado se ha reservado para sí la realización de determinadas actividades que se consideran de interés público y que antes eran realizadas por los particulares através de Concesiones". (12)

(11) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 431.

(12) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 432.

Caso concreto, los señalados en el artículo 27 de
la Constitución General de la República Mexicana.

C A P I T U L O I I

LA CONCESION, LIMITES Y EXTINCION

(EN GENERAL)

a) La Concesión

- 1) Concepto
- 2) Naturaleza jurídica
- 3) Elementos subjetivos
- 4) Principios que la rigen

b) Límites

- 1) Los indicados en el Art. 27
Fracc. I, de la Constitución
Mexicana
- 2) Capacidad técnica
- 3) Capacidad financiera

c) Extinción

- 1) Cumplimiento del plazo
- 2) Falta de objeto
- 3) Revocación
- 4) Caducidad
- 5) Recisión
- 6) Renuncia
- 7) Quiebra

a) LA CONCESION1) Concepto.

El estado va evolucionando en su sociedad, y con es-
to sus tendencias administrativas sufren cambios, como es el caso
de la concesión, la cual anteriormente como se vió, existían los
Contratos Concesión en los ferrocarriles, minas, bancos, energía
eléctrica, etc., pero por los graves problemas de la iniciativa -
privada no pudo resolver, el Estado se ha visto en una necesidad
imperiosa de que estos servicios pasaran a su administración, y -
así poder tener su mejor control del desarrollo económico.

La concesión es un derecho que el Estado delega a -
un particular, para la realización de un fin determinado, pero -
esta concesión tiene diferentes modalidades, enfocándose a la --
del Servicio Público. En primer lugar señalaremos el principal -
conflicto que existe, en que no hay unificación de criterios pa--
ra dar una definición general de la concesión, y se citará la --
concesión del Servicio Público.

El término concesión viene del latín concessio, de
rivado de concedere, conceder. El diccionario de la Real Acade--
mia Española, indica que el término Concesión, es el otorgamien-
to gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea - -

para apropiaciones, disfrutos o aprovechamientos privados en el dominio público, según acontece en minas, aguas o montes, bien sea para destruir, explotar obras públicas o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local.

"La concesión es un acto administrativo discrecional, por medio del cual la administración pública federal confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público de bienes del Estado, o los privilegios exclusivos que comprende la propiedad industrial." (1)

Concepto jurídico, señalado por el Profesor Serra Rojas, refiriéndose al tipo de concesiones que otorga el gobierno federal, encerrado con ello las concesiones otorgadas por los Estados y Municipios, no estando de acuerdo en la última tendencia de propiedad industrial, ya que la concesión no sólo comprende a ésta.

Un concepto genérico es la que señala el Maestro Gabino Fraga, quien estipula que la Concesión Administrativa, "es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un Servicio Público o la explotación y aprovecha-

(1) Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, S. A. México, D. F. 12a. Edición. Página 255.

miento de bienes del dominio del Estado." (2)

El Licenciado Acosta Romero, se refiere a la conce sión como: "Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

1) Para utilizar bienes del Estado, dentro de los - límites y condiciones que señala la Ley.

2) Para establecer y explotar el servicio público,- también dentro de los límites y condiciones que señala la Ley.

El procedimiento a través del cual se otorga la con cesión, o a través del que se regula la utilización de la misma,- aún frente a los usuarios.

"Puede entenderse también por concesión el documento formal, que contiene el Acto Administrativo en que se otorga la " concesión." (3)

Todo tipo de concesión se basará conforme a la ley general de cada materia en que se rija la propia concesión.

(2) Fraga Gabino. Derecho administrativo. Editorial Porrúa. 1982 México, D. F., 22a. Edición. Página 242.

(3) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 433.

"El Profesor Ricaredof señala: "Gracia, Merced o re conocimiento, expreso o tácito que se otorga por la administra- - ción, mediante ciertos requisitos o formalidades, confirmando un derecho, permitiendo su ejercicio o creándole bien a solicitud - de un particular, bien por oferta administrativa." (4)

Una idea general de este concepto, que toda conce- - sión administrativa es la manifestación de una facultad discrecio- - nal, la cual se encuentra algunas veces precedida de una situa- - ción, de un hecho con relación al particular que haya de disfru- - tar de la misma.

"El término Concesión, para el maestro Manuel M. - Diez, es un procedimiento que permite a la administración confe- - rir ciertos derechos a un particular en condiciones que implica - frecuentemente un acuerdo contractual y la sumisión del concesio- - nario a un pliego de condiciones hecha por la administración." (5)

Señala que es frecuentemente un contrato por el - - acuerdo de las partes, pero también indica una sumisión del con- - cesionario a un pliego de condiciones, entonces ahí se apuntaría

(4) Velazco Calvo, Ricaredof. Resumen de Derecho Administrativo y Ciencia de la Administración. Librería Bosch. Barcelona 1931. 2a. Edición. Tomo II. Página 312.

(5) Diez M., Manuel. Derecho administrativo. Tomo III., Bibliográfica Omega, Editores librereros. Buenos Aires, Argentina 1976.

un régimen reglamentario, en este concepto creo que no encierra una postura legal completa, aunque en la naturaleza jurídica de la concesión básicamente señala que es de naturaleza contractual, de la cual en nuestro país diferimos que así sea.

"La concesión representa la forma típica de explotación de los servicios económicos o industriales en el Estado Liberal. De una parte esta escisión entre titularidad y explotación del servicio que la concesión significa, sólo es posible en aquellos servicios que por implicar prestaciones a los particulares - considerados UTI SINGULI, suponen una explotación económica de la que cabalmente se hace cargo el concesionario que obtiene como retribución de su actividad el producto de las tarifas, precios pagados por los usuarios." (6)

Esta definición implica un contenido económico, retribuido por el propio usuario, quien es el que utiliza el bien público o servicio otorgado.

De los preceptos señalados se podría concluir que la concesión es el acto administrativo por el cual una autoridad

(6) Garrido Falla, Fernando. Tratado de derecho administrativo. Instituto de Estudios Políticos. Madrid 1975. Volumen II. Página 390.

administrativa otorga la facultad de explotar o aprovechar un servicio público, o un bien del Estado, de acuerdo a lo autorizado - en la Ley del Servicio otorgado.

Se señala un bien del Estado, ya que conforme a - la Ley General de Bienes Nacionales, en su artículo primero indica: que el patrimonio nacional se compone de:

- I Bienes del dominio público.
- II Bienes del dominio privado de la federación.

En el artículo doce se especifica, salvo lo que dispongan otras leyes que rijan materias especiales respecto del patrimonio nacional, corresponde a la Secretaría de Asentamientos - Humanos y Obras Públicas, hoy Secretaría de Desarrollo Urbano y - Ecología, lo siguiente: Fracción III.- Otorgar y revocar concesiones o permisos para el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes inmuebles del dominio público;

Artículo 20.- "Las concesiones sobre bienes de dominio público no crean derechos reales, otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones de acuerdo - con las reglas y condiciones que establezcan las leyes." (7)

(7) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley General de Bienes Nacionales. Editorial Porrúa. 12a. Edición. México, D. F., 1982.

Para poder precisar una definición de concesión en relación al servicio público, primero señalaré que el Servicio Público es una actividad encaminada a satisfacer necesidades colectivas, básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad.

El profesor Manuel M. Diez, señala que el Servicio Público es: "Toda actividad del Estado, cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regalado y controlado por los gobernantes. La prestación indirecta del servicio público puede realizarse por medio de cooperativas, que se caracterizan porque no son sociedades de especulación y tienen un substracto económico y moral que contribuye a vigorizar los vínculos de la solidaridad social." (8)

Lo esencial de estas definiciones es que el servicio deba ser controlado por el Estado, en forma directa o descentralizada, ya que es una necesidad de interés colectivo, la cual debe manejarse equitativamente.

El licenciado Serra Rojas, señala que: "la concesión de Servicio Público es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de

(8) Diez, Manuel M. Obra citada. Página 265.

un servicio público es confiado temporalmente a un individuo o -
empresa concesionaria que asume todas las responsabilidades del -
mismo y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios
del servicio concedido." (9)

Es impreciso señalar una ley general reglamentaria
de las concesiones, sólo se podrán citar algunas disposiciones -
sobre ciertas concesiones, que es lo que señala Blodeau, y de --
estas concesiones en nuestro país no hay alguna que sea en forma
contractual sino por régimen reglamentario, por esto diferimos en
ello en la definición citada.

De este problema de la naturaleza jurídica de la --
concesión se expondrá en el siguiente inciso.

(9) Serra Rojas, Andrés. Obra citada. Página 269.

2) Naturaleza Jurídica.

"La literatura jurídica se ha formulado con insistencia en un problema que sólo ha podido complicarse a fuerza de inadecuado planteamiento, el de la naturaleza jurídica de la concesión de servicio."⁽¹⁰⁾

Efectivamente los tratadistas no unifican criterios ya que unos sostienen diferentes puntos de vista sobre la naturaleza jurídica de la concesión, uno de ellos es el licenciado Manuel María Díez, quien señala "Que la Concesión como acto unilateral del poder público, es el acto de poder soberano del Estado, y no contractual. Esta doctrina sostiene que el concesionario no puede tener derechos frente al Estado. En consecuencia y siendo así que no los tiene, el Estado podrá en cualquier momento y con el mismo derecho que tiene para otorgar las concesiones, revocar las que ha dado o modificarlas sin indemnización, pues qui jure neminevaleadit, de acuerdo con esta teoría había que prescindir de la voluntad del concesionario. Esta comportaba sólo una situación de hecho y no ejercía ninguna influencia en la concesión. Esta teoría no es aceptable en un Estado de Derecho, ya que implica la negación de todo derecho individual."⁽¹¹⁾

(10) Garrido Falla, Fernando. Obra citada. Página 392.

(11) Díez, Manuel M. Obra citada. Página 269.

Es categórica la posición que tiene el profesor -- Diez en relación a este supuesto de que la concesión no tiene basada la naturaleza jurídica en un acto unilateral, y en base a es to el profesor Olivera Toro Jorge, también no está muy de acuerdo, pero que sin embargo así se realiza por el interés colectivo "La sumisión del concesionario a que el Estado le transfiera una porción de las funciones que le corresponde, lleva implícita la idea de una situación de privilegio arbitrario para modificar o revocar el régimen a que está sujeta la concesión, cuando así lo exija el interés público", después agrega que no es aplicable esto en un régimen de Estado de Derecho, pero por la sumisión de este y el Estado por satisfacer el interés al servicio así se realiza.

Efectivamente esta situación en nuestro país se da como elemento reglamentario, toda vez que "Actualmente la mayoría de las concesiones se otorgan por medio de actos administrativos discrecionales, ya que los particulares no celebran ningún convenio o contrato con la administración para ello, ni tampoco puede pedirle el otorgamiento forzoso de las concesiones." (12)

Los particulares someten a criterio de la autoridad su solicitud, para saber si reúnen los requisitos elementales y así poder realizar las funciones de la concesión que sea. El Es tado discrecionalmente estudiará las solicitudes que haya y la que reúna los elementos que a el arbitrio de este sean necesarios, les hará saber que fue aceptada la solicitud, esto se hará --

(12) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 434.

de acuerdo al procedimiento de ley que reglamente la concesión, y el concesionario tendrá el derecho que le atribuya la autoridad concesionaria.

ACTO CONTRACTUAL.- En la tesis titulada Problema del Transporte Urbano en el Distrito Federal, el autor Juan Carlos González Arzate, señala "que esta posición es de los juristas clásicos del Derecho Administrativo, para quienes la concesión es un contrato que se celebra entre la administración y un particular, por el cual ésta se encarga de la realización de una obra y de la gestión de un servicio mediante ciertas ventajas, predominantemente de índole económica. Podría estimársele como un contrato de arrendamiento de obra con la particularidad de que el precio se abona con los rendimientos que el contratista obtiene con la explotación del servicio", este es el sentir de Moreau, Berthelemey y Dufres.

Algunos autores le llaman teoría contractual, ya que contiene características de contrato, porque tiene que proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada por el Estado. Tiene que conciliarse necesariamente el interés privado del concesionario con el interés público del Estado, para que la concesión perdure.

De estas situaciones se distingue entre la conce--
sion y el contrato, ya que de este se termina la obra, finalizan
sus efectos jurídicos, mientras que en la concesión no existien--
do impedimento legal seguirá la explotación del servicio.

Otro criterio jurídico es el Acto Mixto, idea que
prevalece en los diversos estudiosos de la materia, ya que consi--
deran a la naturaleza jurídica de la concesión una mezcla de ac--
to reglamentario y del acto contractual, pensamiento que predomi--
na en la doctrina administrativa de Francia.

"La naturaleza del acto de concesión consiste en -
que ciertas cláusulas de ese acto tiene una naturaleza reglamen--
taria y otras una naturaleza contractual de derecho administrati--
vo. Es evidente que toda concesión comporta la existencia de -
un elemento contractual, ya que el concesionario es un particu--
lar interesado, que no aceptaría la gestión del vicio si sus in--
tereses financieros no fueran salvaguardados y su seguridad ga--
rantizada contractualmente para el porvenir." (13)

Quizás esta situación prevalezca en otros países, -
pero en nuestro Estado se vive un régimen unilateral en el otor--
gamiento de las concesiones, mismas que se otorgan discrecional-

(13) Díez, Manuel M. Obra citada. Página 270.

mente previo estudio de la autoridad concedente a la solicitud que realiza el particular.

3) Elementos Subjetivos de la Concesión.

Estos elementos del acto jurídico de la concesión, son las partes que intervienen, siendo una de ellas la Autoridad, la cual es el órgano federal, estatal o local investido de facultad desde decisión y ejecución cuyo ejercicio engendra la creación, modificación o extinción de situaciones en general de hechos y actos jurídicos con trascendencia particular y determinada de una manera imperativa.

El Concesionario que puede ser persona física o persona jurídica (quien está constituida por un grupo de personas que tienen fines comunes y permanentes), quienes van a ser el titular de la concesión y tienen la obligación general de prestar el servicio que ha sido encomendado.

Los Usuarios, personas que no tienen relación jurídica con el órgano concedente en este concepto de usuario, pero son los particulares los que se benefician con el servicio público que presta el concesionario.

Derechos del Concedente.- La administración dispone de un poder originario para controlar el servicio público concedido y hacer que se preste en las condiciones reglamentarias. Es un derecho de la administración que se presume y no es neces-

sario que se consagre en ninguna cláusula de la concesión, por eso se dice que el concesionario gestiona y la administración controla." (14)

Con este criterio, indica el profesor Diez, que el Estado utiliza un criterio unilateral para poder tener un mejor control del servicio que es de interés general.

Derechos y obligaciones del Concesionario.- Los derechos del concesionario son de carácter personal, ya que la concesión le permite ampliar su patrimonio con la actividad derivada del rendimiento que haga sobre la concesión.

Las obligaciones del concesionario, una de las primordiales es de dar un buen servicio, con la delegación de derechos que le otorga la autoridad concedente, bajo su estricta responsabilidad, prestar dichos servicios de una manera regular y continua, debe respetar la identidad física de las personas que le solicitan el servicio, siempre y cuando reúnan los elementos necesarios para la prestación del servicio y aplicando en forma general las tarifas preestablecidas por la autoridad.

En nuestro país no es permitido la transmitibilidad o transmisibilidad de los derechos de la concesión, por ello se le nombra derecho personalísimo y cualquier contraversión a

(14) Diez, Manuel María. Obra citada. Página 295.

este derecho, sin aviso a la autoridad correspondiente no producirá efectos jurídicos, por consiguiente esta concesión se extinguirá.

4) Principios que rigen a la Concesión.

"Para el otorgamiento de la concesión el régimen legal relativo se inspira en ciertos principios que tienden a garantizar por una parte que el poder público pueda ejercer sin tropiezos el control que le corresponda sobre el objeto de la concesión y por otra asegurar que el concesionario tenga la competencia y los medios adecuados para la explotación de la concesión, preceptos que tienden a evitar que con su otorgamiento puedan causarse perjuicios a terceros." (15)

Estos principios se irán especificando en el desarrollo del presente trabajo.

(15) Fraga, Gabino. Obra citada. Página 246.

B) L I M I T E S1) Los indicados en el Artículo 27, Fracción I
de la Ley de la Constitución Mexicana.

En nuestro régimen el artículo veintisiete de la -
Constitución General de la República Mexicana, señala las limita-
ciones de algunos servicios, limitaciones que son consecuencia -
en nuestro país de un proceso histórico—político que ha tenido
la necesidad de llevar a cabo estas disposiciones:

En el Diario Oficial de la Federación del veinti--
siete de enero de mil novecientos sesenta y nueve, en el artícu-
lo veintisiete de nuestra Carta Magna señala: "No se podrá otor-
gar la concesión para la explotación de hidrocarburos, hidrógeno
sólido, líquido y gaseoso, este aprovechamiento únicamente le co
rresponderá al Estado".

Asimismo para el otorgamiento de la concesión en -
el mismo precepto legal en su fracción I, se establecen los re--
quisitos, los cuales en caso de no ser reunidos serán limitantes
para la capacidad de adquisición de tierras, aguas mediante su -
explotación o concesión.

Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturaliza

ción y las sociedades mexicanas, tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus acciones o para obtener CONCESIONES de minas o aguas.

El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convenga ante la Secretaría de Relaciones en considerarse como naciones con respecto a los bienes ya mencionados y no en 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 el beneficio de la nación, los bienes que hubieran obtenido 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 Estado de acuerdo con los intereses públicos internos y los principios de reciprocidad, podrán a juicio de la Secretaría de Relaciones, conceder su autorización a los extranjeros para que adquieran en el lugar permanente de las residencias de los Poderes Federales la propiedad privada de los bienes-inmuebles necesarios para el servicio directo de su embajada o delegación." (16)

(16) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Obra citada. Página 49.

En la fracción I, se manifiesta la clara idea de que el extranjero para poder adquirir los derechos señalados, deberá renunciar completamente a las cláusulas calvo, asimismo se protege al país con las limitaciones de las franjas fronterizas y el kilometraje indicado para la obtención de la propiedad por parte de un extranjero.

2) Capacidad Técnica.

Para que la entidad federativa sea cual fuere el órgano y que tenga jurisdicción para otorgar una concesión, debe delimitar los requisitos esenciales, y uno de ellos es la capacidad técnica que tenga el concesionario para poder sacar adelante -- el servicio público otorgado.

Esta capacidad puede apreciarse en dos aspectos:

"Personal.- El concesionario debe reunir ciertos -- requisitos mínimos de capacidad técnica, ya sea en lo particular -- o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad -- concesionada, especialmente si se trata de servicio público.

Material.- Los medios necesarios para prestar la -- concesión consiste en el conjunto de elementos materiales, especialmente de equipo, los cuales son necesarios para realizar esta actividad." (17)

De estos elementos se puede citar como ejemplo, la concesión minera, esta debe tener a las personas técnicas en explotación de yacimientos y el elemento material de esta sería -- que deben tener maquinaria y herramienta indispensable para la -- explotación.

(17) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 435.

3) Capacidad Financiera.

Este principio su idea general es que el concesionario tenga el capital indispensable para poder contratar personas adecuadas y competentes que puedan ayudar a solventar en forma regular y continua el servicio que se va a prestar, así como adquirir las herramientas, bienes y equipos adecuados de trabajo. Existen en algunas reglamentaciones donde se exige al concesionario un depósito económico en efectivo o el otorgamiento de garantías, para asegurar la capacidad técnica y financiera del concesionario

C) EXTINCIÓN

"Las concesiones pueden concluir antes de la expiración del término que en ella estipula, cuando cesa el objeto para que fueron otorgadas, o cuando el concesionario deja de cumplir algunas disposiciones que impone la propia concesión." (18)

Existen diferentes causas de extinción, la más normal es el cumplimiento del plazo, después podría ser la falta de objeto o materia de concesión, caducidad, etc., como se especificarán posteriormente.

1) Cumplimiento del Plazo.

Respecto a este principio el artículo 27, fracción primera de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal indica: "Las concesiones de Servicio Público serán por tiempo de terminado. El plazo de vigencia de las concesiones serán fijados por el Departamento del Distrito Federal, en forma tal que durante ese lapso el concesionario amortice totalmente las inversiones que deba hacer en razón directa de dicho servicio, al concluir el plazo estipulado en la concesión, los bienes utilizados por el concesionario en la prestación del servicio pasarán a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal, sin necesidad de ningún pago."

En virtud de esto se entiende que la autoridad fijará el plazo correspondiente tratando de darle tiempo al concesionario para que recupere su patrimonio que invirtió en la concesión y posteriormente el Estado pueda hacer uso del Derecho de Reversión, este plazo será en algunas ocasiones, pero en otras - como la de los taxis es por tiempo indefinido, pero sin llegar a ser perpetuo.

El artículo 29 de esta misma ley señala: "El plazo de las concesiones que se otorguen conforme a las disposiciones de esta ley, podrá ser prorrogado por el Presidente de la República Mexicana, a proposición del Jefe del Departamento del Distrito Federal, siempre que a juicio del propio Departamento el concesionario hubiere cumplido en sus términos la concesión respectiva y que el concedente no resuelva suprimir o prestar directamente el servicio público de que se trata.

Este derecho en la mayoría de las leyes reglamentarias de la concesión se da en donde el concesionario tiene derecho a ampliar el período temporal de su concesión.

2) Falta de Objeto.

Este principio es muy claro y lo señala el profesor Acosta Romero: "Si se hace imposible la prestación del Servicio Público, o se agotan los minerales en la concesión minera, - la consecuencia será que la concesión se extinga por falta de - objeto o materia." (19)

Esto es obvio y no sólo en la materia de minas, - sino que en las demás concesiones, en donde si no hay objeto, - que es base primordial para el servicio, aprovechamiento o explotación no hay elementos para la concesión y ésta se extingue.

(19) Acosta Romero, Miguel. Obra citada. Página 446.

3) Revocación.

Para el profesor Díez la revocación puede ocurrir por causas de oportunidad o de iligitimidad. "Al supuesto de revocación por causa de oportunidad le llaman Rescate.

Pero el Rescate sólo opera en concesiones de explotación de bienes del Estado, ya que el Estado recupera los bienes que había cedido por causas de utilidad pública.

Existe también revocación por la eliminación del acto administrativo, se produce por razones de oportunidad, es decir, por falta de adecuación entre los efectos del acto y el interés público mientras que la anulación se dicta por motivos de legalidad, por una falta de adecuación entre los elementos del acto administrativo y el derecho objetivo."⁽²⁰⁾

Otro criterio doctrinal es el del Profesor Oliverta Toro Jorge, quien señala que la revocación encuentra su fundamento en causas sobrevenidas y objetivamente, ciertas que satisfacen de iluminación de un acto válidamente nacido en la vida jurídica manifestándose la revocación como la privación del efecto

(20) Garrido Falla, Fernando. Obra citada. Página 590.

to total." (21)

Se concluye que la revocación, es un incumplimiento del concesionario a las obligaciones impuestas por el régimen jurídico de la concesión, este acto sólo puede ser revocado por la autoridad concedente en los preceptos establecidos en su Ley Reglamentaria.

Bielsa respecto a esto indica: "La concesión es revocable toda vez que llega a faltar un presupuesto de hecho en virtud del cual se expresó la voluntad de las partes. Por ejemplo, se concede la explotación de un servicio público durante un tiempo determinado, veintidós años, si a los quince años faltaren los hechos o motivos presupuestos del contrato de concesión, o sea, si se modificara esencialmente el estado de cosas que se tuvieron en vista al pactar, entonces la concesión es revocable, pues la utilidad pública exige una nueva forma ante el nuevo estado de dichas cosas. Y como esta es la causa de la obligación, causa que cesa de existir, el negocio jurídico no tiene el substratum necesario" (22). Para el profesor Bielsa, la concesión es un contrato y la revocación se dará cuando desaparezca el origen de la concesión, y no existien

(21) Oliver Toro, Jorge. Obra citada. Página 113.

(22) Bielsa, Rafael. Derecho Administrativo. Lajouane y Cía. Libreros y Editores. Buenos Aires. Tomo I. Página 382.

do el objeto, entonces se dará este supuesto.

4) Caducidad.

"La caducidad se produce como una sanción al concesionario, por incumplimiento de las obligaciones contractuales. El acto caducidad es unilateral y como sanción se debe manifestar después de una previa gestión, para obligarlo al cumplimiento normal del servicio. El contrato concesión tiene contenido inherente, las diversas causales establecidas para producir la extinción del contrato, y cuando no haya sido establecido en forma expresa en el contrato." (23)

En este criterio otro autor señala que es contractual la concesión, pero la situación especial es que el criterio de aplicar la caducidad previo estudio y comprobación del incumplimiento del concesionario, será de la autoridad concedente, principio que se determinará unilateralmente.

"Si el concesionario no cumple debidamente sus obligaciones, puede llegarse a declarar la caducidad de la concesión. Esta medida implica una sanción que la administración aplica al concesionario porque éste no ha cumplido las obligaciones contraí

(23) Fiorini Bartolomea. Manual de Derecho Administrativo. Tomo II. La Ley, S. A. Editora e Impresora, Buenos Aires 1968.

das de hacer funcionar el servicio de una manera regular y continua." (24)

La caducidad se establece cuando existe incumplimiento por parte del concesionario, pero su característica podía ser que se le da un plazo determinado para que cumpla y en caso contrario se dará procedimiento a la caducidad. Esto se ratifica en el artículo 29 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, fracción primera y segunda; las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1. Porque no se presente los planos de reconocimiento y localización de las vías, puertos aéreos, campos de emergencia, estaciones, talleres y demás obras e instalaciones, dentro del término señalado en las concesiones;

2. Por no construir o no establecer dentro de los plazos señalados en las concesiones la parte o la totalidad de la vía u obras convenidas;

De antemano sabemos que la caducidad será por incumplimiento del concesionario y el cual se determinará igual que la revocación, en forma unilateral por parte de la autoridad concedente.

(24) Díez, Manuel M. Obra citada. Página 297.

5) Rescisión.

En la rescisión, otro principio de la concesión - que en nuestro régimen de Estado no se da porque este principio se podía decir que es para la naturaleza jurídica contractual, - pero sí puede aplicarse a los contratos de obra pública.

La rescisión es: "facultad de una de las partes de un contrato o convenio, para darlo por terminado si la otra parte incurre en el incumplimiento de sus obligaciones." (25)

El licenciado Romero, sólo señala un caso de concesión donde se podría aplicar la rescisión en lo relativo a la utilización de la zona costera en ciertos puertos de la República Mexicana.

(25) Acosta Romero, Miguel. Página 446.

6) R e n u n c i a .

Sobre este principio no existe un estudio a fondo de los tratadistas del Derecho Administrativo, pero existe la posibilidad que se extinga la concesión, por la voluntad del concesionario que puede solicitarla a la autoridad y ésta a su vez, podrá concederla siempre y cuando que el servicio que prestaba el concesionario no perjudique el interés de la colectividad, en caso contrario, el Estado puede negar la renuncia o hacer que el concesionario espere a que el Estado ejerza el Derecho de Reversión o que otro particular se encargue de la concesión.

7) Quiebra.

"Fiorini señala: "que es el auto judicial de felen-
cia del concesionario, no tiene efectos inmediatos sobre sus bie-
nes afectados a la concesión de realización del Servicio Público,
a falencia comprueba un hecho de importancia total económica del
concesionario para realizar en forma continua el servicio, pero
esto no significa que el servicio, como objeto necesario para la
colectividad desaparezca. La ley permite que el síndico repre-
sentante de la masa, convenga con el poder concedente medidas -
que puedan impedir la suspensión del servicio. En el supuesto -
de que esto no fuere posible o que no se desee continuar, la -
concesión se extingue después del acto administrativo, que de- -
clare la caducidad por incumplimiento en la realización del ob--
jeto concedido." (26)

Esto es la quiebra de las personas físicas o jurí-
dicas titulares de la concesión; en determinado momento produce
la extinción de la concesión por medio de la caducidad, ya que -
por el hecho de no prestar el servicio originado por falta de -
capacidad económica, o de que ya no quiere continuar, lo hará -
saber a la autoridad concedente, quien determinará lo conducen--
te, ya que debe solventar que no sea perjudicial el interés ge--

(26) Fiorini, Bartolomé A. Obra citada. Página 320.

neral con la inestabilidad del servicio, aprovechamiento o explotación de un bien.

También puede darse la revocación pero para esto se sigue el procedimiento administrativo que la autoridad convenga, previa notificación del concesionario, quien deberá manifestar lo que a su derecho convenga, o exhibir pruebas de que no incurrió en alguna falla; después se dicta el acto administrativo resolviendo la caducidad o revocación, este procedimiento algunas veces se publica en el Diario Oficial de la Federación, recibiendo el nombre este procedimiento en nuestro país de incurso en caducidad, y una vez que exista la resolución y se comprueba la responsabilidad del concesionario, se le aplica la sanción, la que puede ser con respecto a las garantías que en un principio haya otorgado para solicitar la concesión.

C A P I T U L O I I I

FUNDAMENTACION LEGISLATIVA
SOBRE EL TRANSPORTE URBANO

- a) Disposiciones Constitucionales.
- b) Ley de Vías Generales de Comunicación
- c) Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal
- d) Ley Federal del Trabajo

FUNDAMENTACION LEGISLATIVASOBRE EL TRANSPORTE URBANOa) Disposiciones Constitucionales.

La integración de un congreso constituye exclusiva-
mente para dedicarse a discutir las reformas constitucionales -
sin otra atribución política y sin ningún carácter legislativo,
aparte de aquel para el cual fue exclusivamente convocado; ase-
gurará la fácil aprobación de las reformas, la consciente com-
prensión de las mismas, así quedarán resueltos todos los proble-
mas actualmente planteados, sin que la nación espere esa larga -
y trabajosa marcha legislativa (refiriéndose al procedimiento -
ordinario de reformas a la Constitución), que se requeriría por
el procedimiento normal para el análisis aislado de cada una de
las reformas, unir y venir de las Cámaras Federales a las legis-
laturas locales y de éstas al Congreso de la Unión. "¡Cuántas
inovaciones en tiempo esperadas serían expeditamente resueltas
y cuántas conquistas se realizarían en un coronamiento victorio-
so!" (1)

El maestro Palaviccini hace referencia que desde
el año de 1917 existe una inadecuación de los artículos que no

(1) Palaviccini, Félix. Historia de la Constitución de 1917. México, D.
F. Tomo I, 1937. Página 47.

concordaban con el verdadero orden jurídico, problema que aún si sigue vigente, aunque el presidente actual ha realizado una serie de modificaciones, ha sido un proceso lento, ya que no se sigue la idea fundamental del maestro Palaviccini. Si se tomara en cuenta en el Congreso solamente el punto esencial del tema a que se avoque y se realizará el trabajo adecuado con expertos en dicha materia, saldrían trabajos estrictamente apegados a la realidad de la época en que se vive, y con miras a solventar el problema a futuro, asimismo el presidente actual indica: "Sabemos que la Constitución sigue siendo un programa por cumplir; pero esa es la concepción moderna y contemporánea de una Constitución. No es una ley que establezca lo que ya pasó, es una ley que señala por voluntad del pueblo los valores a los que aspiramos en el futuro, los valores que queremos que guíen nuestra acción en el presente para construir el porvenir."

Con esa idea se han hecho reformas actuales a nuestra Carta Magna, pero siempre con la idea fundamental de respetar a la !Sociedad!, quien se ampara con las garantías que le otorga el propio Estado, para que libremente se adecúe a su tiempo.

"Valores que desde la época colonial se trataba de hacer valer, por medio de la libertad de trabajo, donde en las reales órdenes del veintiseis de mayo de mil setecientos noven-

ta y primero de marzo de mil setecientos noventa y ocho, establecieron que todo hombre tenía derecho a trabajar en su oficio o profesión, con tal de haber acreditado su pericia y aún no habiendo llenado los requisitos de aprendizaje, oficialía o domicilio que exigen las ordenanzas de los gremios." (2)

Ordenanza que fue derogada al poco tiempo, por decretos y fue hasta la Constitución de mil novecientos cincuenta y siete; ésta expresamente estableció la libertad de trabajo como garantía individual, en su artículo cuarto: "Todo hombre es libre de abrazar la profesión, industria o trabajo que le acomode, siendo útil, honesto y para aprovecharse de su producto. Ni uno ni otro podrá impedir nada, sino por sentencia judicial, cuando se ataquen los derechos de terceros o por resolución gubernativa, dictada en términos que marque la ley cuando ofenda a los de la sociedad." (3)

En el artículo quinto de la Constitución vigente especifica: La libertad y garantía que existe para dedicarse a la profesión lícita que el individuo desee y en adecuación a los términos que ésta establezca, tales como "honesta y lícita", esto es según el artículo quinto de la Constitución vigente.

(2) Montiel y Duarte. Las Garantías Individuales. Editorial Porrúa. 4a. Edición. México, D. F., 1983. Página 204.

(3) Burgoa, Ignacio. Garantías Individuales. Editorial Porrúa. 17a. Edición. México, D. F., 1983. Página 342.

Artículo Quinto.- A ninguna persona podrá impedírsele que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícito. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de terceros o por resolución gubernativa, dictada en términos que marque la ley cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, si no es por resolución judicial.

La ley determinará en cada Estado, cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que deberán expedirlo.

Nadie podrá ser obligado a presentar trabajos personales sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto como pena por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo ciento veintitrés.

Esta garantía se manifiesta porque todo ciudadano tiene derecho a un trabajo, el cual podrá realizar mediante una retribución y bases legales que no afecten los intereses de las personas que lo realizan.

Sobre el servicio público, en el artículo veintiocho de nuestra Carta Magna, con las nuevas reformas, señala en su párrafo décimo:

"El estado sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general concesionar la presentación de Servicios Públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes; también evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público." Medida reciente, pero que aún no ha sido puesta en marcha totalmente, ya que el reglamento del transporte en materia de taxis es ya inadecuado al problema actual. Esta medida fue tomada sólo en los camiones de nominados ruta cien.

Existen también problemas relacionados con el trabajador del taxi, esto es en la mayoría de los casos. Una persona es dueña de varios taxis, mismos que los dan a trabajar mediante una renta cuando el chofer sabe defenderse, pero cuando es una persona humilde e ignorante, el chofer es sumamente explotado, manejando más tiempo de lo debido; hecho que llevan a cabo para ganar más, esto también lo realizan los choferes de autobuses foráneos, pero ellos están protegidos en base a la propia Consti

tución, así como la Ley Laboral que más adelante se verá; es necesario que las personas conozcan sus garantías por medio de folletos o alguna otra forma, mencionando en este caso el artículo cinco Constitucional en su párrafo sexto, que dice: !El contrato de trabajo sólo obligará a prestar el servicio convenido por el tiempo en que fije la ley, sin poder exceder de un año en perjuicio del trabajador y no podrá extenderse en ningún caso a la renuncia, pérdidas o menoscabo de cualquiera de los derechos políticos o civiles;

La falta de cumplimiento de dicho contrato, por lo que se refiere al trabajador, sólo obligará a éste a la correspondiente responsabilidad civil, sin que en ningún caso pueda hacerse coacción sobre su persona.

Pero si dicho contrato se pudiera realizar tendría derechos y obligaciones; si se diera el caso de la falta de cumplimiento por parte del patrón, el trabajador podría exigirlo; pero en el caso de los choferes de taxis que no tienen un contrato escrito sino verbal, en el momento que los patrones lo deseen dejan totalmente desprotegido al trabajador.

b) Ley de Vías Generales de Comunicación.

Un servicio de interés general es el transporte, - que es un medio necesario para el desarrollo integral de una sociedad y una vida moderna. "La actividad del transporte se ha convertido en un servicio público, que se presenta entre nosotros, con previo permiso o concesión del Estado, por empresas - sometidas al control administrativo conforme a las leyes según - el ramo que correspondan." (4)

Una de estas ramas es el transporte federal y de la cual se hará mención de su principal ley: LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, dicha ley controla el autotransporte federal y parte del urbano cuando entra en el Distrito Federal, y otros - que le antecedieron.

Entre las leyes que llegaron a existir se encuentra la Ley de Caminos y Puentes, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintiseis de abril de mil novecientos veintiseis; regulaba preferentemente el concesionamiento para la construcción y mejoramiento de los caminos y puentes nacionales, tratando en forma incipiente el concesionamiento para la explotación - del autotransporte, debido a que esta dirección comenzaba su des

(4) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho mercantil. 3a. Edición. Editorial Herrero, México 1980. Página 554.

envolvimiento con los primeros vehículos automotores que transportaban carga en pequeña escala y pasajeros en corto recorrido.

Esta ley facilitaba que las personas físicas o morales pudieran construir por sí mismos un camino, y al mismo tiempo mejorarlo y explotarlo; así también dejaba abierta la posibilidad de que se formaran empresas con algunos o con una totalidad de socios extranjeros e incluso que éstas pudieran organizarse fuera del país.

Con fecha de cinco de abril de mil novecientos veintisiete, fue publicado el reglamento de esta ley, en la cual se contemplan las primeras visas de aspectos relativos al concesionamiento de autotransporte y estableciendo los requisitos que deberían cumplir los interesados en obtener concesiones para la explotación de los caminos nacionales.

Con la Ley de Vías Generales de Comunicación de veintiocho de septiembre de mil novecientos treinta y dos, se inicia propiamente la estructura adecuada de los procedimientos que controlan los regímenes de permisionamiento y concesionamiento de los servicios públicos de autotransporte, conteniendo su artículo las disposiciones que hacen factible la elaboración de los preceptos jurídicos que contiene la ley de el diecinueve de febrero de mil novecientos cuarenta (actualmente en vigor).

Sin embargo no es sino hasta el treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, cuando por decreto se formulan los artículos del ciento cincuenta y dos al ciento sesenta y cinco de esta ley de referencia, con el fin de - - transformar el régimen de permisos de ruta por el de concesiones, en preservar a los mexicanos por nacimiento la explotación de los servicios, en fincar la obligación de que éstas se constituyeran en sociedades mercantiles y establecer los derechos y obligaciones para aumentar a sus servicios y por consiguiente a su concesión el número de vehículos que fueran necesarios.

En base a este decreto, se publicó el veinticuatro de agosto de mil novecientos cuarenta y nueve el reglamento del capítulo de explotación de caminos de la ley, para precisar los actos administrativos que conlleven a la expedición de los títulos de concesión y las condiciones y limitaciones para la operación de los servicios.

Las personas físicas y morales dedicadas a la prestación de los servicios de pasajeros y de carga, en cumplimiento a las disposiciones dictadas, comparecieron ante la autoridad de aquel tiempo para canjear sus permisos de ruta por concesiones, - haciéndose portadores de un recibo provisional denominado tarjeta azul, mientras cumplieran todos los requisitos que el caso - disponga..

Fueron pocas las personas que concretaron sus títulos de concesión, tal es el caso de que a la fecha solamente el uno por ciento del total de la flota de vehículos se encuentran amparados con títulos de concesión respectivos y el noventa y nueve por ciento restante operan a base de permisos temporales, eventuales o emergentes; dichos títulos de concesión han sido otorgados para el servicio de pasajeros, en virtud de que prácticamente desde aquel tiempo se podrían identificar las rutas a servir. No así para el caso del Servicio de Carga, en el cual las crecientes demandas de transportación dieron origen a nuevos transportistas, que sumados a los dos mil que quedaron al margen de las disposiciones del tránsito libre, dictada durante el período gubernamental del general MANUEL AVILA CAMACHO, se vieron precisados a realizar el uso del amparo para la explotación de este servicio.

Por tales razones al transcurrir el tiempo, para el servicio de pasajeros a pesar de haberse publicado sus declaratorias de necesidades, los resultados no satisficieron la demanda total, en consecuencia las autoridades con fundamento en el artículo ciento cincuenta y tres de la Ley de Vías Generales de Comunicación, decidieron satisfacer la demanda mediante el otorgamiento de permisos eventuales o emergentes.

"En los casos que temporalmente se presente una de

manda extraordinaria de transportes, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá conceder permisos eventuales para la satisfacción inmediata de esa demanda, dando preferencia en igualdad de condiciones a los concesionarios de otras líneas y en el último extremo a transportadores particulares; en todo caso las cuotas que se cobren no serán inferiores a las autorizadas para el servicio ordinario."

En base a esto, el otorgamiento de permisos temporales y provisionales o emergentes superó considerablemente a los originalmente concesionados. Se puede afirmar también que otras de las causas que dificultaron el concesionamiento para el servicio de pasajeros, fue la celebración de convenios que han pactado las empresas para ampliar su recorrido, por lo tanto no requirieron de concesiones para la instalación de nuevos servicios.

Para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal, en la explotación de servicios públicos de auto-transporte será necesario obtener la concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, ahora Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, y su otorgamiento se sujetará a las siguientes bases que señala el artículo ciento cincuenta y dos de la señalada ley.

I.- Unicamente podrán conferirse a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos, conforme a las leyes del país. En ningún caso podrán conferirse a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador.

II.- Se otorgará para cualquiera de los servicios siguientes:

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

Sólo podrá darse a las personas nacidas en territorio mexicano, no como antes que los extranjeros desde sus países podían promover el servicio. Esta ley también señala el transporte de carga, servicio express y el mixto; entendiéndose por mixto el de pasajeros y de carga en un mismo vehículo, que satisfaga las características que determine el reglamento para esta clase de servicios. Dicho artículo también indica que en caso de que varias personas soliciten la concesión para una ruta determinada, quedarán condicionados a formar parte de una sociedad para la buena explotación del servicio, además a la constitución de una sociedad, se le puede autorizar la explotación de dos o más clases de servicio de transporte de personas o cosas que se presenten en la ruta, cuando todos los socios la soliciten.

Una persona física podrá gozar de una o más concesiones, pero el número de vehículos cuya explotación se le concede no podrá exceder de cinco, ya sea que operen o no en la misma ruta. (Artículo ciento cincuenta y dos, fracción cuarta)

Las concesiones podrán otorgarse por un término de diez años y se prorrogarán cuando el concesionario haya cumplido con los reglamentos y disposiciones de esta ley, así como con las obligaciones que estipule el título de concesión, establecido lo anterior en el artículo ciento cincuenta y cuatro de la citada ley, misma que señala en el artículo lo siguiente:

"En las concesiones para la explotación de Servicios Públicos de Autotransporte, no tendrá efectos la reversión establecida por el artículo ochenta y nueve, en lo que se refiere a los vehículos, pero será aplicable en lo que respecta a estaciones, terminales y demás instalaciones auxiliares, para cuya explotación el término de la concesión será de cincuenta años. Esto es que en determinado momento y después de haber terminado el tiempo de concesión, pasarán en buen estado sin costo alguno y libres de todo gravámen al dominio de la nación.

Para la transmisión de la titularidad de la concesión se efectuará siempre que se haya cumplido cabalmente las obligaciones, las que señala el artículo ciento cincuenta y seis y éstos serán previa autorización de la Secretaría de Comunica-

ciones y Obras Públicas, hoy Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, y dichos requisitos son:

a) Transcurridos tres años a partir que se inició la explotación del servicio, el concesionario debe haber cumplido sus obligaciones.

b) En cualquier tiempo en caso de fallecimiento o incapacidad física o mental del concesionario.

c) En caso de ceder la titularidad de sus derechos a la sociedad en que estuviere afiliado.

Así como en la citada ley expresa la obligación de los concesionarios, debiendo apegarse a las reglas establecidas en la titularidad de la concesión, en razón del tiempo y lugar, a no cobrar un precio distinto del establecido por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, hoy Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, recorrer toda la ruta especificada en la concesión y conforme a los horarios establecidos, utilizar los vehículos que tengan capacidad mecánica, de higiene y seguridad para el usuario, de acuerdo a la clase de servicio que sea.

También señala que deberán combinar y coordinar sus servicios con otras empresas que exploten vías generales de

comunicación, con previa aprobación y disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas hoy Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

Tratar que el servicio sea de mejor calidad, retirando los vehículos que ya no den el servicio adecuado; dar información estadística a la Secretaría antes mencionada y cumplir las demás prestaciones y abstenciones que imponga la ley, los reglamentos y las que estipulen y establezcan en los títulos de las concesiones respectivas.

Artículo 29.- Las concesiones caducarán por interrumpirse el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría o sin previa autorización, porque se enajene la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio que trate, sin la previa aprobación de la Secretaría porque se agrave de alguna manera la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio público de que se trate a algún gobierno o a países extranjeros, así como porque se admitan como socios en la empresa a extranjeros (aunque en la realidad existen muchas personas prestanombres, eso conduce a que se venga a destruir este precepto).

También caducará por proporcionar datos al enemi-

comunicación, con previa aprobación y disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas hoy Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

Tratar que el servicio sea de mejor calidad, retirando los vehículos que ya no den el servicio adecuado; dar información estadística a la Secretaría antes mencionada y cumplir las demás prestaciones y abstenciones que imponga la ley, los reglamentos y las que estipulen y establezcan en los títulos de las concesiones respectivas.

Artículo 29.- Las concesiones caducarán por interrumpirse el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría o sin previa autorización, porque se enajene la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio que trate, sin la previa aprobación de la Secretaría porque se agrave de alguna manera la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio público de que se trate a algún gobierno o a países extranjeros, así como porque se admitan como socios en la empresa a extranjeros (aunque en la realidad existen muchas personas prestanombres, eso conduce a que se venga a destruir este precepto).

También caducará por proporcionar datos al enemi-

migo en casos de guerra internacional. Cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión, que el concesionario cambie de nacionalidad, así porque substancialmente se cambie la naturaleza o condicones en que opere el servicio, el trazo o la ruta de la vía, los circuitos de las instalaciones o su ubicación sin la previa aprobación de la Secretaría.

La fracción novena, señala especialmente el fraude dolosamente al Erario, en la participación o se deje sin ésta al Gobierno Federal, aunque será sólo falta administrativa que llevará como sanción la caducidad y rescisión de la concesión, sin perjuicio de la responsabilidad penal; así mismo otra causa de rescisión es porque el concesionario se oponga al seguro del usuario, también por los motivos de caducidad de otras concesiones, como puede ser el otorgamiento de la firma o del depósito que garantice sus obligaciones.

Las concesiones pueden tener substancialmente alguna falta que implica una sanción, misma que dependiendo de su naturaleza jurídica puede constituirse como una sanción administrativa, responsabilidad civil o penal, otras como ya vimos sólo dan lugar a una rescisión.

"Es difícil señalar un criterio para poder distin-

guir las causas de caducidad y aún es discutible si existiendo - señaladas en la ley causas de caducidad, puede existir a falta de disposición legal o de cláusula especial, la cláusula resolutoria implícita en los contratos", y el profesor Fraga dice al respecto "En esta ley (que analizamos) no se da más que un criterio normal para distinguir las causas de rescisión de las de caducidad, pero no se explica la diferencia que entre ellas pueda existir." (5)

En la mayoría de los actos administrativos como los de concesión, de antemano en las cláusulas se vislumbran las que son de caducidad, las cuales generalmente son violaciones que - - afecten substancialmente al propósito del servicio público, reca- yendo sobre el objeto directo de la concesión, la sanción.

(5)

Fraga Gabino. Obra citada. Página 254.

c) Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

El artículo setenta y tres fracción sexta, de la - Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, indica - que el gobierno del Distrito Federal estará a cargo del Presiden te de la República y lo ejercerá de conformidad a la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, por conducto del Jefe del Departamento del Distrito Federal y el artículo tercero de - ésta señala que se auxiliará en el ejercicio de sus atribuciones que comprenden el estudio, planeación y despacho de asuntos que competen al Departamento del Distrito Federal, en los términos - de esta ley, sus reglamentos y otras disposiciones legales de las siguientes unidades administrativas, señalando en el inciso "B" Órganos administrativos desconcentrados, en su tercer párrafo: - LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO, de la cual la asignación y distribución de las atribuciones de los órganos adminis trativos centrales y desconcentrados para el despacho y atención de los asuntos de la competencia del Departamento del Distrito - Federal señalarán en su reglamento interior.

El artículo diecisiete de esta ley indica los asun tos que en materia de gobierno le corresponde el despacho al Departamento del Distrito Federal, siendo su fracción once el co-- rrespondiente a cuidar de la observancia de las disposiciones le

gales y reglamentarias de la policía en el Distrito Federal, hacer cumplir las leyes y reglamentos referentes a tránsito de vehículos y peatones en la vida pública y estacionamientos de vehículos de toda clase.

Pero para ello deberá tener personas adecuadas que ayuden a normar la observancia de los reglamentos citados, y es por ello que en la fracción diecinueve indica que presindir por conducto de su titular la Comisión Interna de Administración y Programación y designar a los miembros de ésta, así como a los que integren las demás comisiones que sean necesarias para el buen funcionamiento del Departamento del Distrito Federal, en base a esto surgieron varios decretos que forman comisiones que deberán ayudar a el desempeño de las funciones encomendadas y rendir su informe sobre el desarrollo de las mismas, comisiones que están formadas desde el año pasado y que aún revisten la importancia que deberían realizar.

En materia de despacho de asuntos de obras públicas le corresponde al Departamento del Distrito Federal, en base al estudio que analizamos y en base al artículo veinte de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal fracción I indica: "Fijar la política y sus temas técnicos a que deba sujetarse la planeación urbana, con la intervención que le concedan a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas; así mismo llevar a cabo la supervisión de los diversos servicios que preste conce-

siones o autorice el Departamento del Distrito Federal, también señalar las normas para atender y vigilar la debida prestación de los servicios públicos.

Alguna noción de cómo se reglamentaba el Servicio Público de Transporte, es la siguiente: el taxi estaba sujeto a un horario de trabajo donde debía prestarse el servicio; el mismo Reglamento de Tránsito en el título séptimo, respecto a las sanciones en el primer capítulo de la Ley de Vías Generales de Comunicación, conceptuaba conducir un vehículo al que le falten calcomanías o siendo estas ilegibles, así como faltando las cartulinas de horarios de descanso, si no llevan lo anterior incurrirán en infracción al Reglamento de Tránsito; también no podrá ser utilizado en los periodos de descanso fijado en esas cartulinas y el resto del tiempo debe de dar servicio para el cual fue creado.

Por otra parte el reglamento de descanso semanal de automóviles de alquiler decía la forma en que se debió establecer el descanso semanal obligatorio para los trabajadores de automóviles de alquiler, en forma y términos que se detallan en ese reglamento; para los efectos de ese descanso los automóviles se dividirán en cinco grupos, los cuales dejarán de circular alternativamente cada uno de ellos, los días lunes, martes, miércoles, jueves y viernes respectivamente; la oficina de tránsito del Distrito Federal hará esa división, aprobando las contrase-

ñas que deberán distinguirse y se deberán colocar en un lugar -- visible de cada vehículo, serán de colores verde, rojo, amarillo, azul y blanco respectivamente. Por lo que respectaba a los sábados y domingos no existía restricción alguna para la circulación de automóviles de alquiler, así como tampoco el primero de enero, el quince y dieciseis de septiembre; el veinticuatro, veinticinco, treinta y treinta y uno de diciembre y los demás que debido al descanso sean consignados en el Reglamento de Tránsito."⁽⁶⁾

Con respecto al chofer que podría usar libremente el automóvil para llevar a familiares era falso, ya que los automóviles correspondientes a cada uno de los grupos no podrán circular en el Distrito Federal, ni aún en el día de descanso respectivo, aunque la oficina de tránsito podía otorgar permisos especiales para que los vehículos que sufrieran alguna descompostura o accidente o necesitaran de reparación se trasladaran de un lugar a otro por un intermediario determinado, y siempre que el vehículo lo fuera ocupado exclusivamente por el chofer, en el caso del presente artículo sería considerado como pasajero, entendiéndose como consecuencia infracción a las disposiciones de este Reglamento.

"Además sólo podía salir del Distrito Federal el automóvil de alquiler con previo permiso que otorgara la oficina de

(6) Leyes sobre Comunicaciones y Transporte. Tomo I. 5a. Edición. México 1964. Editorial Andrade. Página 384-2.

Tránsito, ya sea que lo conduzca el propietario o el trabajador; además el recorrido lo hará un intermediario que al efecto se señale, previa solicitud que hicieran los organizadores de choferes de automóviles de alquiler. Ahora bien todos aquellos automóviles que se encontrasen fuera del Distrito Federal y tuvieran necesidad de regresar para su día de descanso, pasarían a recoger en la caseta de policía respectiva un comprobante en el que se fijara fecha , hora de entrada y ruta que debería seguir para el encierro del automovil, quedando prohibido a los propietarios de los coches de alquiler hacer cualquier modificación en la contraseña." (7)

Se puede observar que estaba más reglamentado el transporte a nivel de taxis, y prácticamente al control del Estado, posteriormente aparecieron constantes violaciones y corrupción, provocando el decaimiento de esta reglamentación. Ahora esa forma de control es totalmente nula, actualmente cada propietario de taxi trabaja en él y lo da a trabajar con la persona -- que prefiera y a la hora que quiera; hay vehículos que laboran -- todo el día y por el exceso de trabajo descuidan un principio o elemento de la concesión, como es la capacidad técnica, como consecuencia de este descuido el que paga estos gastos es el usuario, ya que cuantas veces hemos visto a personas en calidad de -- pasaje que tienen que empujar el vehículo (taxi), con lo cual se pierde la esencia del servicio para el cual fue creado.

(7) Periódico Excélsior. Martes 7 de julio de 1970. Página 7.

Corresponde al ejecutivo realizar una reglamentación adecuada y para ello la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano en base al artículo cuarenta y cinco de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal expresa: "Los despachos de asuntos que atenderá tales como todo lo concerniente a la planeación y proyección del METRO, al plan rector de vialidad del transporte de personas en vehículos de carga y vehículos normales, todo en coordinación con la Dirección General de Policía y Tránsito hoy Secretaría de Protección y Vialidad; también auxiliará el Jefe de Departamento del Distrito Federal en coordinación con autoridades de comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasaje y carga. Dicha coordinación debe ser a nivel estatal o federal o aquellas autoridades que se relacionen con la materia; además de las atribuciones que otras leyes o reglamentos le asignen o el propio Jefe del Departamento del Distrito Federal.

d) Ley Federal del Trabajo.

Percatándose de la problemática que existía sobre el trabajador del volante, en el año de mil novecientos sesenta el señor Presidente de la República Mexicana, Adolfo López Mateos designó una comisión para que presentara un proyecto de Ley de Trabajo, siendo integrada ésta con el Secretario de Trabajo y Previsión Social Licenciado Salomón González Blanco, por los presidentes de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, María Cristina Salmorán de Tamayo y Ramiro Lozano por el Doctor Mario de la Cueva. Esta comisión después de dos años de terminar el proyecto se dio cuenta de que exigía la previa reforma de las fracciones II, III, VI, IX, XII, XXI del apartado A del artículo ciento veintitrés de la Constitución, porque de otra manera no se podría armonizar la legislación.

Al iniciarse el año de mil novecientos sesenta y siete el Presidente de la República Mexicana designó una segunda comisión, para que igualmente hiciera un proyecto de la Ley del Trabajo, quedando integrada por los mismos juristas anteriormente indicados y por el Licenciado Alfonso López Aparicio. En los primeros días de mil novecientos sesenta y ocho, el Secretario del Trabajo informó al C. Presidente de la República Mexicana que el trabajo se encontraba concluido.

En el mes de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho el Licenciado Gustavo Días Ordaz, envió a la Cámara de Diputados la iniciativa de Ley Federal del Trabajo y además el Titular del Poder Ejecutivo decidió que se enviara una copia de anteproyecto a todos los sectores interesados, para que expresaran su opinión y formularan las objeciones que juzgarán convenientes.

Los trabajadores del volante de servicio público, en contestación al mencionado anteproyecto emitieron su opinión, planteando a la comisión redactora una cuestión fundamentalmente humana, ya que los choferes a quienes Bernard Shaw dedicó su comedia "Hombre y Superhombre" y de quienes se han ocupado el conde de Keyserling en "El mundo que nace", a veces sin comprender la tragedia de una vida entregada al Servicio Público, pero olvidada por las leyes y por los jueces, es uno de los grupos sociales a los que se refirió el señor Diputado Victoria en la asamblea constituyente de mil novecientos diecisiete al decir que miraban pasar la justicia a la misma distancia que los separaba de las estrellas. Sin dar una contestación objetiva de acuerdo al problema sino sólo un concepto humano.

El servicio público del transporte, constituye el haz de los canales que conduce una parte de la sociedad en su diario traginar por las avenidas, es auxiliar del transporte de autobuses y metro, que muchas veces a determinada hora no cubre

todas las funciones, sin embargo se le juzga severamente.

Quizá no se había reflexionado en las condiciones en que las leyes, los reglamentos y los jefes obligan a los choferes a prestar servicios; tomando el volante durante jornadas excesivas, dada la índole de trabajo en medio de la intensa y desordenada circulación que padecemos y frente a los agentes de tránsito, prestos a levantar infracciones; forzados a realizar toda suerte de malabarismos para cumplir con el número de vueltas que se le exige en el tiempo determinado, para obtener la suma de dinero que le entrega al propietario del automóvil y para su modus vivendu.

Y sólo en el día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de justicia social que establezcan escuelas de educación y capacitación vial y los agentes de tránsito cumplan con su deber, se podrá verdaderamente exigir de este grupo que preste el servicio con un sentido humano.

Los choferes ruleteros son los que presentan sus servicios en condiciones de inferioridad, pues la mayoría de autotransportistas había logrado desde hace varios años el que se les reconociera la calidad de trabajadores, y si bien es cierto que las jornadas y sus salarios han sido anormales, la responsabilidad corresponde al movimiento obrero que no ha sabido defenderlo o a los líderes de asociaciones que muchas veces son las

personas beneficiadas.

En esa virtud los choferes de coches de alquiler se encontraron con obstáculos tales como: El Derecho Civil, la autonomía de la voluntad, la libre contratación y la incomprensión de la Suprema Corte de Justicia, quienes se unieron para librar una batalla injusta en defensa de los contratos simulados de arrendamiento.

Por lo tanto, la comisión se encontró así delante de un argumento sofisticado: en la opción entre Derecho del Trabajo y del Derecho Civil, respondió que el primero es preferente porque sus normas fundamentales son parte de la Ley Suprema de la Nación.

En las ejecutorias en que se negaba la relación laboral entre el chofer y el propietario del automóvil de alquiler, no debieron ser resueltas en tal dirección, ya que si llenaban los supuestos que para aquel eran necesarios para la existencia de una relación laboral.

Así nuevamente nuestra Suprema Corte de Justicia de la Nación con criterio más amplio y más apegado a la realidad legal, laboral e histórica, dijo que sí existía relación laboral de trabajo entre el chofer del coche de alquiler y el propietario del mismo, dictando ejecutoria en este sentido:

Ruletero.- "Relación entre el chofer y el propietario de los autos, ocupado por aquel que esté interesado en obtener el mayor rendimiento, no significa que la relación entre ellos no sea contractual, sino que en todo caso tal circunstancia que el trabajador tiene como sueldo determinado porcentaje de utilidades brutas obtenidas y que mientras éstas sean mayores su salario aumentará." (8)

Desobediencia de las órdenes del patrón como causa de rescisión de contrato de trabajo (choferes).- Incurren en la causal de rescisión del contrato de trabajo, prevista por el artículo ciento veintidós, fracción once de la Ley Laboral; el chofer que desobedeciendo las órdenes del patrón contenidas en el reglamento de trabajo de su categoría, conduce el vehículo que tiene confiado sin el cuidado necesario y le causa daño a éste." (9)

Incluso aquí también hay relación de trabajo y además un mínimo de órdenes, como el deber del chofer de conducir el vehículo con precaución para no dañarlo. "Choferes que pres-

(8) A.D.3706-62.- Sindicato de Choferes y Similares del Estado de México, resuelto el 20 de junio de 1963. El Juicio de Amparo. Ignacio Burgoa. 7a. Edición. Editorial Porrúa. Págs. 2404 y 55. México, 1970.

(9) A.D.6951/68.- Miguel González Rodríguez. Resuelto el 14 de mayo de 1969 por unanimidad de 5 votos. Choferes Tesis Jurisprudenciales.

tan sus servicios en sitios de alquiler, cuando existe relación laboral con el propietario del vehículo, se acreditan los elementos de dirección y dependencia señalados en el artículo dieciséis de la Ley Federal del Trabajo; si se comprueba que el actor - trabaja para el demandado como chofer de sitio, o sea que tenía a su disposición al trabajador para tripular el vehículo de su propiedad de acuerdo con la forma en que se desarrollan las actividades de un sitio de automóviles de alquiler, que consiste en que los choferes esperan que se les ordene ir a determinado lugar y trasladar pasajeros sin que estén en libertad de ejecutar o no tales órdenes, ni de dedicar el vehículo que manejan a otra actividad diversa de la anterior, labor por la que perciben determinado porcentaje de los que produce el automóvil." (10)

Después de lo anterior entró a la batalla el Nuevo Derecho del Trabajo: El chofer no tiene más patrimonio que su energía de trabajo y la presta para hacer producir el capital de otro y obtiene un ingreso por el trabajo que desarrolla. Con apoyo en esta idea, la comisión dio rienda suelta a esta teoría de la relación de trabajo; la existencia de un trabajo simulado explicó no puede detener la aplicación del estatuto laboral.

"Por otra parte si se considera que el chofer sí - recibía ciertas indicaciones del propietario del automóvil, como

(10) A.D.2693/67.- Luis Adolfo Quintero Egan, resuelto el 24 de enero de 1968. Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana 1917-1971. Editorial Cárdenas. 1a. Edición. México 1972. Págs. 813 y 114.

son las de ir a determinada hora, llevarlo a una hora fija, ir con el aseo necesario y que además el mismo reglamento de tránsito indicaba que no le podía dar un uso distinto para el que fue creado, y que si se trabaja más arduamente mayor sería su salario, si se les debe considerar como trabajadores por la sola prestación del servicio al patrón." (11)

Si se comprueba que el actor trabajó como chofer de sitio para el demandado, de acuerdo con las actividades de un sitio de automóviles de alquiler, en que los choferes esperan que se les ordene ir a determinado lugar, sin que estén en libertad de ejecutar o no tales órdenes; es indudable que existe relación de trabajo ejecutoria, cita en las páginas ciento tres y ciento catorce de la obra "Cincuenta y cinco años de Jurisprudencia Mexicana" (1917-1971).

Supuestamente los propietarios tienen la obligación de celebrar contratos de trabajo con aquellos a quienes emplean para la realización del servicio y de que el chofer recibe determinado porcentaje de lo que produce el automovil, ya que ambos están interesados en obtener el mayor rendimiento posible y mientras mayor sea éste, el salario del trabajador aumentará, ya que seguramente el legislador tuvo presentes todos los factores

(11) Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana (1917-1971). Cárdenas Editor y Distribuidor. México, 1972. Página 113.

para no hacer fracasar esa fuente de trabajo, por lo que estableció para determinar el precio del alquiler del automovil para el servicio de pasajeros, la distancia recorrida o el tiempo de utilización del vehículo.

Sin embargo no les llegó a otorgar una verdadera - protección, sino hasta con la vigencia de la nueva Ley Federal del Trabajo y fue el señor Diputado Blas Chumacero Sánchez al hablar en la discusión del cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, en la Cámara de Diputados, en que se dijo: "El gremio de choferes de automóviles dedicados a la conducción de pasajeros y que son explotados en razón a las condiciones en que viven prestando los servicios, con la nueva ley dejaron de ser - los supuestos arrendatarios de los vehículos que manejaban, para adquirir con plenitud la jerarquía de trabajadores y que además les abre las puertas de seguridad social." (12)

En algunas ocasiones el servicio se presta en dos formas principales, una es aquella en que los propietarios de los vehículos son al mismo tiempo quienes prestan el servicio en calidad de choferes; en otras ocasiones éstos tienen que recurrir a terceras personas para la prestación del servicio; de esta última situación se ocupa la ley, ya que la existencia de estas relacio-

(12) Breña Garduño, Lic. Francisco y Cavazos Flores, Dr. Baltazar. Nueva Ley Federal de Trabajo, Comentada y Concordada. Tomo II, Conferencias Patronal de la República Mexicana. México, 1970. Página 28.

nes de trabajo se ocultó mediante la celebración de contratos de arrendamiento, a los que el maestro De la Cueva llamó Contratos Fantasmas; se decía que aquéllos eran los cuales una persona da en arrendamiento a otra que es el chofer, el vehículo mediante el pago que hace éste de una cantidad diaria, semanal o quincenal. Esto es absurdo, ya que indudablemente está en presencia de relaciones de trabajo, porque el supuesto arrendatario está sujeto a un horario fijo, tiene que seguir las instrucciones que le da el propietario del vehículo, de las cuales van de un mínimo a un máximo, como es la de aquellas que no tienen itinerario fijo a aquellas como en la que los coches de servicio colectivo, llamados peseros; todos estos casos desarrollan una actividad en beneficio del propietario del automóvil.

El artículo doscientos cincuenta y seis de la Nueva Ley Federal del Trabajo dice: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos tales como autobuses o camionetas, o automóviles y los propietarios o permisionarios de vehículos son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

Esta estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal, ni impide el ejercicio de los derechos que derivan de los servicios prestados.

Respecto al artículo 257 de la misma ley, nos dice que el salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuitos, kilómetro recorridos y consistirá en una cantidad fija o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Se puede decir que en los coches de alquiler de servicio colectivo, cada persona que utiliza el vehículo da una cuota fija a los choferes, además existen terminales y paradas previamente establecidas, pues se dice que el salario no puede ser inferior al mínimo; no se puede decir que estos trabajadores del volante lo tengan ya asegurado, ya que no se realizarían su trabajo con la misma eficacia, además hay que tener presente que el artículo doscientos sesenta y cuatro de la propia ley, en su fracción II dice que cuando haya disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurran circunstancias que sean justificadas, es posible la rescisión del trabajo sin responsabilidad para el patrón.

Así mismo y volviéndose a referir al artículo doscientos cincuenta y siete en su párrafo IV, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario; en los casos de interrupción de servicios por causas que no les sean imputables, como puede ser la descompostura del vehículo, no se puede suspender el pago del salario, sino que se debe pagar, salvo los casos estable

cidos por la ley, esto es de conformidad a lo establecido en el artículo ciento seis y en relación al cuarenta y dos que señala las causas de la suspensión temporal de prestar el servicio y el pago de salario, no señala la descompostura del vehículo. Ahora bien, si el trabajador intencionalmente descompone el vehículo, no gozará de las prerrogativas anteriores, ya que al aprobarse este hecho se puede rescindir la relación laboral, sin responsabilidad alguna para el patrón en apoyo en la fracción V del artículo cuarenta y siete de la nueva ley.

El artículo doscientos cincuenta y nueve de la Ley Laboral nos dice, que para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo ochenta y nueve que indica: para determinar el monto de las indemnizaciones que deban pagarse a los trabajadores se tomará como base el salario correspondiente al día en que nazca el derecho a la indemnización, incluyendo en él la cuota diaria y la parte proporcional de las prestaciones que menciona el artículo ochenta y cuatro. Ahora bien cuando la retribución sea variable, se tomará como salario el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Cuando el salario se fije por semana o por mes se dividirá en siete o treinta días respectivamente, según el caso para poder determinar el salario diario.

Por lo que respecta al séptimo día, se dice que por cada seis días de trabajo se gozará de un día de descanso con goce de salario íntegro. En cuanto a las vacaciones, en relación con el artículo setenta y seis los trabajadores que tengan más de un año de servicios, disfrutarán de un período anual de vacaciones pagadas, que en ningún caso podrán ser inferiores a seis días laborales y se aumentarán en dos días laborables, hasta llegar a doce por cada año subsecuente de servicios.

Artículo doscientos sesenta.- El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley.

"La responsabilidad del transportador en un accidente hacia los pasajeros se encuentra limitada por las leyes respectivas, principalmente por la Ley de Vías Generales de Comunicación, y se reduce a cinco mil pesos en el transporte ferroviario y a cincuenta mil pesos en el transporte aéreo. Dichas limitaciones deben considerarse aplicables a la llamada responsabilidad empresarial, pero es cuando está ausente la culpa del transportador, pero no serán aplicables en caso de culpa del mismo." (13)

(13) Cervantes Ahumada, Raúl. Obra citada. Página 558.

Como se denota, la aplicación de la responsabilidad será de acuerdo al tipo de transporte y se regirá de acuerdo a lo establecido por su propia ley.

En el caso de las vacaciones, menciona el artículo setenta y seis: "será también de acuerdo a lo contratado, ya que en el servicio de alquiler sin itinerario fijo, con la mayoría de choferes sólo hay contratos verbales y jamás se forman como relación laboral, aunque esto debiera ser, por lo cual se convierten en contratos de arrendamiento". "Cuando una persona proporciona a otra el vehículo para que bajo su control de la segunda se realice transportación de personas o de cosas, es claro que no habrá contrato de transporte sino de arrendamiento del vehículo." (14)

Así mismo en el contrato del vehículo que como ya indicamos, en su mayoría en los taxis es verbal, algunas de las veces la jornada de trabajo que se estipula es mayor a la señalada por la ley, (quien indica que será de ocho horas la diurna y de siete horas la nocturna), así como la séptima de siete horas y media, pero por los intereses económicos de ambos, por ejemplo aceptando un número mayor de horas perjudicando la salud del chofer, es por ello que anteriormente la Dirección de Policía y Tránsito del Distrito Federal tomó medidas adecuadas y le proporcionó al chofer del taxi un día de descanso a la semana y la fi-

(14) Cervantes Ahumada, Raúl. Obra citada. Página 557.

jación del horario de los taxis, quienes debían llevar sus cartulinas visibles en el automovil. El día de descanso sería el último número de placa, cero y uno obliga a descansar los lunes; con terminación dos y tres los martes; con terminación cuatro y cinco los miércoles; con terminación seis y siete los jueves; con terminación ocho y nueve los viernes; el horario de descanso era de diez de la mañana a seis de la tarde.

"Ahora falta solamente lograr que los dueños de los taxis actúen con esta disposición y dejen de fijar a los choferes horarios de descanso arbitrarios, que lo único que provocan es poner al chofer entre la espada y la pared, ya que si el trabajador no se sujeta al horario que el dueño le fija, corre el riesgo de perder el trabajo y lo mismo sucede con la autoridad en el caso de que los taxistas no se sujeten al descanso oficial obligatorio." (15)

Esta disposición ya desapareció, aunque fue buena - la idea, así las personas tenían un día para poder dejar en buen estado su vehículo y proporcionar un mejor servicio, aunque como ya indicamos desapareció este reglamento, ignorando con exactitud el porqué se ha dejado de regir más severamente este servicio que es tan necesario para la comunidad.

(15) Periódico Novedades. Septiembre 21, 1974. México, D. F. Página 8.

En razón a lo que se señalaba del descanso, el artículo sesenta y ocho de la Ley Laboral indica que los trabajadores no están obligados a prestar sus servicios por un tiempo mayor del permitido por la ley, constitucionalmente esto también está contemplado si existe relación laboral, el chofer podrá sugerirlo, pero si el chofer por necesidades económicas le conviene que sea contrato de arrendamiento, no existe ley que indique durante qué tiempo se puede arrendar el vehículo, aunque constitucionalmente dice el contrato, si el trabajador no quiere no podrá ser por más de un año, pero si no lo desea para trabajar y lo quiere para su propio uso, queda sin efectos esta contemplación jurídica.

El artículo doscientos sesenta y cuatro indica las causas de rescisión de las relaciones laborales de trabajo en los choferes:

I.- La negativa de efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada, será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúne las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y el público en general.

II.- La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias justificadas.

O sea que no podrán rescindir la relación de trabajo sino es por una causa justificada; la fracción primera es ventajosa para el trabajador, ya que en razón de sus conocimientos - puede determinar si el vehículo presta seguridad para él y para - los usuarios, esto con relación al artículo doscientos sesenta y dos y doscientos sesenta y tres de la propia ley.

Con lo que ya vimos, la Nueva Ley Federal de Trabajo vino a estabilizar en el empleo al trabajador del volante en - todos los niveles, ya que anteriormente el propietario si no - - existía un contrato previo quitaba el vehículo a éste, incluso - sin previo permiso o aviso.

Ahora bien el objeto de reglamentar este tipo de - trabajo, es el de darle protección efectiva, dada la naturaleza - peculiar del trabajo, por lo que estas normas son el mínimo de - beneficios de que deben disfrutar los choferes, en la inteligencia de que en lo general les son aplicables las normas generales de esta ley en cuanto no las contraríen, de acuerdo al artículo - ciento ochenta y uno de la Nueva Ley Federal del Trabajo.

C A P I T U L O I V

ANALISIS AL DECRETO DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1951

- a) División del Decreto en:
 - 1. Requisitos para la obtención de las concesiones de taxis.
 - 2. Límites.
 - 3. Extinción.

- b) La violación y como consecuencia la improcedencia del decreto.
 - 1. ¿Por qué la violación?
 - 2. ¿Por qué la improcedencia?

- c) Consideraciones.

ANALISIS AL DECRETO DEL VEINTINUEVE DE
DICIEMBRE DE 1951 (Declaratoria del Ser-
vicio Público a Taxis

a) División del Decreto

Efectivamente este decreto del veintinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno, decretado por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, MIGUEL ALEMAN habla de la declaratoria de Servicio Público, la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal y el cual para su estudio se basará sobre sus requisitos para la obtención de la concesión, así como los límites que en ello pueda existir y la extinción de la misma.

1. Requisitos para la obtención de las concesiones
de taxis.

Como principio señalaremos los primeros tres artículos que declaran al Servicio Público y quiénes darán los permisos. Artículo Primero indica: "Se declara Servicio Público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóvi

les de alquiler, sin itinerario fijo en el Distrito Federal, mismo servicio que sólo se podrá proporcionar mediante permiso que otorgue el Departamento del Distrito Federal a personas físicas, de acuerdo con las bases y condiciones que esta ley señale (artículo segundo).

El tercer artículo señala "el Departamento del Distrito Federal, cuando lo exijan las necesidades del transporte, de que se trate previo estudio de los datos que proporcione la Secretaría de Economía Nacional (hoy S.H.C.P.), los llevados a cabo por sus oficinas técnicas y oyendo la opinión de las organizaciones de permisionarios y trabajadores del transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, legalmente registrados, resolverá sobre la conveniencia o no de autorizar nuevos permisos, con el fin de que se garantice la continuidad y permanencia de este servicio público, de tal manera que queden satisfechos los intereses sociales y se eviten competencias desleales y ruinosas.

El propio Departamento del Distrito Federal cuando considera conveniente autorizar nuevos permisos, hará la declaración pública correspondiente, de acuerdo con el resultado de los estudios técnicos de que se habla.

Para que a las personas físicas se les otorgue per

miso para realizar esta actividad, deberán presentar su solicitud, expresando sus datos generales, mismos que deberán corresponder a los siguientes con su debida aprobación: ser mexicano por nacimiento; mayor de edad, comprendiéndose la edad de dieciocho años; estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse; tener domicilio fijo en el Distrito Federal; haber cursado y aprobado cuando menos la instrucción primaria elemental superior; haber prestado servicio militar obligatorio o presentar justificante de la excusa respectiva; presentar tres cartas de recomendación, que a juicio de la autoridad acrediten la buena conducta y solvencia moral; estos requisitos se señalaron en base a la persona que solicita el permiso para explotar la actividad señalada, los límites para poder obtenerla, es seguir llenando los requisitos en el propio término que la misma ley le otorgue, estos requisitos deberán ser, otorgar la fianza de institución legalmente autorizada, siendo por la cantidad de doscientos pesos, fianza que deberá ser girada a favor del Departamento del Distrito Federal, sirviendo ésta para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso, entre las que deben incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la insolvencia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes, o del incumplimiento de las obligaciones fijadas en el permiso, y las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene.

Otra de las importantes características que revestía este decreto, dentro de los requisitos es que la persona que solicitara la concesión debería ser el propietario del vehículo que se iba a destinar para el servicio, además de que debería expresar los generales y número de licencia de las personas que fueran a manejar el vehículo.

Dentro de los límites que se sugieren dentro de este decreto para la obtención del servicio, se señala que no deberán obtener más de dos permisos para vehículos destinados al transporte de pasajeros de automóviles de alquiler sin itinerario fijo, e incluso que tampoco sea de autobuses. Asimismo comprobar que en el lapso de cinco años anteriores a la fecha de solicitud no haya hecho cesión onerosa o gratuita del o de los permisos que se le hubieren otorgado.

Cuando el solicitante vaya a manejar directamente el vehículo deberá además, reunir los siguientes elementos que limitan la concesión: expresar el número de la licencia de chofer que le haya sido expedida; ser mayor de veintiun años, con práctica de manejo de dieciocho meses anteriores a la solicitud; no haber sido sentenciado ejecutoriamente por delitos contra la propiedad y personas, ni estar identificado en las Dependencias Oficiales correspondientes como vago, vicioso, asaltante o malviviente; expresar además los generales y números de licencias -

de las personas que independientemente del permisionario vayan a manejar el vehículo, las cuales deberán reunir los mismos requisitos a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo quinto del reglamento señalado.

En caso de fuerza mayor de que el permisionario tenga la necesidad de utilizar a choferes que no hayan sido registrados para el manejo del vehículo, el permisionario dará aviso al Departamento del Distrito Federal el mismo día que los utilice, proporcionando nombres, número de licencia y domicilio de los mismos y con este requisito se considerarán autorizados para manejar hasta un término de setenta y dos horas, transcurrido el mismo solamente podrán continuar manejando con la autorización que les expida el propio Departamento del Distrito Federal, previa solicitud y justificación de que se reúnen las exigencias antes expuestas.

Otro requisito que limita la expedición de la concesión es la capacidad económica, según se vislumbra en el artículo séptimo, ya que indica que las personas físicas que soliciten permiso deberán comprobar que tienen la capacidad económica suficiente o que cuenta con medios adecuados para satisfacer las exigencias derivadas del servicio público de que se trata.

La capacidad técnica es otro de los requisitos in--

dispensables según señala este reglamento, ya que manifiesta que los vehículos que se vayan a destinar al servicio deberán ser -- nuevos , previa inspección que se realice en la cual puedan reunirse las características esenciales para poder realizar el servicio adecuado.

Aunado a la solicitud que se realice para el otorgamiento de la concesión, deberá acompañarse de una constancia -- de haber depositado en la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, en efectivo la cantidad de doscientos pesos, como garantía de que el solicitante continuará con los trámites para obtener el permiso hasta lograr una resolución definitiva, sin cuyo requisito se tendrá por no presentado.

Este depósito será devuelto al interesado al dictarse resolución definitiva acerca de la solicitud y se perderá en caso de que por causas imputables al solicitante el trámite se suspenda por un término mayor de tres meses.

Acordada la solicitud favorable, el Departamento del Distrito Federal otorgará el permiso respectivo, que quedará sujeto a los requisitos, términos y condiciones a que se contraen las disposiciones contenidas en la Ley que reglamenta la fracción I del artículo veintitres, capítulo tercero de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y que adiciona el capítulo sexto sobre servicios públicos de la misma ley que fija las ba-

ses generales a que habrá de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, en todo aquello que no se opongan a lo que específicamente dispone esta Ley.

En caso de que la transmisión o cesión total o parcial de los derechos que esta Ley confiera a los permisionarios, sólo podrá hacerse con la autorización previa y por escrito del Departamento del Distrito Federal, la que se concederá siempre que las personas en cuyo favor se realicen reúnan las condiciones que para el otorgamiento de permisos señala esta Ley. Cualquier acto celebrado en contraversión de este precepto, traerá como consecuencia la revocación del permiso.

Y como ya se indicó anteriormente, otros de los requisitos será la situación técnica, y como consecuencia de ello cada año el Departamento del Distrito Federal según la fecha que designe, realizará la revisión de los vehículos y de los permisos otorgados a efecto de determinar, si aquéllos reúnen las condiciones requeridas y si el permisionario cumple con las exigencias establecidas por esta Ley y las demás disposiciones legales para seguir en el goce del mismo.

Y en caso de que el vehículo no reúna los elementos esenciales, se le otorgará un plazo razonable para que lo substituya, según sea el caso.

En el caso de que ocurrieren varias solicitudes interesadas en el otorgamiento de los permisos basados en la misma declaratoria del Departamento del Distrito Federal o como consecuencia de la revocación de permisos, se dará preferencia a los trabajadores organizados del transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, que además de cumplir con todos los requisitos contenidos en este reglamento, garanticen en forma efectiva el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del otorgamiento del permiso.

Otro de los puntos que son importantes en esta Ley es su forma de extinción, señalados en los artículos siguientes: Artículo Quince manifiesta: los permisionarios serán revocados por las siguientes causas:

Por incumplimiento de las obligaciones que esta Ley impone; por cambio de nacionalidad mexicana por parte del permisionario; porque la garantía presentada por el permisionario deje de satisfacer su finalidad; por no acatar el permisionario las órdenes emanadas del Departamento del Distrito Federal, relativas a reparación, higiene, comodidad y seguridad del vehículo con que se preste el servicio dentro del plazo que se señale, el cual no será menor de cinco días ni excederá de noventa días; por no acatar las órdenes de substitución del vehículo con el que presta el servicio dentro del plazo que se señale, el cual --

no será menor de cinco días ni excederá de ciento ochenta días; - por proporcionar el vehículo a choferes distintos a los autorizados para prestar el servicio sin aprobación expresa y previa del Departamento del Distrito Federal, salvo las excepciones contenidas en el artículo sexto de esta Ley; por la suplantación debidamente comprobada respecto de personas que figuren como permisionarios y las demás causas señaladas en esta misma Ley.

La revocación de los permisos será realizada exclusivamente por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, oyendo en defensa del interesado, de acuerdo con el procedimiento que para la caducidad habla la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

Las tarifas que deban ponerse en vigor para el cobro de este servicio público, serán fijadas por el Departamento del Distrito Federal, oyendo la opinión de las organizaciones de trabajadores interesados y tomándose en cuenta los estudios que realicen las oficinas técnicas correspondientes, en relación del capital invertido, costo de accesorios y refacciones para los vehículos, costo de lubricantes y servicio, costo global de la operación del servicio y en general las condiciones económicas que afectan su prestación.

La violación debidamente comprobada de las tarifas para el cobro del servicio público de automóviles de alquiler -

de pasajeros sin itinerario fijo, será sancionado con multa de - cinco a cien pesos, duplicándose al máximo en caso de reincidencia.

Se faculta al ejecutivo de la unión para que expida los reglamentos, acuerdos y disposiciones de carácter general que tiendan a hacer efectiva la mejor aplicación de la presente Ley.

La persona que presta el servicio a que esta Ley - se refiere, sin llenar los requisitos que en la misma se señala, - será sancionada con multa de cien a mil pesos, con cargo de propietario del vehículo y se cancelará la licencia para manejar de quien lo conduzca.

Las violaciones a esta Ley, no sancionadas expresamente con la revocación del permiso, se sancionará con multa de - cinco a cien pesos.

En sí, lo que acabamos de señalar en el principio - de este capítulo es el decreto que señala a los taxis como servicio público y ahora entraremos al análisis exhaustivo sobre el por qué se habla ya de su improcedencia.

M-0030926

b) La violación y como consecuencia la improcedencia del Decreto.

El transporte es uno de los factores más importantes del desarrollo de la sociedad. Desde cualquier enfoque que se utilice para analizar la realidad en que vivimos, el tiempo, el espacio, están siempre asociados a la naturaleza y dinámica de la sociedad, por ello el transporte es un signo de época y así conforme a ésta debe ser su legislación.

En referencia al estudio que se está llevando a cabo, el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal, lleva un retraso de aproximadamente treinta y tres años, sólo se han anexado pequeños cambios, caso concreto el Taxímetro que en un principio dió mejoría, pero el cual ahora es totalmente inoperante, según las experiencias de la vida cotidiana.

"Es facultad del Estado regular los servicios públicos y determinar las tarifas que deban cobrarse por la prestación de los mismos y que dicha facultad, debe guiarse no sólo por el propósito de abaratar el precio, sino de mantener un equilibrio económico que permita la subsistencia del servicio en forma regular." (1)

(1) Leyes sobre Comunicaciones y Transportes. Tomo I. 5a. Edición. México, 1964, Editorial Andrade. Decreto que declara obligatorio el uso del Taxímetro en los automóviles de alquiler. Página 386.

Efectivamente es cuestión del ejecutivo regular y determinar precios, pero también hacer valer efectivamente sus decretos, ya que cuántas veces no nos hemos subido a un taxi y del cual no sirve el taxímetro o de plano no lo llevan y cobran cierta cantidad exorbitante los choferes para poder realizar el servicio.

Como estas ideas, así existen ciertas violaciones a este decreto, mismas que trataremos de vislumbrar a efecto de tener una idea, para una mejor concepción de cada artículo, lo cual coadyuvaría a que este servicio fuera un poco más adecuado al tiempo actual.

El artículo tercero de este decreto, indica que - el Departamento del Distrito Federal cuando exija la necesidad - del transporte, previo estudio de los datos que proporcione la - Secretaría de Economía Nacional (hoy Secretaría de Hacienda y - Crédito Público), así como la opinión de organizaciones de permi sionarios y trabajadores del transporte de pasajeros en automóvi les de alquiler sin itinerario fijo, legalmente registradas, resolverá sobre la conveniencia o no de autorizar nuevos permisos, con el fin de que se garantice la continuidad y permanencia de - este servicio público.

Quizás en un principio era lo adecuado, tener un -

nivel exacto del volumen de servicio con que se cuenta y poder -- repartirlo según las necesidades de la capital y así evitar los - problemas de competencia desleal, pero ésto quizás fue ilusión de aquel tiempo, porque poco duraría el gusto, ya que el incremento de automóviles de alquiler fue enorme; hubo un tiempo en que de-- terminado número de placas, según su terminación de éstas, descan-- saban un día a la semana.

Una idea primordial para solventar el problema del transporte es lo señalado por el maestro Trueba Urbina, quien - señala:

"La cooperativa es un medio de socializar los bie-- nes de producción y es la manera más adecuada para reivindicar -- los derechos de los trabajadores. La Sociedad Cooperativa es - - aquella que tiene como finalidad permitir a sus componentes obte-- ner la misma remuneración por su fuerza de trabajo o el mínimo -- de bienes de servicios por el dinero que paga la propia coopera-- tiva y en la cual las utilidades se reparten en proporción a los servicios prestados a la Sociedad." (3)

Con esta idea es que los propios trabajadores, sean los organizadores y que el trabajo sea equitativo, como las ganan

(3) Ley General de Sociedades Cooperativas. Nuevo Decreto Administrativo del Trabajo. Trueba Urbina, Alberto. Ediciones Porrúa. México, 1973. Página 1638.

cias del transporte.

El artículo cuarto de este decreto señala los requisitos para poder obtener la concesión del servicio que se está analizando y en su fracción cuarta señala:

"IV.- Tener domicilio fijo en el Distrito Federal y comprobar su residencia anterior, en tal jurisdicción cuando - menos por cinco años."

Cuántas personas no conocemos, que tienen su domicilio en el Estado de México (ANEXO I), cuántas con varios taxis que circulan en el Distrito Federal, esa es una de las principales violaciones a este decreto, pero que quizás por ayuda de un familiar pueden obtener dicho permiso, toda vez que el familiar viva en el Distrito Federal; pero también en la cesión de derechos de las placas de alquiler, en los requisitos que señalan la hoja que daban en la Dirección de Policía y Tránsito del Distrito Federal (ANEXO II), en ningún momento señala lugar de residencia para el cambio de propietario, así como en la Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, en el departamento de autorización de substituciones, tampoco aparece el requisito del domicilio en esta capital, además que la gente que trata de realizar este acto administrativo, muchas de las veces no conoce la reglamentación sobre lo que va a

llevar a cabo y sólo se gafa por estas hojas que dan en esas oficinas y que violan este decreto, dejando a un lado muchas de las veces este tipo de reglamentación (ANEXO III).

En la fracción V, se señala: haber cursado la instrucción primaria elemental superior, en esto quizás no exista - mucho problema y sólo se hace hincapié que en la hoja de requisitos, señala con antelación, se indica un comprobante de estudios, creo que debería de dar una mejor orientación al público e indicarle en base a qué reglamento se dan las concesiones y de dónde fundamentan los requisitos para que el público de antemano sepa si los reúne o no para obtener la concesión del servicio.

Quizás se respete al principio este decreto, pero ya en el cambio de propietario o cesión de derechos, los requisitos merman y se pierde toda esa originalidad, caso también que - se preve en la situación de las cartas de recomendación que justifiquen la buena conducta del titular del servicio, que indica el decreto, pero ya en los requisitos para la cesión de derechos ya no los sugiere y en la substitución de vehículo sólo pide dos testigos con identificación, muchos de los cuales ni siquiera conocen al propietario.

En su fracción octava, a la letra dice: "otorgar - fianza de institución legalmente autorizada, por la cantidad de

doscientos pesos a favor del Departamento del Distrito Federal, - para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del - permiso, entre las que deben incluirse el pago de las responsabi- lidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigen- tes en materia de tránsito y transporte, o del cumplimiento de - las obligaciones fijadas en el permiso y las relativas a propor- cionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, re- gularidad, seguridad, comodidad e higiene.

Respecto a esto se ha incrementado la fianza y el - pago de derechos, tanto por la substitución del servicio, para - la revista y la revisión del taxímetro (ANEXOS IV y V) y que per- mitan asegurar el cumplimiento, pero respecto a la fianza sólo - la señalan en el decreto, pero en las hojas citadas que dan Tráñ- sito en la cesión de derechos o substitución del servicio no se - habla de ninguna fianza y sólo en algunos casos el pago de dere- chos, recibo que algunas veces es en blanco, o sea sólo aparece - el importe pagado sin especificar a que se debe ese pago. (ANE- -- XO VI)

Incremento en tarifas que se han realizado, ya que la señalada es menos que una infracción, caso concreto se señala en el artículo doscientos quince del Reglamento de Tránsito, que expresamente indica lo siguiente: Artículo 215.- "Al que contra- venga las disposiciones del presente reglamento, le serán impues

tas las siguientes sanciones" (4), las cuales se dividen en varios grupos, siendo en el grupo uno la cantidad de quinientos pesos - (que es la máxima).

Ahora con respecto a la higiene de las unidades, - quizás todo concesionario el día de las revistas lleva adecuada-- mente sus unidades, pero en el paso del tiempo no vuelve a haber otra revisión, sino hasta el año que sigue y muchos de los vehicu- los que trabajan las veinticuatro horas con diferentes choferes, - no ponen el empeño que se les indica en este reglamento, y con - el simple hecho de que jale el motor su gasolina y aceite, así - brindan el servicio al usuario, que como ya lo he manifestado, - - siempre es la persona que lleva este gravamen al solicitar dicho - servicio.

Quizás el pago de estas responsabilidades también - sigan siendo inadecuadas, pues cuántos vehículos vemos transitar - por la ciudad en inhumanas condiciones y quién les dice algo, ya - que hasta los agentes de tránsito muchas veces no saben ni si- - - quiera que existe el reglamento; con esto quiere decir que debe- - ría existir una mayor vigilancia para evitar abusos y malas con- - diciones en estas unidades y en los peceros, toda vez que a pesar de no cumplir con este reglamento, también violan lo referente a - las tarifas y en caso de los llamados tolerados, las rutas y ta- - rифas concernientes, caso previsto y señalado en el periódico, - -

(4) Reglamentos sobre Policía y Tránsito.- 12a. Edición.- Editorial Po-- rrúa. México, 1983. Página 91.

en donde sólo de palabra dice: "El Departamento del Distrito Federal reiteró ayer que se castigará, inclusive con la cancelación definitiva de la concesión a propietarios de vehículos de alquiler, taxis y "combis", que permitan que sus choferes alteren tarifas, nieguen el servicio o acorten la ruta en su caso."

"Se estableció que después de tres infracciones a un trabajador del volante, se procederá contra el dueño del vehículo, pues no hay que olvidar que es a él a quien se le concedió la autorización para prestar servicio público." (5)

Quizás pudiera ser una medida adecuada lo establecido en ese periódico, pero es un simple dicho sin bases legales, ya que en este decreto no se especifica nada igual y sí sería adecuado que en caso de dichas infracciones se anulara la concesión, pero para esto debería ser más estricta la policía de tránsito.

En ese mismo párrafo del periódico citado, habla que se procederá contra el dueño de la concesión y no contra el chofer, ¿por qué?, si este decreto que estamos analizando dice que el titular de la concesión deberá dar los datos de su chofer y número de licencia; ésto es otro ejemplo de la improcedencia de este reglamento, ya que no sólo una persona maneja estos vehículos sino que son varios y de los cuales no se encuentran re-

(5) Periódico La Prensa, 9 de noviembre de 1984. México, D. F. Pág. 29.

gistrados, y es por ello que según el Jefe del Departamento del - Distrito Federal dice que se procederá contra los titulares de la concesión, porque de antemano sabe que posiblemente no sea el mismo chofer el que cometa esas arbitrariedades y éste sea el único que posiblemente tengan registrado.

Otra fracción del decreto señala: no tener más de - dos permisos para vehículos destinados al transporte de pasajeros de automóviles de alquiler sin itinerario fijo, incluso autobuses.

Dentro de una sociedad existen varios dueños de los vehículos, pero se llega a respetar esta reglamentación, pero si existen personas o más bien familias que tienen flotillas de vehículos o en su defecto camiones, cuando éstos aún eran concesionados pero en varias familias económicamente acomodadas, los vehículos se encuentran registrados a nombre de uno de sus hijos y otros a nombre de otros familiares, a sabiendas que son sólo del padre de familia y quizás con ello no se viole este reglamento.

Existe un caso muy concreto en el Estado de México, Municipio de Netzahualcóyotl, los camioneros que en vez de tener controlada la zona con un buen servicio, existe una desunión de dueños de los carros, porque los que tienen más de diez unidades deciden poner su ruta aparte, compitiendo con otro dueño de flotillas.

Otro de los casos de los que tienen más vehículos y que es dueño de flotillas, es el problema suscitado en el Estado de Reynosa, Tamaulipas, donde una sola persona es la dueña del transporte, por tener más recursos económicos y obtener la concesión; o como en el caso del sexenio pasado, por ser amigo del que autoriza las concesiones, éste le dice a su líder o a su compadre: tengo cien juegos de placas, cuántas te mando o te las llevo todas; quizás suene ilógico pero es lo que la sociedad está viviendo; y trabajadores de alguna cooperativa donde existe un líder que nunca fue trabajador, los señalaba argumentando que por prestar su nombre sólo va a pagar de renta por el vehículo la cantidad de mil quinientos pesos por ocho horas, a lo que otra gente pagaba dos mil pesos y qué hacen estas personas, por la necesidad de un trabajo aceptar estas condiciones. Creo que sí es tiempo de una mejor reglamentación de todo el servicio de transporte a nivel Distrito Federal y Estatal.

Con esto no digo que todos los dueños de taxis estén cometiendo la violación a este decreto, sino que por la falta de reglamentación sobre este tema, se está violando en su totalidad toda la esencia que tiene el ejecutivo, además que creo que debería ser más amplia la reglamentación, ya que no habla en su totalidad de la cesión de derechos o las substituciones de los vehículos.

La fracción III del artículo habla de otros requisitos para poder otorgar la concesión y manifiesta, que tanto el titular de ella como la persona que va a manejar el vehículo deberá cubrir estos requisitos: no haber sido sentenciado ejecutoriamente por delitos contra la propiedad y las personas; no estar identificado en dependencias oficiales correspondientes, como vago, vicioso, asaltante o mal viviente. El titular del vehículo en algunas ocasiones al irse el chofer por no haber llegado a un arreglo satisfactorio para ambos, llegan otras tres personas que solicitan dicho trabajo y el dueño del vehículo lo divide en turnos y da a trabajar su unidad, y nunca va a dar de baja a su primer chofer y ahora ya tiene a tres que quizás uno de ellos ya tenía antecedentes penales, de lo cual nunca fue solicitado por el concesionario, entonces cómo puede realmente seguir operando esta cláusula sin ninguna multa o en su defecto, sanción que pueda llevar a cabo el cese del servicio por ese titular. Cuánta gente en estos últimos días no ha tenido atracos de los propios taxistas, que le dicen al pasaje no le empuja tantito y ahorita -- arranca, qué es lo que sucede , que la mercancía, bolsa o portafolio del usuario es robada por el chofer y si tiene suerte el usuario a alcanzar a apuntar las placas, y al hablar con el propietario del taxi éste le dice que la persona que iba manejando el vehículo lo conoce únicamente por su apodo, pero que jamás le ha pedido ningún dato, referencia u domicilio, o en su defecto le dio un domicilio falso.

Cuando hablamos de transmisión, cesión de derechos parcial o total, el decreto en su artículo once señala: que se deben reunir los mismos requisitos para la obtención de la concesión, y como ya lo vimos en las hojas de requisitos que señalamos con anterioridad y la cual son los ANEXOS II y III, donde se especifica claramente cuál es el pago de los derechos, no se especifica hasta qué grado de educación es permitida, tampoco señala que deben quedar asentadas las generales y números de licencias de los choferes que van a trabajar la unidad; en la substitución no se señala la carta de antecedentes no penales para el solicitante, así como se habla de capacidad que tenga el propietario para la concesión, qué tipo de capacidad se refiere, creo que se debería dar una mejor orientación y debería ser en base a un reglamento adecuado y señalar al público que existen diferentes capacidades para poder dar cumplimiento al servicio, hablamos de la capacidad económica, para poder mantener en buen estado los vehículos, los cuales quien sabe como pasan la revista, pues les falta demasiado para poder constituir lo que realmente es el servicio.

Ahora bien, la capacidad técnica está también dentro de esta situación, pues existen demasiados taxis en malas condiciones técnicas e higiénicas y con esto hacen que se pierda el espíritu que el ejecutivo en un principio quiso departir al inicio de este decreto, en una de las cuales señalaba que para poder entregar la concesión el vehículo debería ser nuevo y lo cual

ahora creo que deberá estar en medianas condiciones, lo que es extraño es que algunos vehículos que prestan este servicio se encuentran en malas condiciones.

Con esto uno de los principios de la concesión no es respetado (capacidad técnica), tanto por las personas que tienen a su cargo el servicio, como las que dan la autorización para la explotación de dicho servicio público.

Se señala en este artículo once, ya mencionado: - "Que cualquier acto celebrado en contraversión de este precepto traerá como consecuencia la revocación del permiso." Con esto algunos de los propietarios de los taxis que no han dado de alta la transmisión de sus derechos en el Departamento del Distrito Federal, pero que tienen a su cargo la explotación del servicio y traerán aparejados la revocación del servicio, ya que algunos sólo se venden las placas o se vende todo ante notario. Cabe hacer la aclaración que todo se refiere a la venta del vehículo y venta de placas con taxímetro en su caso, este contrato de compra-venta algunos lo realizan por medio de notario y otros en una hoja en blanco cualquiera, y por no saber no lo actualizan en el Departamento del Distrito Federal o en su caso en la Dirección correspondiente de Tránsito y entonces para evitar problemas mejor vuelven a vender la unidad, y así hasta que a la persona que le toca pasar revista es la que será afectada y tendrá

la necesidad de buscar al primer propietario del automovil, para poder realizar adecuadamente la cesión de derechos o la substitución de vehículo. Pero con ésto, según este decreto debería que dar revocado el servicio, asimismo, un caso claro también lo es el no cumplimiento de los requisitos de este reglamento y en las hojas citadas (ANEXOS II y III) que dan en tránsito como requisitos, nos percatamos que faltan demasiados elementos básicos de es ta reglamentación y como consecuencia, aplicando el reglamento ci tado todos los vehículos se darían de baja por medio de la revo cación.

Artículo catorce señala: En el caso de que ocurran varios solicitantes interesados en el otorgamiento de permisos - basados en la misma declaratoria del Departamento del Distrito - Federal, o como consecuencia de la revocación de permisos, se da rá preferencia a los trabajadores organizados del transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, que - además de cumplir con todos los requisitos contenidos en este or denamiento, garanticen en forma efectiva el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del otorgamiento del permiso.

Ojalá se les diera a los trabajadores organizados y que la organización la formaran los propios trabajadores del - volante, pero es tan distinta esta idea, que sólo se puede dar - interpretación a lo que citamos con anterioridad, lo que ocurre

es que los líderes se vuelven flotilleros y se violan las normas elementales tanto del servicio público, que analizamos y la Ley Laboral correspondiente, y esto no corresponde únicamente a la actualidad, sino que es algo que ya viene de antes, como el señalado caso concreto: "Ante la inminente legalización de las relaciones obrero patronales entre los trabajadores del volante y los dueños de autos de alquiler, los propietarios conocidos también como flotilleros, a pesar de que el reglamento de tránsito dice: que no se pueden otorgar a una persona permisos en un número mayor de dos, estos sujetos por diversas razones cuentan a veces hasta con veinte automóviles o más, por lo que para librarse de estas obligaciones laborales estas personas empezaron a quitarles los taxis a los ruleteros, como una acción encaminada a librarse y a liquidar todo antecedente de trabajo con quien ya había hecho antigüedad en el empleo." (5)

Con lo anterior vemos que, efectivamente el problema ha sido siempre la repartición de las concesiones y la acumulación de una persona para brindar el servicio, caso de líderes que se amparan como trabajadores de la cooperativa, que según es para la defensa del chofer y del presta-nombre; para poder circular sin problemas se debería abatir eficazmente esta monopolización de concesiones para la explotación del servicio público de automóviles de alquiler sin itinerario fijo, y debería ser más congruente la reglamentación, ya que con este artículo básicamen

(5) Periódico El Sol de México, edición de mediodía. México, D. F. 16-Nov-72. Sección "A". Página 1.

se está legalizando el monopolio y a las personas que necesitan verdaderamente el trabajo, no pasarán de ser unos simples choferes que se encuentran totalmente desprotegidos, tanto de la relación laboral, como de la garantía de trabajo que se otorga para la explotación de este servicio y que el propio gobierno la acepta, o sea que sólo será para personas allegadas al funcionario - otorgante y en su defecto a líder taxista, que no sabe ni siquiera de las inclemencias de la vida de un chofer.

Debería ser más concreta y más eficiente la forma de revocación, caducidad y extinción de la concesión de este servicio, esto es que sí se debería de aplicar conforme a una mejor reglamentación de este servicio, ya que en el decreto se señala en la fracción cuarta: "por no acatar el permisionario las órdenes emanadas del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación, higiene, comodidad y seguridad del vehículo con el cual se presenta el servicio dentro del plazo que se señale, el cual no será menor de cinco días, ni excederá de noventa."

Como ya lo habíamos señalado existen muchos taxis en circulación que no tienen en orden sus papeles, así como no tienen todo lo esencial para el buen desempeño de la función que se pretende y no hay quien les revoque la concesión y ni siquiera la multa correspondiente de que habla el presente decreto; creo que debería facultar a tránsito para que los vehículos que no reúnan

las condiciones necesarias les haga saber que en un término determinado si el vehículo no se encuentra en óptimas condiciones, la revocación será procesada, para que en su término legal sea -conducente la extinción de la concesión, esto con fundamento legal establecido en el Reglamento de la Concesión donde se debera estipular que existan inspectores para que certifiquen que -en verdad se cumple con estas disposiciones.

Creo que en base a todos los datos señalados se -reúnen las causas de revocación, que no cumplen con la idea primordial del ejecutivo, caso concreto el especificado en la fracción sexta del artículo quince, que de antemano es violatorio -a la esencia de este decreto, que desde sus requisitos hasta su forma de revocar, no se cumple este ordenamiento legal.

Sólo algunas multas y fianzas en decretos posteriores han aumentado, pero no se le ha puesto un énfasis más exacto a este problema del servicio público de automóviles de alquiler sin itinerario fijo, y que sea de acuerdo a los elementos básicos del acto administrativo.

Debiéndose entender con claridad la concesión de Servicio Público y la pluralidad de funciones que se deben desarrollar para un mejor servicio, sin monopolización y con una distribución adecuada, tanto del beneficio como de las obligaciones

que traen aparejadas estas situaciones que deben convertirse en una forma legal bien tipificada.

Creo que quizás en algunas cosas señaladas dentro del análisis al decreto especificado, es clara la forma en que se olvidan algunos elementos esenciales de la concesión y que deberá ser tomada más en cuenta la forma en que se debe reunir el acto administrativo, como debe ser apegado al reglamento, para una mejor distribución y reglamentación de este servicio, con personas que conozcan realmente de este ámbito.

En el mismo decreto, en el artículo diecinueve se señala: "Se faculta al Ejecutivo de la Unión para que expida los reglamentos, acuerdos y disposiciones de carácter general, que tiendan a hacer efectiva la mejor aplicación de la presente Ley."

Aún estamos esperando esa mejoría señalada, ya que sólo han modificado las multas, las tarifas, pero la verdadera esencia del transporte se sigue esperando todavía.

CONSIDERACIONES

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

En base al decreto publicado en el Diario Oficial - de la Federación el día cinco de abril de mil novecientos ochenta y tres, por el licenciado Miguel de la Madrid Hurtado, decreto en el cual se constituye la comisión mixta consultiva del transporte en el Distrito Federal, ⁽¹⁾ donde toma en consideración "que dada la importancia prioritaria de los servicios públicos de transportación urbana y la necesidad de establecer programas que contemplen soluciones integrales a la demanda de movilidad de la población usuaria, se requiere de una estrecha coordinación entre las dependencias y entidades encargadas de la operación del transporte, de la construcción y mantenimiento de su infraestructura vial, así como el control y vigilancia del tránsito vehicular."

Que la participación de los organismos de representación social, vinculados con la prestación concesionada de los servicios públicos ya mencionados y la de los órganos de colaboración vecinal y ciudadana, destinados a coadyuvar el desarrollo de las funciones públicas relacionadas con la atención a las peticiones de los diversos sectores de la población, también constituyen factores decisivos en la solución integral de la problemática vial y de transporte que confronta el Distrito Federal.

(1) Decreto por el que se constituye la comisión mixta consultiva del transporte en el Distrito Federal. Obra citada. Reglamentos sobre Policía y Tránsito. Página 127.

a ninguno, ya que todo el transporte es de utilidad para la sociedad.

Debe darse una reglamentación idónea y conforme a los elementos subjetivos y principios de la concesión, y apoyados imperiosamente por el Departamento del Distrito Federal y la Comisión Mixta Consultiva del Transporte, con auxilio de la Dirección General de Policía y Tránsito, quien ayudará básicamente a que se respete la esencia del decreto.

Que el reglamento sea concreto, equitativo y funcional, que no deje lagunas o formas de interpretación análogas, que muchas veces son para conveccionalismos personales y que hacen eutópicas la aplicación del reglamento.

También podría caber dentro de dicho reglamento una ampliación concreta de la substitución de propietario y cesión de derechos, también se podría hablar de las tarifas de acuerdo al salario mínimo de la zona.

Que se impida la monopolización de las concesiones y se investigue minuciosamente antes de otorgar la concesión, que no exista presta-nombres.

Que no existan gestores, sino que sea clara la in

terpretación del reglamento, para poder evitar la corrupción, ya que existen requisitos para poder darse de alta como gestor y así poder más rápido monopolizar los asuntos que se derogue esa situación y que el interesado pueda sin problemas poner sus papeles - adecuadamente. (ANEXO VII)

Que el otorgamiento de la concesión se realice en una forma de interés social, adecuada, para que se cumpla la esencia del legislador en un principio, de que fuera una fuente de trabajo para la gente que lo necesita y no un fin lucrativo que algunos gozan.

Hablé de interés social en virtud de que también es necesario que sea para la gente que no tiene una preparación adecuada, o una profesión y con esto puede solventar su situación económica.

Otro de los problemas que existe en la situación de los choferes que no se encuentran realmente protegidos y tampoco inscritos en el Departamento del Distrito Federal, en las oficinas del otorgamiento de las concesiones y sí sería una adecuada idea que se sometieran a estas personas dueñas de la concesión a manifestar qué personas pueden o podrán trabajar con el taxi, y saber las características de la relación que puedan entablar, ya sea en lo referente a una situación laboral o a una

situación civil por un contrato de arrendamiento.

Que los requisitos de los choferes sean de igual manera que los del propietario, o sea que tengan capacidad física elemental para poder trabajar con su licencia respectiva, educación elemental y sobre todo carta de no antecedentes penales.

De estas consideraciones se pueden emanar muchas situaciones de carácter jurídico y de costumbre social, señalando la necesidad del pueblo.

Otra de las consideraciones es que sí se puedan reunir en conjunto, asociarse en cooperativas, donde existan como funcionarios de éstas los propios operadores y no personas ajenas, que por ser influyentes, manejen a su manera la sociedad.

Otra de las consideraciones que se pueden estipular, es la situación de la exención de impuestos que antes existía y la cual creo que aún les ayudaba demasiado a las personas que tenían varios vehículos, a nombre de diferentes personas y podían seguir el trámite para la exención de impuestos y con esto ahorrraban demasiado dinero y el estado los perdía. (ANEXO VIII)

Existen infinidad de problemas a raíz de este Ser-

vicio Público, que quizás muchos no tomamos en cuenta, ni los propios dueños del servicio, pero esta problemática día a día va en aumento y no existe por parte del Gobierno un control adecuado y la base del derecho administrativo se va deteriorando al no seguir la esencia del ejecutivo.

Sería necesario que gente joven y con espíritu renovador y conforme a derecho pueda dar una imagen creativa y funcional al tránsito y en especial al transporte de pasajeros a todos niveles y que la distribución de ésta fuente de trabajo sea adecuada a los intereses de la sociedad y no sólo de algunas personas.

Y que la aplicación de estos reglamentos se hiciera adecuadamente por las personas que manejan esta situación, sin tratar de obtener un fin lucrativo y sin una satisfacción social, donde nadie se quejara del transporte y los legisladores señalaran que dicho reglamento tiene bases jurídicas para reglamentar el presente y parte abundante del futuro.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

D E C R E T O que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, en el Distrito Federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice:
Estados Unidos Mexicanos, Presidencia de la República.

HUGO ALBARRAN, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes 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:

ARTICULO 1o .- Se declara servicio público, la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, en el Distrito Federal.

ARTICULO 2o .- El servicio a que se refiere el artículo anterior, sólo podrá prestarse mediante permiso que otorgue el Departamento del Distrito Federal a personas físicas, de acuerdo con las bases y condiciones que esta ley señala.

ARTICULO 3o .- El Departamento del Distrito Federal, cuando de lo exijan las necesidades del transporte de que se trata, previo estudio de los datos que proporcione la Secretaría de Economía Nacional, los llevados a cabo por sus oficinas técnicas y oye de la opinión de las organizaciones de permisionarios y trabajadores del transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, legalmente registradas, resolverá sobre la conveniencia o no, de autorizar nuevos permisos, con el fin de que se garantice la continuidad y permanencia de este servicio público, de tal manera que queden satisfechos los intereses sociales y se eviten competencias desleales y ruinosas.

El propio Departamento del Distrito Federal, cuando considere conveniente autorizar nuevos permisos hará la declaratoria pública correspondiente de acuerdo con el resultado de los estudios técnicos de que se habla.

ARTICULO 4o .- Para que a las personas físicas se les otorgue permiso para el desempeño del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, deberán presentar solicitud en la que expresen sus generales, compróben

I.- Ser mexicanos por nacimiento

II.- Mayores de edad.

III.- Estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse.

IV.- Tener domicilio fijo en el Distrito Federal y comprobar una residencia anterior, en tal jurisdicción, cuando menos por cinco años.

V.- Haber cursado y aprobado cuando menos la instrucción primaria elemental superior.

VI.- Haber prestado el servicio Militar obligatorio o presentar el justificante de la excusa respectiva.

VII.- Presentar tres cartas, que a juicio de la autoridad, acrediten la buena conducta y solvencia moral.

VIII.- Otorgar fianza de Institución legalmente autorizada por la cantidad de \$ 200.00 a favor del Departamento del Distrito Federal para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso entre las que deben incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los Reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes o del incumplimiento de las obligaciones fijadas en el permiso y las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene.

IX.- Ser el propietario del o de los vehículos que se pretenden destinar al servicio.

X.- Expresar las generales y números de licencia de las personas que vayan a manejar el vehículo.

XI.- No tener más de dos permisos para vehículos destinados al transporte de pasajeros de automóviles de alquiler sin itinerario fijo, incluso autobuses.

XII.- Comprobar que en un lapso de cinco años anteriores a la fecha de la solicitud, no ha hecho cesión onerosa o gratuita del o de los permisos que se le hubieran otorgado.

ARTÍCULO 5o.- Cuando el solicitante vaya a manejar directamente el vehículo, deberá además, llenar los siguientes requisitos:

I.- Expresar el número de la licencia de chofer que le haya sido expedida.

II.- Ser mayor de 21 años, con práctica de manejo de 18 meses anteriores a la solicitud.

III.- No haber sido sentenciado ejecutoriamente por delitos contra la propiedad y las personas, ni estar identificado en las Dependencias Oficiales correspondientes, como vago, vicioso, asaltante o malviviente.

Julian [Signature]

[Signature]

fls.-

IV.- Expresar además, las generales y números de la licencia de las personas que independientemente del permisionario vayan a manejar el vehículo, las cuales deberán reunir los mismos requisitos a que se refieren las fracciones anteriores de este artículo.

ARTICULO 6o .- Cuando por causa de fuerza mayor el permisionario tenga que utilizar a choferes que no hayan sido autorizados para manejar el vehículo, el permisionario dará aviso al Departamento del Distrito Federal, al mismo día que los utilice, proporcionando nombres, número de licencia y domicilio de los mismos y con este requisito se consideraran autorizados para manejar hasta por un término de 72 horas, transcurrido el cual solamente podrán continuar manejando con la autorización que les expida el propio Departamento del Distrito Federal, previa solicitud y justificación de que se reúnen las exigencias del artículo 5o. de esta ley.

ARTICULO 7o .- Las personas físicas que soliciten permiso deberán comprobar que tienen la capacidad económica suficiente o que cuentan con medios adecuados para satisfacer las exigencias derivadas del servicio público de que se trata.

ARTICULO 8o .- Será requisito indispensable para el otorgamiento de permisos, que los vehículos que se voyan a destinar al servicio sean nuevos y que previa inspección reúnan las características apropiadas.

ARTICULO 9o .- A la solicitud a que se refiere el artículo 4o. de esta Ley, el interesado deberá acompañar constancia de haber depositado en la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, en efectivo, la cantidad de \$ 200.00 como garantía de que el solicitante continuará los trámites para obtener el permiso hasta lograr una resolución definitiva, sin cuyo requisito se tendrá por no presentada.

Este depósito será devuelto al interesado al dictarse resolución definitiva acerca de la solicitud y se perderá en caso de que por causas imputables al solicitante, el trámite se suspenda por un término mayor de tres meses.

ARTICULO 10o .- Acordada favorablemente la solicitud el Departamento del Distrito Federal otorgará el permiso respectivo, que quedará sujeto a los requisitos, término y condiciones a que se contienen las disposiciones contenidas en la Ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo tercero, de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y que adiciona el capítulo sexto sobre servicios públicos de la misma y la Ley que fija los bases generales a que habrá de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, en todo aquello que no se opongan a lo que específicamente dispone esta Ley.

ARTICULO 110 .- La transmisión o cesión total o parcial de los derechos que esta Ley confiere a los permisionarios sólo podrá hacerse con la autorización previa y por escrito del Departamento del Distrito Federal, la que se concederá siempre que las personas en cuyo favor se realicen reúnen las condiciones que para el otorgamiento de permisos señala esta Ley. Cualquier acto celebrado en contravención de este precepto traerá como consecuencia la revocación del permiso.

ARTICULO 120 .- El Departamento del Distrito Federal deberá hacer cada año, en la fecha que designe, la revisión de los vehículos y de los permisos otorgados a efecto de determinar si aquellos reúnen las condiciones requeridas y si el permisionario cumple con las exigencias establecidas por esta Ley y las demás disposiciones legales aplicables para seguir en el goce del mismo.

ARTICULO 130 .- Cuando el equipo no reúna las condiciones de comodidad, seguridad y presentación se requerirá al propietario para que lo repare o lo substituya, según el caso fijándole al efecto un plazo razonable.

ARTICULO 140 .- En el caso de que ocurran varios solicitantes interesados en el otorgamiento de permisos basados en la misma declaratoria del Departamento del Distrito Federal, o como consecuencia de la renovación de permisos, se dará preferencia a los trabajadores organizados del transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, que además de cumplir con todos los requisitos contenidos en este ordenamiento, garanticen en forma efectiva el cumplimiento de las obligaciones que se derivan del otorgamiento del permiso.-

ARTICULO 150 .- Los permisionarios serán revocados por las siguientes causas:

I.- Por incumplimiento de las obligaciones que esta Ley impone.

II.- Por cambio de nacionalidad mexicana del permisionario.

III.- Porque la garantía presentada por el permisionario deje de satisfacer su finalidad.

IV.- Por no acatar el permisionario las órdenes emanadas del Departamento del Distrito Federal, relativas a reparación, higiene, comodidad y seguridad del vehículo con el que se preste el servicio dentro del plazo que se le señale, el cual no será menor de cinco días ni excederá de noventa.

V.- Por no acatar las órdenes de substitución del vehículo con el que preste el servicio dentro del plazo que se le señale, el cual no será menor de cinco días ni excederá de ciento ochenta.

VI.- Por proporcionar el vehículo a choferes distintos a los autorizados para prestar el servicio sin aprobación expresa y previa del Departamento del Distrito Federal, salvo la excepción contenida en el artículo 60. de esta Ley.

VII.- For la suplantación debidamente comprobada respecta de -
personas que figuren como permisionarios;

VIII.- For las demás causas señaladas en esta Ley.

ARTICULO 16o .- La revocación de los permisos será hecha -
exclusivamente por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, oyen-
do en defensa el interesado, de acuerdo con el procedimiento que para
la caducidad de las concesiones establecen los artículos 17 y 18 de la-
"Ley que reglamenta la fracción I del artículo 23, capítulo tercero de
la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y adiciona el ca-
pítulo sexto sobre servicios públicos de la misma".

ARTICULO 17o .- Las tarifas que deban ponerse en vigor para
el cobro de este servicio público, serán fijadas por el Departamento -
del Distrito Federal, oyendo la opinión de las organizaciones de traba-
jadores interesados y tomándose en cuenta los estudios que realicen -
las Oficinas Técnicas correspondientes, en relación al capital investi-
do costo de accesorios y refacciones para los vehículos, costo de com-
bustibles y lubricantes, costo global de la operación del servicio y -
en general, las condiciones económicas que afectan su prestación.

ARTICULO 18o .- La violación debidamente comprobada de las-
tarifas, para el cobro del servicio público de automóviles de alquiler
para pasajeros, sin itinerario fijo, será sancionada con multa de -
\$ 5.00 a \$ 100.00, duplicándose el máximo en caso de reincidencia.

ARTICULO 19o .- Se faculta al Ejecutivo de la Unión para -
que expida los reglamentos, acuerdos y disposiciones de carácter gene-
ral que tiendan a hacer efectiva la mejor aplicación de la presente -
Ley.

ARTICULO 20o .- La persona que presta el servicio a que es-
ta Ley se refiere sin llenar los requisitos que en la misma señala, se-
rá sancionada con multa de \$ 100.00 a \$ 1,000.00 con cargo al propieta-
rio del vehículo y se cancelará la licencia para manejar de quien lo -
conduzca.

ARTICULO 21o .- Las violaciones a esta Ley, no sancionadas-
expresamente con revocación del permiso se sancionarán con multa de -
\$ 5.00 a \$ 100.00.

TRENTERO

PRIMERO.- Esta Ley entrará en vigor tres días después de su
publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

SEGUNDO.- Quedan derogados todos los ordenamientos, leyes, -
reglamentos y demás disposiciones anteriores, en todo aquello en que -
se opongan a la presente Ley.

TERCERO.- Durante el plazo, posterior a la vigencia de esta-
Ley que señala el Departamento del Distrito Federal, para efectuar el
canje anual de placas, los actuales permisionarios de automóviles de -

DECLARACION DEL IMPUESTO AL INGRESO GLOBAL DE LAS EMPRESAS, IMPUESTO SOBRE PRODUCTOS DEL TRABAJO E IMPUESTO SOBRE LAS EROGACIONES POR REMUNERACION AL TRABAJO PERSONAL.- BASES ESPECIALES DE TRIBUTACION EN EL GIRO AUTOMOVILES DE ALQUILER.

NOC 1775 EFECTIVO
NOC 1775 20615 GFH. 116 HSR 138 1
12-141530224 29

Autoridad competente: 28 JUN 1982 8183515

ADMINISTRACION FISCAL CENTRAL 15 ADMINISTRACION FISCAL REGIONAL CENTRO 01 CENTRO D.I. 02 GOLFO CENTRO 03
RORESTE 05 NOROESTE 06 NORTE CENTRO 07 NORTE D.E. 08 OCCIDENTE 09 PACIFICO CENTRO 10 PENINSULAR 11 SUR D.I. 12 SURESTE 13

MANR-520615 NO TIENE EJERCICIO 1981

No. DE REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES No. REGISTRO I.M.S.S. No. DE CUENTA O REGISTRO ESTATAL 110 00 0 PARL. SUB. AG.

MARIN ZAVALA SILVIA.
PERSONAS FISICAS (APELLIDO PATERNO, MATERNO Y NOMBRE) PERSONAS MORALES (DENOMINACION O RAZA SOCIAL)

DOMICILIO FISCAL PURIPECHAS 23 STA. CRUZ ACATLAN.
NAUCALPAN NAUCALPAN SDO. DE ADA.
LOCALIDAD MUNICIPIO ENTIDAD FEDERATIVA

DETERMINACION DE LA CANTIDAD POR PAGAR CANTIDADES EN PESOS SIN CENTAVOS

CLAVE	CONCEPTO	IMPORTE	CLAVE	CONCEPTO	IMPORTE
A	IMPUESTO AL INGRESO GLOBAL DE LAS EMPRESAS	950.00	C	A+B	2,100.00
B	IMPUESTO SOBRE PRODUCTOS DEL TRABAJO E IMPUESTO SOBRE LAS EROGACIONES POR REMUNERACION AL TRABAJO PERSONAL	850.00	D	RECARGOS POR EXTERIORIDAD AL 4% MENSUAL DE C	284.00
		300.00	E	C+D CANTIDAD POR PAGAR	2,384.00

DETERMINACION DE LA PARTICIPACION DE UTILIDADES A LOS TRABAJADORES.

CLAVE	CONCEPTO	IMPORTE	CLAVE	CONCEPTO	IMPORTE
I	IMPUESTO AL INGRESO GLOBAL DE LAS EMPRESAS		V	8% DE IV	
II	INGRESO GLOBAL GRAVABLE QUE CORRESPONDE AL IMPORTE DE EN LA TARIFA DEL ARTICULO 34 DE LA LEY DEL I.S.R.		VI	PARTICIPACION DE UTILIDADES NO CORDADAS DE EJERCICIOS ANTERIORES	
III	OTROS INGRESOS ACUMULABLES PARA EFECTOS DE PARTICIPACION DE UTILIDADES		VII	V+VI PARTICIPACION A DISTRIBUIR EN EL EJERCICIO	
IV	INGRESO GRAVABLE BASE DEL REPARTO			No. DE TRABAJADORES BENEFICIARIOS CON PARTICIPACION DE UTILIDADES	

FORMA DE PAGO SUBSIDIO COMPENSACION EFECTIVO. 2,384.00

Se declara bajo protesta de decir verdad que los datos que se proporcionan en esta declaracion se ajustan a las disposiciones Regulas aplicables.

HOMBRE COMPLETO, N.F.C. Y FIRMA DEL PROPIETARIO O REPRESENTANTE LEGAL. 28 JUNIO 82. DIA MES AÑO

**EN LOS CASOS DE TENER MAS DE UN AUTOMOVIL O LAS AGRUPACIONES QUE PRESENTAN
POR SUS MIEMBROS, DESGLOSE POR CADA UNIDAD.**

NO DE REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES	NOMBRE DEL PROPIETARIO	No. DE PLACAS	IMPUESTO AL INGRESO GLOBAL DE LAS EMPRESAS	IMPUESTO SOBRE PRODUCCION DEL TRABAJO E IMPUESTO SOBRE LAS EROGACIONES
MANS-520615	MARIN NAVARRO SILVIA.		950.00	1,150.00
TOTALES			950.00	1,150.00

ANEXO DOS

HACER CESION DE DERECHOS DE PLACAS DE ALQUILER? PRESENTARSE VENDEDOR Y COMPRADOR, DOS TESTIGOS? TODOS CON IDENTIFICACION.

PARA CAMBIO DE PROP. DE AUTO DE ALQUILER. (FOTOSTATICAS)

- 1.- Acta de Nacimiento.
- 2.- Comprobante de estudios.
- 3.- Cartilla
- 4.- Tarjeta de circulación de auto de alquiler
- 5.- Factura o Carta Factura.
- 6.- Tarjetón del Reg. Fed. de Autom.

(TRAER EN ORIGINAL)

- 1.- Antecedentes penales.
- 2.- Tres cartas de Recomendación.

REQUISITOS PARA ANTECEDENTES.

(horario de 8 a 14 Hrs.)

- 1.- dos fotografías de frente tamaño credencial.
- 2.- Una certificación con fotografía.
- 3.- Pago de \$62.50.

REQUISITOS PARA CANCELACION DE ANTECEDENTES

- 1.- Certificado de antecedentes.
- 2.- Solicitud del interesado al C. Director General.
- 3.- Certificado de Reclusorio. Boleta de Libertad o Sentencia de juez.
(ORIGINAL)

ANEXO TRPS

SECRETARIA. GRAL. DE PROTECCION Y
VIALIDAD DEL DEPTO. DEL D.F.

DIRECCION DE ASUNTOS JURIDICOS

DEPARTAMENTO DE AUTORIZACION DE
SUBSTITUCIONES

REQUISITOS PARA AUTORIZACION DE SUBSTITUCIONES DE VEHICULOS DEL SERVICIO PUBLICO.

- a) LA PROPIEDAD DEL VEHICULO AFECTO A LA CONCESION.
 - I.- FACTURA ENDOSADA ORIGINAL Y COPIA.
 - II.- TARJETA DE CIRCULACION O PERMISO PROVISIONAL.
 - III.- TARJETON DEL REGISTRO FEDERAL DE AUTOMOVILES.

- b) LA IDENTIDAD DEL TITULAR DE LA CONCESION.
 - I.- IDENTIFICACION CON FOTOGRAFIA.

- c) LA CAPACIDAD DEL SUBSTITUTO PARA PRESTAR EL SERVICIO DEL CONCESIONADO.
 - I.- ACTA DE NACIMIENTO.
 - II.- CARTILLA LIBERADA.
 - III.- IDENTIFICACION CON FOTOGRAFIA.
 - IV.- COMPROBANTE DE ESTUDIOS.
 - V.- DOS TESTIGOS CON IDENTIFICACION.
 - VI.- DERECHOS PAGADOS.

- d) COPIAS DEBIDAMENTE COMPULSADAS CON SU ORIGINAL.



SECRETARIA DE COMERCIO
Y FOMENTO INDUSTRIAL

DIRECCION GENERAL DE NORMAS
PAGO DE DERECHOS Y CERTIFICADO
DE VERIFICACION DE TAXIMETROS



(EXCLUSIVO PARA LA MAQUINA REGISTRADORA)

DEPARTAMENTO DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS, O DELEGACION
FEDERAL: MEXICO, D.F.

101 705073 2000
FIRMA Y SELLO DEL C. RECAUDADOR

RECIBI EN REPRESENTACION DE LA TESORERIA DE LA FEDERACION LA CANTIDAD MARCADA
POR LA MAQUINA REGISTRADORA

NOMBRE DEL PROPIETARIO RODRIGUEZ MAGANA JOSE INES	No. DE PLACAS O PERMISO 30378
DOMICILIO MONACO NO. 268	DIA MES AÑO 24 oct 84

ESTE DOCUMENTO NO ES COMPROBANTE DE PAGO SI NO TIENE MARCADO SU IMPORTE
POR LA MAQUINA REGISTRADORA Y LA FIRMA Y SELLO DEL RECAUDADOR.

VERIFICACION		CALIFICACION		CERTIFICADO DE VERIFICACION DE TAXIMETROS	
CARACTERISTICAS DEL VEHICULO	CARACTERISTICAS DEL TAXIMETRO	MOTIVO	CANTIDAD	FECHA	
MARCA: V.W.	MARCA: HALDA	SELLO(S)	\$	24 oct 84	Nº 29820
MODELO: 76	No. 99725 TARIFA: 00	DESECHO	\$	VERIFICACION	
MEDIDA: 560x15	SELLO OF. CALCOMANIA	EXTEMPORANEIDAD	\$	CORRESPONDIENTE AL AÑO DE:	
TIEMPO: 36-17 DISTANCIA: 5.20 LUCES: BIEN		ALTA DE UNIDAD	\$	<input type="checkbox"/> INICIAL	RESULTADO APROBADO DESECHADO
OBSERVACIONES:		FALTA DE CALCOMANIAS	\$	<input type="checkbox"/> PERIODICA	1º. VERIFICACION
		FUERA DE TOLERANCIA	\$	<input checked="" type="checkbox"/> EXTRAORDINARIA	2º. VERIFICACION
		OTROS	\$		X
		TOTAL: PAGADO 24 OCT. 1984		CONFORME A LO DISPUESTO POR LOS ARTICULOS 13 Y 14, FRAC. II, DE LA LEY GENERAL DE NORMAS Y DE PESAS Y MEDIDAS, EL PROPIETARIO SE COMPROMETE A MANIFESTAR ANTE LA SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL CUALQUIER CAMBIO QUE SUFRA ESTE APARATO, DE NO CUMPLIR CON ESTA DISPOSICION, SE HARA ACREEDOR A LAS SANCCIONES ADMINISTRATIVAS Y PENALES QUE CORRESPONDAN.	
VERIFICADO				PAGO DE DERECHOS DE VERIFICACION 200.00	
DESECHO				FIRMA DEL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS, O DEL DELEGADO FEDERAL	
TAXIMETRO MARCA:	No. DE SERIE:	AMPARADO CON CERTIFICADO NUMERO:	VERIFICACION		
			PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
FUE DESECHADO EN LABORES DE:		POR LO QUE DEBERA REPARARLO Y PRESENTARLO NUEVAMENTE A SU SEGUNDA O TERCERA VERIFICACION EN UN PLAZO QUE VENCE EL DIA:			
VERIFICACION		INSPECCION			
AL PRESENTAR EL INTERESADO EL INSTRUMENTO MOSTRARA LA NOTA EXPEDIDA COMO CONSTANCIA DE LA COMPOSTURA, LA CUAL LLEVARA CONSIGNADO EL NUMERO DEL PERMISO QUE AUTORIZA AL REPARADOR.					
QUEDA PROHIBIDO EL USO DEL INSTRUMENTO DESECHADO, HASTA QUE HAYA SIDO AUTORIZADO O CONCEDIDO PERMISO PROVISIONAL POR OFICINA PERMANENTE DEL PAGO, Y DE NO SER POSIBLE LA REPARACION DENTRO DEL PLAZO CONCEDIDO, DEBERA SOLICITARSE LA PRORROGA NECESARIA, LA QUE SERA OTORGADA UNICAMENTE POR ESTE DEPARTAMENTO O DELEGACION FEDERAL CORRESPONDIENTE.					
SE PREVIENE AL PROPIETARIO DEL INSTRUMENTO QUE DE NO CUMPLIR CON LAS INDICACIONES ANTES EXPRESADAS, SE HARA ACREEDOR A LAS SANCCIONES CORRESPONDIENTES DE ACUERDO CON LA LEY GENERAL DE NORMAS Y DE PESAS Y MEDIDAS, ASI COMO DE SU REGLAMENTO EN VIGOR.					
			 G.P. RODRIGUEZ MAGANA SANCHEZ C. P. SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL DEPTO. DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS		
			ESTE CERTIFICADO DE VERIFICACION DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS, O DEL DELEGADO FEDERAL, SE HARA VALIDO SI EL PROPIETARIO DEL INSTRUMENTO VERIFICADO, PRESENTA ESTE CERTIFICADO EN LA OFICINA DE VERIFICACION DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS, O DEL DELEGADO FEDERAL, EN EL PLAZO DE VERIFICACION DE TAXIMETROS, ODOMETROS Y OTROS SERVICIOS, O DEL DELEGADO FEDERAL.		

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL
PROTECCION Y VIALIDAD
SUBDIRECCION DE INSPECCION DE VEHICULOS

ANEXO CINCO

BOLETAS DE REVISTA PARA TAXI

B. ANT. Núm. 50655

NOMBRE José Inés Rodríguez Mayaña
DOMICILIO Monaco N° 208

Nº 12980

Placas Núm. 30378 Motor Núm. 1162077046
Marca VW Modelo 76
Tipo Bus Capacidad

RESERVA
HAGASE LA REPARACION SIGUIENTE EN EL PLAZO DE

DIAS CONTADOS A PARTIR DEL DIA

1. Quitar headers
- 2.
- 3.
- 4.
5. Plazo
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Pago inspección según reglamento.

México, D.F. a 26 de Oct de 19 64

EL PERITO

C/E

W NEKO SELS

101-1075 101951 * 101951 NEKO--N 1,000.00

101-1075 101951 * 101951 NEKO--N 1,000.00

101-1075 101951 * 101951 NEKO--N 15.00

101-1075 101951 * 101951 NEKO--N 15.00

ANEXO SIETE

SECRETARIA GENERAL DE PROTECCION Y VIALIDAD.
DIRECCION GENERAL DE LOS SERVICIOS Y AUTOTRANSPORTE PUBLICO.
SUBDIRECCION DE REGISTRO E IDENTIFICACION
DE VEHICULOS.

RELACION DE DOCUMENTOS QUE DEBERA INTEGRAR EL EXPEDIENTE QUE
LO ACREDITA COMO GESTOR ANTE LA DIRECCION (TODOS LOS DOCUMEN
TOS EN ORIGINAL Y 1 FOTOCOPIA).

- ACTA CONSTITUTIVA DEL NEGOCIO (DE GESTORIA).
- APERTURA DEL NEGOCIO- PRESENTADA A LA TESORERIA DEL D.F.
- RECIBO DEL TELEFONO DEL NEGOCIO (GESTORIA).
- PODER NOTARIAL QUE LO ACREDITE, PARA REPRESENTAR A LA EMPRESA.
- CARTA DE PRESENTACION DE C/U DE LAS EMPRESAS.
- ACTA DE NACIMIENTO.
- CARTILLA LIBERADA.
- COMPROBANTE DE DOMICILIO PARTICULAR.
- 3 FOTOGRAFIAS TAMAÑO INFANTIL A COLOR.

NOTA: LOS DOCUMENTOS SOLICITADOS DEBERAN SER ENTREGADOS DENTRO
DE LOS 15 DIAS HABILES, POSTERIORES A SU ENTREVISTA.

A NEXO OCHO

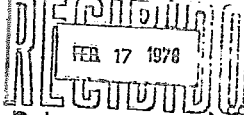
ANEXO OCHO

México, D.F., a 11 de febrero de 1978.

38000

ADMINISTRACION FISCAL REGIONAL
DEL CENTRO DEL DISTRITO FEDERAL.
OFICINA DE CONSULTAS Y AUTORIZACIONES.
MEXICO; D.F.

A.H.C.F. - Administración Fiscal
Regional D. F. del CENTRO



MARIA ELENA GONZALEZ RIVERA
(Nombre del Causantes)

Con Registro
Deleg. de Archivo

Federal de Causantes No. GORE-500818, señalando como domicilio para notifica

ciones, GRABADOS No. 167 Col. 20 de Noviembre Z.P. 2
Calle

DISTRITO FEDERAL., inscrito en la Oficina Federal de Ha-
Entidad Federativa

cienda No. 1, autorizando para recibir notificaciones a MARIA ELENA GONZA-

LEZ RIVERA.

(Nombre(s))

Por medio del presente escrito solicito que con fundamento en el Artfeu-
lo 50., Fracción III, inciso F de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se me decla-
re causante exento por los ingresos derivados de la explotación de un automóvil de
alquiler con las siguientes características _____

1K693D H100 495

Número de Motor

15938

Placas

1974

Modelo

Anexo constancia de la Dirección de Tránsito.

Atentamente.

MARIA ELENA GONZALEZ RIVERA.

(Nombre y Firma)



A NEXO OCHOBIS

CERTIFICADO CON ACUSE DE RECIBO Dependencia: REG. 38080.

Núm.: Exp.:

ADMINISTRACION FISCAL REGIONAL H.-2 DEL CENTRO DE DISTRITO FEDERAL 1292 SECRETARIA TECNICA EN ADMINISTRACION TRIBUTARIA. UNIDAD DE SERVICIOS AL CONTRIBUYENTE. OFICINA DE CONSULTAS Y AUTORIZACIONES: 32812-III-B41-(AAB) 11934 GORE-500818.

ASUNTO:-

Se autoriza exención del Impuesto al Ingreso Global de las Empresas.

México, D.F., 28 de febrero de 1978. Circular stamp: 1978 FEB 28 11:55 AM 304 DE MARZO 1978. Oficina Fiscal Regional del Centro de Distrito Federal de México

C. MA. ELENA GONZALEZ RIVERA Grabados 167 Col. 20 de Noviembre México 2, D.F.

Por escrito de 17 de febrero de 1978. Se autoriza la exención del Impuesto sobre la Renta al Ingreso Global de las Empresas, por los ingresos provenientes de un sólo taxi de su propiedad, como lo demuestra con la constancia expedida por la Dirección General de Policía y Tránsito del Departamento del Distrito Federal, de 10 de febrero de 1978.

Esta Administración, en ejercicio de las facultades que le confieren en el artículo 2º y 85, fracción VII del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; y en los artículos 1º y 5º del Acuerdo 101-389 del C. Secretario del Ramo de 13 de septiembre de 1977, publicado el 19 del mismo mes; y con fundamento en el artículo 5º fracción III, inciso f), de la Ley del Impuesto sobre la Renta, resuelve:

Que se autoriza la exención del Impuesto al Ingreso Global de las Empresas, respecto de los ingresos provenientes de la explotación del único automóvil de su propiedad, placas 15938 marca CHEVROLET modelo 1974, número de motor 1X69EDM, que destina al servicio de transporte de pasajeros. 100495.

La exención que se menciona cesará en sus efectos cuando sea propietario de más de un automóvil de alquiler, ahora bien, si contrata o tiene contratado personal a su servicio, con fundamento en los artículos 7º y 56 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, fracción XIV del artículo 1º de la Ley de Ingresos de la Federación y 136 de la Nueva Ley Federal del Trabajo, deberá presentar a más tarde los días 15 de cada mes o al siguiente día hábil si aquel no lo fuera, la forma HISR-80, con los enteros relativos al Impuesto sobre Productos del Trabajo, 1% sobre Erogaciones por Remuneraciones al Trabajo Personal y 5% por aportaciones al INFONAVIT y las formas

A la hoja Nº 2...

Anexo a este oficio citenas para que se exhiba en el despacho. Handwritten signatures and notes.

CONCLUSIONES

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

Del estudio y análisis realizado de los antecedentes históricos y jurídicos, de las consultas con diferentes tratadistas, el sustentante concluye:

P R I M E R A . - Que es garantía Constitucional el trabajo que la persona desea realizar y que este deberá ser de acuerdo a derecho y dentro de los fines enmarcados por la Ley Federal del Trabajo.

S E G U N D A . - Que el retraso de la reglamentación del Servicio Público de Automóviles de Alquiler sin itinerario fijo, y transporte en general en el Distrito Federal es totalmente cierto y que es inminente una pronta modernización adecuada y funcional, sin perder el matiz exacto de los principios administrativos de la Concesión.

T E R C E R A . - Como consecuencia del retraso, existe una improcedencia y constante violación al decreto del veintinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno, donde se decreta como Servicio Público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en el Distrito Federal.

C U A R T A . - Siempre ha sido parte fundamental del desarrollo y cultura de una sociedad el transporte, y éste mismo se ve mermado por el clásico pulpo o la monopolización de este servicio, que pone en detrimento el objetivo primordial, -- que es fuente de trabajo y desarrollo de una entidad federativa.

Q U I N T A . - Que se garantice el servicio con una revisión exacta de las capacidades técnicas y de higiene del vehículo.

S E X T A . - Que las soluciones que se puedan -- aportar al problema de transporte lo realicen personas conocedoras de esta materia y tomen los factores decisivos en la solución integral de la problemática.

S E P T I M A . - Que la naturaleza jurídica de la concesión en nuestro país es casi inminente un régimen unilateral, por lo que le corresponde a la autoridad concedente, y un mayor y mejor control del Servicio Público que delegue.

O C T A V A . - Que exista una mejor repartición de estas concesiones, para evitar la monopolización, ya que el objetivo primordial de esta delegación es velar por el interés colectivo e individual, ya que lo ideal es que sirva como fuente de trabajo para varios y no una fuente lucrativa para unos cuantos.

N O V E N A . - Que las sociedades cooperativas de este servicio sean manejadas por los propios operadores y no personas ajenas, para que subsista la idea de un mejor servicio, ya que si es manejada por alguna otra persona o líder influyente perderá el matiz esta sociedad y sólo buscará su beneficio este directivo.

D E C I M A . - Por último citaré que es necesario plantear un plan básico para el desarrollo, funcionalidad y vialidad del transporte, sin menospreciar a ninguno, ya que todo el transporte es de utilidad para la sociedad, este planteamiento es para solucionar el presente y prever el futuro.

BIBLIOGRAFIA

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

- ACOSTA ROMERÓ MIGUEL . TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMI
NISTRATIVO. 5a. EDICION. EDITO-
RIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1983.
- ARIAS PAZ MANUEL AUTOMOVILES. 1a. EDICION. EDITOI
RIAL POSSAT, S. A. BUENOS AIRES,
1953.
- BEILSA RAFAEL . DERECHO ADMINISTRATIVO. LAJOVAA
NE Y CIA. LIBROS Y EDITORES. BUE
NOS AIRES, 1938.
- BOLAÑOS MARTINES RAUL . HISTORIA PATRIA. EDITORIAL KAPEE
LUZ. 3a. EDICION. MEXICO 1970.
- BURGOA IGNACIO EL JUICIO DE AMPARO. 7a. EDI- -
CION. EDITORIAL PORRUA, S. A.
MEXICO, 1970.
- BURGOA IGNACIO GARANTIAS INDIVIDUALES. 17a EDII
CION. EDITORIAL PORRUA, S. A.
MEXICO, 1970.

CERVANTES AHUMADA RAUL	DERECHO MERCANTIL. 3a. EDICION . EDITORIAL HERRERO. MEXICO, 1980.
DIEZ MANUEL MARIA	DERECHO ADMINISTRATIVO. TOMO II. BIBLIOGRAFIA OMEGA EDITORES LI- BREROS. BUENOS AIRES, 1963. 3 VOLS.
FIORINI BARTOLOME A.	MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATI- VO. TOMOS I Y II. LA LEY, S. A. EDITORIA E IMPRESORA. BUENOS AI- RES, 1968. 2 VOLS.
GABINO FRAGA	DERECHO ADMINISTRATIVO. 22a. EDICION. EDITORIAL PORRUA, S.A. MEXICO, 1982.
GARRIDO FALLA FERNÁNDO	TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATI- VO. VOLUMEN II. INSTITUTOS DE ES- TUDIOS POLITICOS. MEXICO, 1975.
MENDIETA Y NUÑEZ LUCIO	EL PROBLEMA AGRARIO EN MEXICO. 4a. EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1981.
MONTIEL DUARTE	LAS GARANTIAS INDIVIDUALES. 4a. EDICION. EDITORIAL PORRUA, S.A. MEXICO, 1983.

OLIVERA TORO JORGE

MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO. 1a. EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1963.

PALAVICCINI FELIX

HISTORIA DE LA CONSTITUCION DE 1917. TOMO I. MEXICO, 1937.

RIO GONZALEZ MANUEL DEL

COMPENDIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO. 1a. EDICION. EDITORIAL CARDENAS EDITOR Y DISTRIBUIDOR. MEXICO, 1981.

SECCO ELLAURI OSCAR

HISTORIA UNIVERSAL EPOCA CONTEMPORANEA. 11a. EDICION. EDITORIAL KAPELUZ. BUENOS AIRES, 1972

SERRA ROJAS ANDRES

DERECHO ADMINISTRATIVO. 12a. EDICION. TOMO I Y II. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1983.

TRUEBA URBINA ALBERTO

NUEVO DERECHO ADMINISTRATIVO DE TRABAJO. 1a. EDICION. EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO, 1973.

VELAZCO CALVO RICAREDO F

RESUMEN DE DERECHO ADMINISTRATIVO Y CIENCIA DE LA ADMINISTRATIVO. 2a. EDICION. TOMO I. LIBRERIA BOSCH. BARCELONA, 1931.

VENTURA SILVA SABINO

DERECHO ROMANO, 4a. EDICION.
EDITORIAL PORRUA, S. A. MEXICO,
1978.

55 AÑOS DE JURISPRUDENCIA
MEXICANA 1917-1971

CARDENAS EDITOR Y DISTRIBUIDOR.
19a. EDICION. MEXICO, 1972.

APENDICES DE JURISPRUDENCIA
1917-1965

JURISPRUDENCIA 6a. EPOCA.- COPI
LACION Y DIRECCION FRANCISCO BAR
PUTIETA MAYO. EDITORIAL MAYO.
VOLUMEN XXV. MEXICO, 1965.

CONSTITUCION POLITICA DE
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

SECRETARIA DE GOBERNACION. MEXI
CO, 1983.

LEYES SOBRE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

3a. EDICION. TOMO I Y II. EDI-
TORIAL ANDRADE. MEXICO, 1964.

LEY VIAS GENERALES DE COMU-
NICACION

12a EDICION. EDITORIAL PORRUA,
S. A. MEXICO, 1983.

LEY ORGANICA DE ADMINISTRA-
CION PUBLICA FEDERAL, LEY
GENERAL DE BIENES NACIONA--
LES

12a. EDICION. EDITORIAL PO- - -
RRUA, S. A. MEXICO, 1982.

TRUEBA URBINA ALBERTO
TRUEBA URBINA JORGE

LEY FEDERAL DEL TRABAJO. 46a..

EDICION, EDITORIAL PORRUA, S.A.
MEXICO, 1981.

PERIODICO EXCELSIOR

7 JULIO DE 1970. MEXICO, D. F.

PERIODICO NOVEDADES

21 DE SEPTIEMBRE 1974. MEXICO,
D. F.

PERIODICO EL SOL DE ME
XICO

EDICION DE MEDIODIA, 16 NOVIEM-
BRE 1972. MEXICO, D. F.

PERIODICO LA PRENSA

9 DE NOVIEMBRE DE 1984. MEXICO,
D. F.