



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLÁN"

7828107-7

ASPECTOS JURIDICOS DE LA REGLAMENTACION  
DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN  
EL DISTRITO FEDERAL.

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADA EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
SANDRA SALAZAR MONDACA

M-0035997



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.

ASPECTOS JURIDICOS DE LA REGLAMENTACION DEL TRANSPORTE  
DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL

**Sandra Salazar Mondaca.**

Deseo agradecer profundamente

a mis Padres,

a mis hermanos,

a Manuel,

a mis familiares,

a mis maestros,

y a mis amigos.

Quienes siempre me han apoyado  
para continuar adelante.

## INDICE

INTRODUCCION .....	1
OBJETIVO .....	5
CAPITULO 1. SERVICIO PUBLICO	
1.1) Aspectos Generales .....	7
1.2) Resumen Histórico .....	10
1.2.1) Epoca Precolonial .....	10
1.2.2) Epoca Colonial .....	11
1.2.3) Independencia .....	12
1.2.4) Revolución .....	13
1.3) Concepto de Servicio Público .....	14
1.3.1) En la doctrina mexicana .....	19
1.3.2) En la legislación y jurisprudencia mexicana .....	24
1.4) Clasificación de los Servicios Públicos .....	30
CAPITULO 2. LOS SERVICIOS PUBLICOS FEDERALES, ESTATALES, Y MUNICIPALES.	
2.1) Los Servicios Públicos Federales .....	42
2.2) Los Servicios Públicos Estatales .....	43
2.3) Los Servicios Públicos Municipales .....	44

M- 0035997

**CAPITULO 3. EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS  
EN EL DISTRITO FEDERAL**

3.1)	El servicio concesionado de transporte de pasajeros en el Distrito Federal ...	59
3.2)	Naturaleza Jurfdica de la concesión .....	61
3.3)	Elementos de la concesión .....	66
3.4)	Régimen juridico de la concesión .....	67
3.4.1)	Referente a la capacidad juridica .....	68
3.4.2)	Aspectos técnicos y financieros .....	71
3.4.2.1)	Aspectos técnicos .....	71
3.4.2.2)	Aspectos financieros ...	73
3.4.3)	Plazo .....	74
3.4.4)	Derechos y obligaciones .....	76
3.4.4.1)	Tarifas .....	77
3.4.4.2)	Relaciones entre concesionario y usuario .....	78
3.4.5)	Rescate .....	83
3.4.6)	Reversión .....	84
3.4.7)	Procedimiento .....	86
3.4.8)	Extinción .....	89
3.4.8.1)	Cumplimiento del plazo .	89
3.4.8.2)	Rescisión .....	91
3.4.8.3)	Revocación .....	93
3.4.8.4)	Caducidad .....	93
3.4.8.5)	Renuncia .....	96

**CAPITULO 4. LA NECESIDAD DE CREAR UN NUEVO REGLAMENTO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.**

4.1) Legislación actual .....	100
4.2) Necesidad de establecer un nuevo reglamento de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, y su posible contenido .....	106
4.2.1) Autoridades competentes .....	112
4.2.2) La reglamentación del servicio de transporte de pasajeros prestado por el Departamento del Distrito Federal .....	114
4.2.3) La reglamentación del servicio de transporte de pasajeros prestado por particulares en el Distrito Federal .....	115
4.2.4) Las sanciones .....	116
CONCLUSIONES .....	118
CITAS .....	122
BIBLIOGRAFIA .....	128





## INTRODUCCION

El presente trabajo, tiene como fuente principal, el estudio realizado al desempeñar el trabajo como analista, en la Secretaria General de Protección y Vialidad, donde tuve un contacto directo con la problemática vial, y de transporte existente en el Distrito Federal. No podemos negar la compleja organización que el servicio de transporte en el Distrito Federal ha desarrollado, diariamente vemos ya como si fueran parte del paisaje, la cantidad de vehiculos (camiones, taxis, combis, etc.), que realizan la prestación del servicio, pero cuantas veces nos detenemos a pensar: que Ley es la que los regula? cual es la unidad administrativa indicada para llevar a cabo la contemplación de ésta Ley? que requisitos son necesarios para la prestación del servicio? etc. De aquí el porque se ha analizado el reglamento vigente, y se trata de adecuarlo a las necesidades actuales.

Al principio de mis investigaciones para realizar la tesis, pude darme cuenta de que el tema del transporte como servicio público, es uno de los menos tratados por nuestros legistas. Dado lo anterior es muy poca la bibliografía existente, por lo que tuve que recurrir a varios autores extranjeros, como se podrá notar en la lectura de la misma. Lo que dió como resultado, el poder apreciar varias ideas sobre el mismo, y comparar entre una y otra definición, teniendo la posibilidad de tomar la que más se adecuara a nuestro objetivo.

Definido el concepto de servicio público, se procedió a mencionar una serie de antecedentes históricos, con el fin de ubicar éste y darle la importancia debida en el desarrollo de nuestro país. Sin olvidarnos del contenido que la legislación y jurisprudencia mexicana, tienen al respecto.

Fué aquí, la parte que nos introduce más a fondo en el problema que existió y ha seguido existiendo, en la forma de regular y garantizar un buen servicio para los usuarios; Y es que realmente se nos presenta preocupante, la falta de actualización en el control y

distribución del servicio que habría que darse, para que no existieran problemas en cuanto a la relación gobierno-servicio público de transporte-usuario.

Asimismo y desde el punto de vista del usuario, se presentó la problemática de distinguir, si realmente seguía teniendo funcionalidad el servicio de transporte, ó si debíamos originar total, ó parcialmente un cambio en el servicio, siendo este tal, que pudiera brindar seguridad y eficacia, para satisfacer en lo más posible, las necesidades que son requeridas por los usuarios, para su desplazamiento dentro del Distrito Federal,

En la segunda parte de éste trabajo, donde se procede a tratar los principales puntos del servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, haciendo mención a los que se consideran como elementos esenciales del mismo, ya que será en estos, donde se debe tener el mayor control, pues es en el desempeño de ellos, cuando se dará un servicio público correcto.

Por último, se hace mención de la legislación

actual, y se dan los principales puntos de comparación, en cuanto a la necesidad de establecer un nuevo reglamento y su posible contenido. Esto es, que después de haber distinguido gran cantidad de anomalías, resultado de la falta de revisión legislativa, a un aspecto tan fundamental de desarrollo, mediante estudio de nuestro régimen jurídico actual, y apegándonos a las necesidades de la época, intentamos alcanzar una forma mejor de servicio público de pasajeros.

Es así, que se ha tratado de analizar, la importancia de controlar un servicio público de pasajeros. siendo una de las bases, para que se realice el crecimiento y movimiento de una ciudad.

Y es en la elaboración de la presente tesis, que señalo las faltas de una reglamentación, que es de considerarse parcialmente obsoleta, y las mejoras, que después de su debido estudio, consideramos deberían de incluirse, en la actualización del Reglamento del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

## OBJETIVO

Efectuar un análisis jurídico, de la reglamentación del transporte público en el Distrito Federal, señalando la importancia de establecer una reglamentación acorde con las necesidades de la población y su posible contenido.

CAPITULO I

## EL SERVICIO PUBLICO

### 1.1.- Aspectos generales.

Las personas tienen necesidades esenciales que deben satisfacer. Tales necesidades no pueden ser resueltas por particulares, dada su inmensa complejidad, por ello el Estado es quien tiene que encargarse de resolverlos, proporcionando así los denominados Servicios Públicos, a través de la actividad desarrollada por la Administración Pública.

El legista Andrés Serra Rojas nos señala: "La Administración Pública es una entidad constituida por los diversos órganos del poder Ejecutivo Federal, que tiene por finalidad, realizar las tareas sociales, permanentes y eficaces de interés general, que la Constitución y las leyes administrativas señalan al



Estado para dar satisfacción a las necesidades generales de una nación".(1)

Para el maestro Miguel Acosta Romero (2), la administración pública "es la parte de los órganos del Estado que depende directa, o indirectamente, del poder ejecutivo, tiene a su cargo toda la actividad estatal que no desarrollan los otros poderes (Legislativo y Judicial), su acción es continua y permanente, siempre persigue el interés público".

La administración pública es una institución reconocida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 69 de la misma dice art.69.- "A la apertura de sesiones ordinarias del Congreso asistirá el Presidente de la República y presentará un informe por escrito, en el que manifieste el estado general que guarda la administración pública del país".

Así tenemos que será el Poder Ejecutivo, el encargado de llevar a cabo la administración pública, siempre en función del interés general, creando los servicios públicos, siendo estos capaces de cubrir las

necesidades esenciales de los administrados.

A continuación y de manera general, podemos señalar dos etapas, en cuanto a quienes se encargan de realizar la satisfacción de las necesidades de la colectividad, y son:

1.- En un principio son los particulares quienes directamente satisfacen tales necesidades, bajo la vigilancia del Estado; y

2.- Con la creciente intervención del Estado, principalmente de su Poder Ejecutivo encargado de la Administración Pública, éste abarcará las necesidades esenciales, que son mal atendidas o no realizan los particulares, asumiendo la responsabilidad de proporcionar bienes y servicios al pueblo.

Jacques Cadar (3), señala que es por dos razones que a esta actividad se le denomina "Servicio Público, en primer lugar, por que se trata de necesidades colectivas, y además, por que su satisfacción es a cargo del Estado".

## 1.2.-RESUMEN HISTORICO.

Daremos a continuación un breve resumen históricos, sobre el servicio público, a fin de facilitar la comprensión, y tomar en cuenta la importancia que el mismo tenía ya desde épocas remotas.

### 1.2.1.- LA EPOCA PRECOLONIAL

"Existían hacia el año 1392 entre los antiguos Mexicanos, cuatro categorías de servicios públicos bien definidas; 1).-Defensa, a cargo del ejército, el cual había alcanzado ya una notable organización, así mismo los comerciantes que se encontraban en constante trato con los pueblos, auxiliaban al ejército en sus funciones, como portadores de los cambios sociales en un determinado lugar, siendo éstos una especie de heraldos, otro modo de ejercer el control sobre el pueblo, era el realizado por los embajadores, por las alianzas y sumisiones que estos realizaban. 2).-Garantía; este tipo de servicio se realizaba conforme a las insignias y adornos que distinguían a los diferentes rangos sociales, como los nobles, los

funcionarios, los militares, y estos a su vez, en los mercados, tribunales especiales y una policia también especial, garantizaban la justeza de las medidas de mercancías y la exactitud de las transacciones comerciales el castigo que se aplicaba a los usurpadores de funciones llegaba hasta la pena de muerte. 3).- Las Obras Públicas estas se contemplan desde los aztecas, que dejaron una serie de ruinas y monumentos, en los que podemos ver la grandeza de su organización, los grandes acueductos y vías que éstos construyeron, que fué sin duda la base para continuar con estas obras. 4).- La Educación, existían instituciones como el Calmécac y el Ttelpuchcalli, el primero, que era para los hijos de los nobles educados en la Administración Pública así como en la vida religiosa y el segundo que educaba a los plebeyos en el orden militar. Para la realización de estos servicios, existía la hacienda pública, que organizaba la recolección de los recursos, que eran pagados en especie.

#### 1.2.2.- LA EPOCA COLONIAL

Se destaca porque en esta época, las organizaciones

que existían en la época precolonial son prácticamente destruidas o si no bien modificadas, hasta el punto de convenir sólo a los intereses de los españoles. Por lo que a partir de este momento se van a formar diferentes órganos encargados de la representación de los Reyes, en la Nueva España, delimitando claramente su jurisdicción y su ámbito. Se estableció el Consejo Real de Indias (1524), el cual se iba a encargar de todos los negocios referentes a la Colonia. Los Gobernadores fueron las primeras autoridades que, en representación de los Reyes Españoles, hubo en la Nueva España. Los Ayuntamientos, que tenían a su cargo la Administración local, los Servicios Públicos y funciones judiciales. En cuanto a los Servicios Públicos fueron prestados por la Administración Pública, el mérito de ésta, fué la unificación que logró entre los distintos pueblos y culturas.

### 1.2.3.- LA INDEPENDENCIA

A partir de ésta existió una transformación radical en los órganos de la Administración Pública, la cual no atendió con eficacia los Servicios Públicos, dejando una gran zanja entre la prestación

de éstos, lo cual produjo un total desajuste tanto económico como social.

#### 1.2.4.- LA REVOLUCION

Al triunfo de Francisco I. Madero, ya existía una delimitación de las políticas que seguiría el gobierno, mismas que quedaron plasmadas en la Constitución de 1917. Con base en esto, el 13 de abril de 1917, Venustiano Carranza, encargado del Poder Ejecutivo, expidió la Ley Orgánica de la Administración Pública. A partir de aquí, cada uno de los regímenes revolucionarios que se sucedieron, trató de superar a los anteriores, y de ajustar la organización administrativa a sus respectivos programas de gobierno, siempre inspirados por los principios económicos y sociales de la constitución".(4)

Lo anterior tiene como objeto, darnos una idea más clara, como ya se mencionó de la evolución e importancia con que han sido tratados los servicios públicos, y que si bien es ya desde el tiempo de los aztecas donde se realizan las primeras obras públicas,

y no es sino hasta a partir de la revolución, donde se aprecia ya una legislación a los mismos, como es la Ley Orgánica de la Administración Pública.

### 1.3.- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO.

Desde el punto de vista gramatical:

Público; proviene del Latín "publicus", que significa notorio, patente, jurisdicción y autoridad para hacer una cosa, perteneciente a todo el pueblo, administración común. Servicio; proviene del Latín "servitum", acción y efecto de servir, utilidad o provecho que resulta a uno, de los que otro ejecuta en atención suya. (Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, 16ava. edición 1947).

Con los antecedentes señalados, procedemos a entregar un concepto de Servicio Público. En primer término la definición que de Servicio Público da Duguit (5) "toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes por que el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y desarrollo de la

interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental".

El tratadista Jeze (6) señala "que para dar satisfacción regular y continua a una categoría de necesidades de interés general, los agentes públicos pueden aplicar los procedimientos de derecho público, o sea, un régimen jurídico especial, y que la organización del servicio público puede ser modificado en cualquier momento por las leyes y reglamentos, sin que ningún obstáculo insuperable de orden jurídico pueda oponerse".

Hauriou (7) sostiene, como "un servicio técnico prestado al público de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública, y por una organización pública".

La noción del concepto de Servicio Público, indica Marfa Diez (8), es uno de los más discutidos, quien cita a Waline M., indica que es difícil de concretar en una definición y menciona las tres direcciones que se han presentado en la doctrina al respecto, que son:



1) La que considera como Servicio Público a toda la actividad del Estado, cuyo cumplimiento debe ser asegurado, reglado y controlado por los gobernantes.

Esta posición fué sostenida por Duguit (9), quién "no concibe al Estado, como una entidad soberana, sino como una corporación de Servicios Públicos, organizada y controlada por los gobernantes. Sostiene este autor que toda la actividad que desarrolla el Estado es un Servicio Público cuyo cumplimiento es reglado y controlado por los gobernantes".

El deber del gobernante según este autor, es emplear su poder para asegurar el cumplimiento del Servicio Público. Esta teoría en nuestra opinión, tiene el defecto de considerar Servicio Público a toda actividad estatal, ya que a las actividades Legislativa y Judicial, no se les puede considerar incluidas dentro de tal concepto.

2) La que considera como Servicio Público toda la actividad de la Administración Pública.

Jeze (10) señala que se puede hablar de servicios públicos en cuanto a "la satisfacción de una necesidad de interés general, se realice por medio de procedimientos de Derecho Público, y la expresión gestión administrativa, cuando para la satisfacción de una necesidad de interés general, se usen procedimientos de Derecho Privado".

También se puede criticar esta teoría, porque no todo el sistema de recursos y procedimientos administrativos (por ejemplo; los procedimientos de fiscalización de los contribuyentes, con que se detectan las evasiones fiscales) constituyen un Servicio Público y sin embargo es parte de la actividad administrativa. Por ello puede concluirse que contrariamente a lo indicado por esta teoría, el Servicio Público, es sólo una parte de la actividad administrativa pero no la totalidad.

3) La que considera como Servicio Público una parte de la actividad de la Administración Pública.

Hauriou (11) sostiene esta tesis y define, como ya se señaló, al servicio público en un "Servicio

técnico prestado al público, de una manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública, y por una organización pública".

En nuestra opinión, esta teoría que considera al servicio público como una parte de la actividad de la administración pública es la más adecuada y por ello, el presente trabajo, se adecúa a su orientación.

El Monopolio como elemento del Servicio Público.

Gordillo (12) sostiene que "el servicio público se caracteriza por el monopolio, con el que se asegura la continuidad de su prestación, y por ello se presta ininterrumpidamente".

"Además por que la libre concurrencia, no es posible ya que el servicio debe emplear bienes de dominio público, como son los ferrocarriles, los servicios de electricidad, de teléfonos, etc. Además que la libre competencia, atentaría en contra de la obligatoriedad del servicio, y por ello, resulta congruente el hecho de que quien tenga que prestarlo,

no tenga libertad de elección entre desarrollarlo o no".

En nuestra opinión, la tesis del Monopolio no es aceptable, por que en muchos casos se presta el Servicio Público en forma competitiva y aún usando el dominio público. por ejemplo; en el servicio de transporte de pasajeros federal, las tarifas de las empresas que desarrollan esa actividad son distintas, de acuerdo a la calidad del servicio prestado. Además existe concurrencia y competencia entre Estado y particulares en la prestación de algunos servicios públicos, como es el de la educación.

#### 1.3.1.- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO EN LA DOCTRINA MEXICANA.

En México, el doctor Gabino Fraga (13), nos dice que el "Servicio Público, es el servicio que el propio Estado presta, suscitando problemas de economía y de eficiencia, así mismo dicho servicio debe ser regular y continuo. También se puede decir que existen servicios a cargo del Estado, pero no creemos que

toda la actividad de éste, pueda llamarse Servicio Público. Debido a esto se puede decir que cuando, las necesidades son bastante generalizadas y los medios que los particulares emplean para satisfacerlas tienen la amplitud, regularidad y continuidad que tales necesidades exigen, entonces puede hablarse de la existencia de Servicios Públicos realizados por la iniciativa privada".

El doctor Gabino Fraga al mismo tiempo comenta "que la característica del régimen jurídico de los agentes públicos, debe inspirarse en la necesidad de asegurar el funcionamiento regular y continuo del servicio que se tiene encomendado; Que la idea de Servicio Público está en la base de todas las reglas del régimen jurídico, que se llama régimen del dominio público, y del de los dineros o fondos públicos; Que cuando se habla de un trabajo sobre un inmueble para un servicio público, rigen reglas especiales, entre las que se encuentran las relativas a la expropiación y ocupación temporal de propiedad particular; que los actos jurídicos relativos a los servicios públicos, son actos jurídicos de Derecho Público, actos administrativos; Que la responsabilidad del patrimonio

y de los agentes de un Servicio Público está sujeta también a reglas especiales; Que solamente los contratos que interesan al funcionamiento mismo de los Servicios Públicos son contratos administrativos, sujetos a un régimen especial, y finalmente; que todas las reglas de organización y funcionamiento de un Servicio Público son modificables en cualquier momento por las leyes o reglamentos, de acuerdo con la necesidad de interés general".

Por su parte Serra Rojas el maestro (14) señala "que el Servicio Público, es una actividad directa del Estado o autoridad a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar de una manera permanente, regular, continua y sin propósitos de lucro, la satisfacción de necesidades colectivas de interés general y de carácter material, económico y cultural, y sujetas a un régimen de policía (Derecho Público en General) y, por ahora, a un régimen de Derecho Privado en los Servicios Públicos concesionados, en lo que se refiere a su relación con el público".

Acosta Romero (15) nos da el concepto de Servicio

Público siguiente: "Es una actividad técnica, 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. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares (mediante concesión)."

Independientemente de las distintas corrientes doctrinarias, a las que pertenecen los autores mencionados en páginas anteriores, es de señalar que todos coinciden en que los elementos del Servicio Público se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Es un servicio prestado por el Estado
2. Satisfacción de necesidades de interés general.
3. Por un costo generalizado sin idea de lucro.
4. Basado en un régimen jurídico que garantiza la constante y adecuada satisfacción.
5. La concesión a particulares, debe observarse conforme a dichas reglas.

6. Su tutela y custodia, quedarán siempre bajo el poder del Estado.

Por nuestra parte diremos que el servicio público es la actividad por medio de la cual el poder ejecutivo, realiza su cometido de satisfacer de manera general, las necesidades que de servicios tenga la colectividad, lo cual debe tener como base que la prestación de los mismos, no será objeto de lucro, ni de preferencias de ningún tipo.

Hecha la anterior secuencia procedemos a señalar el concepto que del Servicio Público se ha establecido en la legislación y jurisprudencia mexicana.



### 1.3.2.- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO EN LA LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA MEXICANA.

En la Legislación mexicana, podemos encontrar el concepto de Servicio Público en:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en sus artículos 3, 5, 13, 27, nos hacen referencia a los que son los servicios públicos pero es en su artículo.- 28 párrafo segundo, donde nos menciona "este servicio será prestado exclusivamente por el Estado através de instituciones en los términos que establezca la correspondiente ley reglamentaria, la que también determinará las garantías que protejan los intereses del público y el funcionamiento de aquéllas en apoyo de las políticas de desarrollo

nacional. El Servicio Público de banca y crédito no será objeto de concesión a particulares". "El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en caso de interés general, concesionar la prestación de los Servicios Públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de dominio de la federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y utilización social de los bienes, evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público".

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978, en su artículo 23, define al Servicio Público como sigue: "para los efectos de esta Ley, se entiende por Servicio Público la actividad organizada que se realice conforme a la leyes y reglamentos vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente, necesidades de carácter colectivo. La prestación de estos servicios es de interés público".

La Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito federal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de marzo de 1942) nos menciona en su artículo 1, lo siguiente: "Siendo de utilidad Pública el servicio de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, las autoridades locales de esa entidad, procederán a su planeación y fijarán, de acuerdo con las prescripciones de la presente ley y de sus reglamentos, las normas, rutas y demás condiciones a que deberán sujetarse la prestación de dicho servicio".

El Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal (públicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 1976) en su artículo 5 fracción III nos menciona "Por el servicio que presten (los vehículos se clasifican en:) 2.- Públicos: aquellos de pasajeros o de carga que operen mediante el cobro de tarifas autorizadas, por medio de una concesión o permiso, y aquellos que pertenezcan al departamento del Distrito Federal u otras dependencias gubernamentales y que estén destinados a la prestación de un Servicio

Público".

Reglamento Interior de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano del departamento del Distrito Federal (publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 1982) en su artículo 1 fracción XI nos establece: "Presentar coordinadamente con la Dirección General de Policía y Tránsito, propuestas al Jefe del Departamento del Distrito Federal en base a los estudios económicos, sociales y técnicos, las tarifas correspondientes a la prestación del Servicio Público".

#### JURISPRUDENCIA

TESIS 512 SEGUNDA SALA:  
VIAS GENERALES DE COMUNICACION, LEY DE SERVICIO  
PUBLICO.

El artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación previene, que las maniobras de carga, alijo, estiba, etc., que se presten en relación con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se consideran como Servicios Públicos y se

necesitará permiso para realizarlos; pero de aquí, no se desprende forzosamente, que tales maniobras sean por sí mismas un Servicio Público, en todo caso, independientemente de que sean prestados o no al público, o de que se efectúen exclusivamente para satisfacer una necesidad individual de movilización de los bienes propios, de manera que sólo como servicio pueden realizarse, y que el particular necesariamente tenga que acudir a las organizaciones o empresas de ese género de maniobras, por estar prohibido que las haga por sí mismo. La primera parte del mencionado precepto, pone de manifiesto que los servicios a que se refiere, son las prestaciones al público y no las actividades privadas, en personal y exclusivo beneficio y con relación a los bienes propios, como se confirma en otros artículos que la misma Ley regula, pues, fundamentalmente, los Servicios Públicos son, sin perjuicio de que se pueda establecer normas de policía, orden o vigilancia para las actividades privadas que usen las vías de comunicación o tengan relación con ellas, y estas operaciones están confirmadas por la noción del Servicio Público, que consistiendo este en la actividad que se desarrolla para satisfacer una necesidad colectiva de carácter

económico o cultural, mediante prestaciones que por virtud de norma especial de poder público, deben ser regulares, continuas uniformes, no hay satisfacción de necesidades individuales de una persona física o jurídica, ni en este caso precisa que la actividad sea regular, continua y uniforme, estando sujetas a las necesidades del individuo que pueden ser irregulares, discontinuas y diversas.

#### Quinta Epoca

Tomo CV pág. 676-AR 1928/49. Unión de Estibadores de Mar y Tierra de Ensenada B.C.- Unanimidad 4 votos.

Tomo CVIII pág. 294 AR. 5197/50. Casa Celorio S.A. - Unanimidad 4 votos.

Tomo CIX pág. 566 Ar. 5941/50.- Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Cargaduria, Marina y Similares de la República Mexicana. - Unanimidad 4 votos.

Sexta Epoca, Tercera Parte.

Volumen XCIV pág. 67-AR. 1039/49.- Transportes Terrestres de Veracruz SCL.- Unanimidad 4 votos.

Volumen XCIV pág. 67 AR. 4669/50.- Sindicato Nacional de Estibadores, Alijo, Cargaduria, Marinos y Similares de la República Mexicana- 5 votos.

#### GASTOS PUBLICOS.

Por gasto público no debe entenderse todos los que pueda hacer el Estado, sino aquellos destinados a satisfacer las funciones y Servicios Públicos.

Quinta Epoca.

Tomo LXV pág. 2723- Arrigunaga Peón Manuel de.

Tomo LXIV pág. 398.-Cabezut Alberto M. y Coags.

Tomo LXVI pág. 5417.-Cabezut Alberto M. u Coags.

Tomo LXXV pág. 3603.-Mora Manuel F.

Tomo LXXVI pág. 648.-Dominguez Peón Alvaro.

TRANSPORTE DE PASAJEROS. PRUEBA DEL CUMPLIMIENTO DEL  
SERVICIO PUBLICO DE:

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

Quinta Epoca.

Tomo CXXVI Pág 488 A.D. 6014/54- Cooperativa "Fletes y Pasajes, SCL" - mayoría 4 votos.

1.4.- CLASIFICACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

Son sin duda diversas las clasificaciones, que

sobre el tema se han manejado, algunas tomando en cuenta la forma en como son satisfechas las necesidades, otras en lo que se refiere a la forma en que estos serán prestados, haremos primeramente un resumen de los principales servicios que son prestados por el Estado:

"EDUCACION.- A cargo de la Secretaria de Educación Pública en algunos casos se concede autorización a los particulares para impartirla, siempre y cuando los hagan bajo los ordenamientos que señala el artículo 3 Constitucional, bajo los planes y programas escolares oficiales".

"COMUNICACIONES.- através de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, que se encarga de ampliar los sistemas de comunicación, controla el servicio de cable, correos, telégrafos, radio y televisión; estos dos últimos medios de comunicación masiva, en su mayoría se han otorgado en concesión a los particulares".

"TRANSPORTES.- Reglamentados por la Secretaria de



Comunicaciones y Transportes, en esta rama, la mayor parte es manejada por el Estado, y las que prestan los particulares serán bajo las tarifas y operaciones generales que la Secretaría reglamente".

"ELECTRIFICACION.- La Comisión Federal de Electricidad, se encarga de extender este servicio a todos los rincones del país, para su uso tanto doméstico como industrial".

"SISTEMAS DE RIEGO.- La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, tiene entre sus funciones captar aguas y construir presas y sistemas de riego para beneficiar las tierras dedicadas a la producción agrícola" (16).

El maestro Acosta Romero (17) nos da la clasificación que de los servicios públicos hace García Oviedo quien, por su parte los clasifica:

"a) Por razón de su importancia: en esenciales, que se relacionan con el cumplimiento de los fines del propio Estado y, secundarios.

b) Necesarios y voluntarios: según las Entidades Públicas estén o no obligadas a tenerlos.

c) Por razón de su utilización: en obligatorios y facultativos, los primeros se imponen a los particulares por motivo de interés general (alcantarillado, agua, instrucción primaria); los segundos, su uso queda a la libre voluntad del usuario (correos, telégrafos, ferrocarriles).

d) Por razón de su competencia: se dividen en exclusivos y concurrentes, los exclusivos solo pueden ser atendidos por entidades administrativas o por encargo de estas (policia, defensa nacional, correos, telégrafos), los concurrentes se refieren a necesidades que también satisfacen el esfuerzo particular (educación, beneficencia, asistencia social).

e) Por la persona administrativa de quien dependen: se dividen de acuerdo con nuestro marco jurídico en,

federales, estatales y municipales.

f) Por razón de los usuarios: se clasifican en generales y especiales, los primeros, consideran los intereses de todos los ciudadanos, sin distinción de categorías, todos pueden hacer uso de ellos (ferrocarriles, telégrafos, correos), los segundos, solo se ofrecen a ciertas personas en quienes concurren algunas circunstancias determinadas (asistencia benéfica).

g) Por la forma de aprovechamiento: hay servicios de que se benefician los particulares uti-singuli, es decir mediante prestaciones concretas y determinadas, y otros, que se aprovechan uti universi, es decir, que satisfacen de una manera general e impersonal las necesidades, por ejemplo, el servicio de alumbrado público.

h) Por la manera como se satisfacen las necesidades colectivas: los Servicios Públicos pueden ser directos o indirectos.

i) Por su composición: pueden ser simples, cuando son únicamente Servicios Públicos, y mixtos, cuando son Servicios Públicos montados según normas de Derecho Privado".

Otra de las principales clasificaciones, es la que los divide por la forma como satisfacen las necesidades generales y, los que los separan por la forma de gestión de los mismos (como lo señala en su libro de Derecho Administrativo, Gabino Fraga (18).

Desde el primer punto de vista se dividen en:

"a) Servicios Públicos nacionales, es decir destinados a satisfacer necesidades de toda la nación, sin que los particulares obtengan individualmente una prestación de ellos, tales como el servicio de Defensa Nacional.

b) Servicios Públicos que solo de manera indirecta procuran a los particulares ventajas personales, tales

como los servicios sanitarios, los de puertos y faros, etc.

c) Los servicios que tienen por fin satisfacer directamente a los particulares, por medio de prestaciones individualizadas".

Desde el segundo punto de vista de la forma de gestión de los servicios, se separan aquellos que son manejados directamente por el Estado, y los que son explotados por medio de concesión a los particulares.

Actualmente en el Distrito Federal, se maneja una cantidad considerable, de permisos o concesiones que el Estado dá a los particulares, para que lleven a cabo la prestación del servicio, evitando que se de un régimen de monopolio o acaparamiento por parte de una minoría, la cual a su vez, gozará de prestaciones especiales, con base en lo anterior podemos, sin duda alguna, enfocar la naturaleza de la reglamentación en materia del autotransporte, a esta gran cantidad de prestadores, con el objeto de adecuarlos hacia una mejor y satisfactoria prestación, tanto para los

usuarios del servicio, que es sin duda, el mayor interés de éste, como para que se lleve a cabo bajo la tutela y observancia de los principios del Estado.

Por nuestra parte nos adherimos a la clasificación que de los Servicios Públicos hace García Oviedo, y para efecto del presente trabajo consideramos que el Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal tendrá las siguientes características:

- a) Esencial y no secundario, porque el bienestar general que está obligado el Estado a proporcionar, tiene estrecha relación con la prestación de éste servicio.
- b) Necesario, no queda a voluntad de las autoridades, cuando estas prestan este tipo de servicio, llevarlo o no a cabo, sino que de manera obligatoria se debe desarrollar.
- c) Por razón de su utilización, no son obligatorios sino facultativos, quedando a libre elección del usuario su aprovechamiento, así como su contratación y uso.

d) Por razón de su competencia, son concurrentes, contrario a exclusivos, ya que su uso no está destinado a un número determinado de personas sino a una generalidad.

e) La persona administrativa de quién dependen, será aquella que se encuentre en la facultad de llevar a cabo los mismos, bajo la circunscripción a que los mismos estén sometidos, siendo esto de acuerdo a como lo muestra el marco jurídico, ya sea Federal, Estatal, o Municipal.

f) Se acepta sólo la clasificación de generales, ya que el servicio referido está destinado a la mayoría sin aceptar distinciones especiales para el uso del mismo.

g) Cabe mencionar, que estamos hablando de beneficios *uti-singuli*, ya que la prestación del servicio se llevará a cabo sólo a petición del interesado, en forma concreta.

h) Se va a satisfacer la necesidad del servicio, de

una manera directa al usuario, prestándole un beneficio propio.

i) Hablando exclusivamente del servicio prestado, éste será enmarcado por su composición, dentro de los Servicios Públicos simples, sin ser objeto de normas de derecho privado.

De la clasificación que citamos de Oviedo, hicimos mención a aquélla en que se clasifica a los Servicios Públicos por la persona administrativa encargada de prestarlo, de acuerdo a la cual pueden dividirse a dichos servicios en:

- a) Servicios Públicos Federales,
- b) Servicios Públicos Estatales.
- c) Servicios Públicos Municipales.

De esta clasificación nos ocuparemos en el siguiente capítulo.



CAPITULO II

## CAPITULO 2

### LOS SERVICIOS PUBLICOS FEDERALES, ESTATALES Y MUNICIPALES.

En el capitulo primero, de este trabajo, se hace mención a las clasificaciones de Servicio Público, dentro de los cuales se encontraba la clasificación que se hace atendiendo a la titularidad del servicio, es decir en cuanto a quien es el sujeto titular del servicio, que puede ser a cargo de la federación y, los servicios que prestan las entidades locales.

En este caso, tendríamos Servicios Públicos Federales, Servicios Públicos Estatales y Servicios Públicos Municipales.

## 2.1.- LOS SERVICIOS PUBLICOS FEDERALES.

Serán aquellos, cuya competencia abarque a los Estados organizados como una federación. El artículo 124 de la Constitución establece que: "las facultades que no están expresamente concedidas a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados".

Los servicios públicos federales, tienen como una de sus finalidades llevar a todo el país el aprovechamiento de los recursos existentes en la Federación . Concordando con lo anterior, y con el tema que trata ésta tesis, haremos notar el servicio tan importante que prestan las carreteras, el ferrocarril, el telefono, y las lineas aereas mexicanas, ya que son sin duda estos los pilares para el desarrollo del país.

Serra Rojas (19) divide a los Servicios Públicos Federales en:

"1.- Exclusivos: con el caracter de monopolios, como en el caso del artículo 27 constitucional, en materia de petróleo, energía eléctrica y, los diversos casos que señala el artículo 28 de la propia Constitución,

correos, telégrafos, banco único de emisión.

2.- Concurrentes con los particulares, es decir, siendo de la competencia federal, el Estado puede organizar los servicios, atendiéndolos directamente o concesionándolos a los particulares. Los servicios de radiodifusión, teléfonos, se manejan por los particulares de acuerdo con sus respectivas concesiones. En los servicios públicos en manos de los particulares, éstos se rigen en sus relaciones privadas por el derecho común, pero el Servicio Público se gobierna por el principio de orden público.

3.- Concurrentes con las demás autoridades, hay determinadas materias que no son de la exclusiva competencia federal, y pueden ser atendidas por las autoridades federales, locales y municipales; educación pública, turismo, caminos etc. organizados en servicios coordinados".

## 2.2.- LOS SERVICIOS PUBLICOS ESTATALES.

Como ya se contemplo anteriormente de acuerdo al artículo 124 Constitucional, las materias que no estén

concedidas a la Federación, se entienden reservadas a los Estados, por tanto los Congresos Locales pueden legislar en materia de Servicios Públicos, que no estén mencionados en la Constitución Federal a la Federación.

Pensamos que esta medida, es con el objeto de darle la debida importancia que tendrá un determinado grupo de personas, y que tomando en cuenta sus recursos se les dará mayor o menor atención conforme sean sus necesidades.

### 2.3.- LOS SERVICIOS PUBLICOS MUNICIPALES.

Según el legista Serra Rojas (20), los Servicios Públicos Municipales, "son aquellos que atienden problemas que afectan principalmente al manejo de una ciudad, o una circunscripción territorial, como saneamiento, agua potable, alumbrado, policia, transportes, jardines, cementerios, diversiones públicas. Municipalizar un servicio es entregar a las autoridades municipales un servicio que ha estado atendido por los particulares

Los Servicios Públicos Municipales, se encuentran elevados a rango constitucional en el artículo 115.- fracción III de la Constitución, en el que se señala que: " los municipios, con el concurso de los Estados, cuando así fuera necesario, y lo determinen las Leyes tendrán a su cargo, los siguientes Servicios Públicos:

- a) Agua potable y alcantarillado.
- b) Alumbrado público.
- c) Limpia.
- d) Mercados y centrales de abasto.
- e) Panteones.
- f) Rastro.
- g) Calles, parques y jardines.
- h) Seguridad pública y tránsito.
- i) Los demás que las legislaturas locales determinen, según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera".

Es obvia la importancia que le da la constitución a los municipios, y la mención que de los servicios públicos hace, ya que son estos los mínimos requeridos por un lugar, donde se dá la convivencia de un número determinado de personas, ya que es el municipio, como lo señala el artículo 115 constitucional, la base de la división territorial y de la organización política de los Estados Unidos Mexicanos.

Principales autoridades encargadas de la prestación de los servicios públicos = Federales, Estatales y Municipales:

AUTORIDADES FEDERALES

		S.C.T.
		Sec. Tur.
--- ADMINISTRACION ---		S.E.M.I.P.
PUBLICA		
CENTRALIZADA		D.D.F.
SERVICIOS PUBLICOS		
		ORGANOS
		DESCENTRALIZADOS
--- ADMINISTRACION ---		
PUBLICA		FIDEICOMISOS
PARAESTATAL		PUBLICOS
		EMPRESAS
		PARAESTATALES

S.C.T. - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
 Sec. Tur. - Secretaría de Turismo.  
 S.E.M.I.P. - Secretaría de Energia, Minas e Industria Paraestatal.  
 D.D.F. - Departamento del Distrito Federal.



AUTORIDADES  
ESTATALES

(SERVICIOS  
PUBLICOS)

|  
| Los prestan las Secretarías, o  
| Departamentos Administrativos, de  
| la Administración Pública  
| Centralizada y Paraestatal, depen-  
| dientes del Poder Ejecutivo Esta-  
| tal (gobernador).  
|  
|

AUTORIDADES  
MUNICIPALES

(SERVICIOS  
PUBLICOS)

|  
| Prestados por el Ayuntamiento y  
| sus unidades administrativas.  
| (contemplados en el artículo  
| 115 constitucional.  
|  
|

## LOS SERVICIOS PUBLICOS EN EL DISTRITO FEDERAL.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de diciembre de 1978) establece que la administración pública centralizada local estará integrada conforme lo señala su artículo siguiente:

Artículo 16.-"La Jefatura del Departamento, las Secretarías Generales, la Oficialía Mayor, la Contraloría General, la Tesorería, las Direcciones Generales, las Delegaciones y los demás órganos desconcentrados, integran la administración pública centralizada".

Los órganos administrativos desconcentrados, estarán jerárquicamente subordinados a la Jefatura del Departamento del Distrito Federal la que, en su caso, fijará las relaciones que deberán guardar con otras dependencias.

El Presidente de la República, ejercerá el

gobierno del Distrito Federal, a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, da competencia a éste, en materia jurídica y administrativa, de gobierno, de obras y servicios públicos y de desarrollo económico y social.

Actualmente y en forma paralela a la estructura desconcentradora, la Ley provee una organización vecinal: los comités de manzana, las asociaciones de residentes de colonias, las juntas de vecinos de cada Delegación y el Consejo Consultivo de la Ciudad.

En cuanto a la prestación de los Servicios Públicos, el Departamento del Distrito Federal, podrá otorgar concesiones para la prestación de los Servicios Públicos a los particulares, cuando así lo considere, mismas que quedarán bajo su vigilancia y reglamentación. Antes de entrar en mayores detalles, queremos destacar aspectos constitucionales del territorio denominado Distrito Federal, sede de los 3 poderes federales.

Esta zona territorial, en el cual se encuentran asentados los poderes de la unión, no tiene

constitución propia. Tena Ramirez (21) señala que "el Distrito Federal carece de autonomía por que no puede darse por sí mismo una constitución, y en ello se distingue, fundamentalmente, de las demás entidades federativas llamadas Estados."

Dicha facultad de darse por sí mismo una Constitución, no existe en el Distrito Federal, por las razones que se van a exponer:

Los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial del Distrito, han sido creados, no por voluntad de los ciudadanos del Distrito, sino por decisión de la Constitución Federal, expresada en la fracción VI, del artículo 73, así pues, una Constitución del Distrito, no podría tener por objeto crear los poderes del mismo, como lo hacen las Constituciones de los Estados respecto a los poderes de estos.

Por ello su organización interna, se prevee en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, y en su artículo 22, se prevee la prestación de Servicio Público por parte de esta entidad, de manera exclusiva y concurrente con los particulares.

Artículo 22.- "La prestación de los Servicios

Públicos en el Distrito Federal, corresponde al Departamento del Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarla, por disposición del Presidente de la República, mediante concesión limitada y temporal que se otorga al efecto, a quienes reúnen los requisitos correspondientes."

La prestación del Servicio Público del Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, corre a cargo del Poder Ejecutivo del Distrito Federal, es decir del Jefe del Departamento del Distrito Federal, según lo establece el Reglamento para el Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, cuyo artículo primero prevee la competencia mencionada. El Departamento del Distrito Federal, a su vez, puede autorizar a los particulares prestar el Servicio Público de Manera concesionada.

Este tema será objeto de estudio en los subsecuentes capítulos, por lo que remito a su consulta.

En el capítulo siguiente y ya en relación directa con el tema principal, de éste trabajo, que es la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, haremos un resumen de lo ya expresado, tanto en el capítulo inicial, como en el presente, destacando las características de éste Servicio Público.

CAPITULO III

### CAPITULO 3.- EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

De acuerdo al Capitulo primero de este trabajo, el sistema de transporte público en el Distrito Federal, se puede estimar dentro de la tercera corriente doctrinal, que estima que el Servicio público, es solo una parte de la actividad de la Administración Pública, según sostiene Hauriou (22), además el transporte público en el Distrito Federal, como Servicio Público, cuenta con las siguientes características:

- 1.- Es un Servicio Público prestado por el Estado.
- 2.- Es una satisfacción de necesidades de interés general.



- 3.- A un costo generalizado, sin idea de lucro.
- 4.- La concesión a particulares, debe observarse, conforme dichas reglas.
- 5.- Su tutela y custodia, queda siempre bajo el poder del Estado.

Por otra parte, el Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, debe de quedar incluido, dentro de los Servicios Públicos Estatales, y no dentro de los federales, o municipales. Hacemos la anterior afirmación, por las siguientes razones:

- 1.- no puede estimarse un Servicio Público Federal, por que las normas jurídicas que lo preveen, y lo regulan, son de caracter local, ya que son emitidas por el Congreso de la Unión , en los términos del artículo 73 fracción VI constitucional, es decir el Congreso, actuando con el caracter de legislatura local.

Con el caracter mencionado, el Congreso de la Unión expidió la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes

en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de marzo de 1942.

A esta ley la reglamentó el Ejecutivo de la Unión en los términos del artículo 89 fracción I, constitucional, mediante la emisión del Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 1942.

2.- Tampoco puede estimarse como Servicio Público Federal al servicio de pasajeros en el Distrito Federal en razón de las autoridades encargadas de aplicar las normas jurídicas mencionadas en el punto anterior, toda vez que los Servicios Públicos Federales de transporte de pasajeros, son administrados por autoridades federales, como es la Dirección General de Autotransporte Federal, encargada de aplicar las normas de la Ley General de Vías de Comunicación y sus reglamentos, mientras que para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, son autoridades competentes la Secretaría General de Protección y Vialidad, a través de la Dirección General de Servicio y Autotransporte

Público, prevista en la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, en su artículo 3.

3.- Por otra parte tampoco puede considerarse al Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, como un servicio municipal, toda vez que el sistema municipal que prevealecía dentro del Distrito Federal, a principios de éste siglo, fué suprimido en el año de 1928, por reforma que se hizo al texto constitucional, el tratadista Felipe Tena Ramirez (23) nos dice "El sistema de 17 (modificado en 1928 con la supresión del municipio libre) estableció y organizó en la Constitución, a diferencia de todos los sistemas precedentes, los tres poderes del Distrito, de los cuales dos se identifican por sus titulares con los respectivos Poderes federales y solamente el judicial tiene titular distinto al del poder judicial federal". Así tenemos que en su lugar, se estableció una desconcentración, dividiéndose al Departamento del Distrito Federal, en Delegaciones Políticas, con una circunscripción territorial.

También se puede afirmar que el Servicio Público que comentamos, no es de carácter municipal, toda vez,

que las normas jurídicas que regulan este servicio, son de tipo estatal o local, según ya señalamos, en cuanto a que tales normas, fueron expedidas por el Congreso de la Unión, actuando como Congreso local, en los términos del mencionado artículo 73 fracción IV constitucional.

### 3.1.-EL SERVICIO CONCESIONADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

Concepto de Concesión: a efecto de desarrollar el presente trabajo, estimamos indispensable por razón de método, aportar el concepto señalado, que actualmente sostienen los principales teóricos del Derecho Administrativo. Así tenemos que Miguel Acosta Romero (24) señala que la concesión 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 señale la Ley;

2.- Para establecer y explotar un Servicio Público, también dentro de los límites y condiciones que señale la Ley".

El citado autor Miguel Acosta Romero indica que el término concesión, puede ser aplicable al procedimiento a través del cual se otorga la concesión, o a través, del que se regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios. También señala que este término puede aplicarse, al documento formal que contiene el actor administrativo, en el que se otorga la concesión. Para los efectos de nuestro trabajo, estimamos indispensable manejar el primero de los contenidos, es decir, como la facultad que otorga la autoridad administrativa a un particular, para establecer y explotar un Servicio Público, dentro de los límites y condiciones que señale la Ley.

Gabino Fraga (25) por su parte citando a Vedel, la define como:

"Un procedimiento por el cual, una persona pública llamada autoridad concedente, confía a una persona física o moral, llamada concesionario, el cuidado de

manejar un Servicio Público, bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración, que consiste actualmente, en la cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio".

### 3.2.- LA NATURALEZA JURIDICA DE LA CONCESION.

Gabino Fraga (26) "señala que la naturaleza jurídica de la concesión, se ha tratado de explicar de diferentes maneras, que son:

a) La concesión de Servicio Público, concebida como un acto contractual, entre concedente y concesionario.

b) La concesión como acto administrativo, emanada de la autoridad concedente.

c) La concesión como un acto mismo, con perfiles de contrato y con perfiles de acto administrativo".

Tanto Serra Rojas, como Gabino Fraga, coinciden,

en que la naturaleza jurídica de la concesión, es la de un acto mixto, es decir que tiene los aspectos generales de un contrato, y también, aspectos de un acto administrativo, para Gabino Fraga (27), la concesión tiene otros tres elementos que son:

"1.- Un acto reglamentario.

2.- Un acto condición.

3.- Un contrato".

De acuerdo a esta tesis, mediante el acto reglamentario, se fijarán las normas a que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio, incluyendo dichas normas, dentro del mismo acto concesión, bien haciendo una remisión a las normas establecidas de antemano, ó en las que en lo sucesivo se establezcan, por las Leyes o Reglamentos, dentro de la organización del servicio, se comprenden las normas técnicas necesarias, para el manejo del mismo, y que son idénticas a las que se dictarían, si el servicio en vez de ser concesionado, fuera administrado

directamente por el poder público. De esta manera, dentro del primer elemento de la concesión, quedarían comprendidas, las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de la prestación del servicio, derecho de los usuarios. Este elemento, de acuerdo a la tesis que se comenta, podría ser variado por la administración en cualquier instante, de acuerdo a las necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que fuera necesario el consentimiento del concesionario.

El segundo elemento de la concesión, de acuerdo a la tesis que se comenta, es decir el acto condición, sería una consecuencia necesaria y forzosa de la parte reglamentaria, puesto que los poderes y obligaciones que la ley atribuye al concesionario, como son las facultades de expropiar, de gozar de ciertas franquicias fiscales, de ocupar tierras nacionales, requiere para su aplicación de un acto intermedio, que es precisamente el acto de concesión, el cual viene así a condicionar la atribución, a un caso concreto de la situación prevista por la ley.

El tercer elemento vendría a ser el contrato,



celebrado entre concedente y concesionario, a fin de proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual, que no podría ser modificada unilateralmente por la administración.

Acosta Romero (28), no coincide con la tesis de Fraga, ni de Serra Rojas, en el sentido de que la concesión sea un acto mixto, con elemento de acto administrativo, y con elemento de contrato. El por su parte atendiendo a la mayoría de las concesiones que otorga la administración, señala que, "se trata de actos administrativos discrecionales, ya que los particulares no celebran ningún convenio o contrato en la administración, para ello, ni pueden pedir el otorgamiento forzoso de las concesiones". Por nuestra parte coincidimos con Acosta Romero, y por ello sostendremos en este trabajo la naturaleza jurídica de la concesión, como acto administrativo discrecional del órgano de la administración pública, que aplica en un caso concreto las disposiciones que regulan la materia de concesión.

De acuerdo a la secuencia del presente trabajo, el acto administrativo discrecional del órgano de la administración pública será, la concesión en materia de transportes de pasajeros en el Distrito Federal.

El órgano administrativo que otorgue el acto administrativo, será el propio Departamento del Distrito Federal como lo señala la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal:

Artículo 22.-"La prestaciones de los servicios públicos en el Distrito Federal corresponde al Departamento del propio Distrito Federal, sin perjuicio de encomendarla, por disposición del Presidente de la República, mediante concesión limitada y temporal que se otorgue al efecto, a quienes reunan los requisitos correspondientes".

Las Disposiciones que regulan en materia de concesión, son en este caso la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal y su Reglamento

para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

### 3.3.- ELEMENTOS DE LA CONCESION.

Elementos subjetivos de la concesión.

Haremos una somera mención de los elementos que Acosta Romero (29) nos da a continuación:

"a) La autoridad concedente, que puede ser de acuerdo al sistema federal mexicano, la administración pública federal, estatal o municipal.

b) El concesionario, que puede ser una persona física ó una persona moral, que es a quien se otorga la concesión, y que a su vez, es titular de la misma.

c) Los usuarios, estos unicamente se presentan en el caso de la concesión de Servicio Público, pues en las concesiones en que se maneja la utilización de bienes del Estado, las relaciones entre concesionario y los particulares, se presenta, pero no bajo el concepto de usuario".

### 3.4.- EL REGIMEN JURIDICO DE LA CONCESION.

A la concesión del Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, le podemos aplicar la metodología, que plantea Acosta Romero al respecto, en los siguientes términos: de acuerdo a la metodología mencionada, encontramos que los principios que rigen a la concesión son:

- a) Referente a la capacidad jurídica.
- b) Referente a los aspectos técnicos y financieros.
- c) Al plazo.
- d) A los Derechos y obligaciones.
- e) Al rescate.
- f) Reversión.
- g) Procedimiento.
- h) extinción.

Procederemos a hacer una breve descripción de los mencionados principios, tratando de enfocarlos al objetivo de la tesis.

### 3.4.1.- REFERENTE A LA CAPACIDAD JURIDICA.

Para el otorgamiento de la concesión, el legislador puede establecer límites a la capacidad del concesionario, que pueden ser mayores o menores, entre otros el requisito de que el concesionario sea nacional o extranjero; determinada en razón a la actividad sujeta a concesión. Así tenemos que de conformidad al artículo 27 constitucional, no pueden ser otorgadas en concesión, las actividades relativas a explotación de hidrocarburo o petróleo, generación, producción y distribución de energía, y sobre energía nuclear, dado que tales actividades, están reservadas para el Estado.

Otro ejemplo de limitaciones que se establecen por lo que respecta al otorgamiento de la concesión, esta previsto en el artículo 27 fracción I constitucional, de acuerdo al cual, la concesión de explotación de minas y aguas, sólo se otorgará a mexicanos, por nacimiento o naturalización, y a las sociedades mexicanas, salvo que los extranjeros convengan con los

Estados Unidos Mexicanos, respectp de la cláusula Calvo, consistente en que los extarnjeros para defender los derechos relativos a la concesión, no pueden invocar la protección diplomática de sus gobiernos, con el apercibimiento, que de hacerlo, los bienes relativos a la misma, se perderán en favor de la nación mexicana.

En algunas leyes secundarias se exige al concesionario, la nacionalidad mexicana o de las sociedades, a las cuales se puede otorgar dicha concesión, que estén constituidas exclusivamente por ciudadanos mexicanos. Por ejemplo, las concesiones de transportes, previstas en la Ley General de Vfas de Comunicación, y las de Radiodifusión y Televisión.

En materia de concesión de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transporte en el Distrito Federal, nos señalan lo siguiente:

Artículo 7.- "Las concesiones o permisos indicados

pueden expedirse a personas físicas o morales con exclusión de aquellas sociedades en que el capital se representa por acciones o certificados impersonales, siempre que llenen los siguientes requisitos:

a) Tratándose de personas físicas, ser mexicanas por nacimiento;

b) Tratándose de personas morales, deberán estar organizadas conforme a las leyes del país, y si tuvieron o llegaron a tener socios extranjeros, éstos deberán hacer la manifestación formal de que se consideran como nacionales respecto de los permisos, y de que se obligan a no invocar la protección de sus gobiernos, en lo relativo a las condiciones que se fijen, para el otorgamiento y aprovechamiento de dichos permisos, bajo la pena de perder en beneficio del Departamento, las inversiones que se hubieren hecho y los derechos que deriven de los mismos."

Los mismos requisitos son mencionados por lo que respecta al Reglamento para el Servicio Público de

transporte de pasajeros en el Distrito Federal, en su artículo 17 fracciones 2 y 5.

### 3.4.2.- ASPECTOS TECNICOS Y FINANCIEROS.

#### 3.4.2.1.- ASPECTOS TECNICOS.

El concesionario debe de reunir un mínimo de requisitos de capacidad técnica, en lo particular o mediante el personal que contrate, y estos serán tales que le permitan llevar a cabo el Servicio Público concesionado, así tenemos que si se trata de una concesión de transporte marítimo, se debe contar con el barco, marineros, capitán, etc. En materia de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal, la Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal y el Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal señalan lo siguiente:

Artículo 7, inciso c de la Ley.- "Comprobar, en los términos que establezcan los reglamentos de la presente Ley, que poseen la capacidad económica



necesaria para satisfacer las exigencias derivadas, del servicio inherente al sistema o línea que se pretenda establecer al vehículo de cuya explotación se trate, garantizando la prestación de un servicio adecuado a esas necesidades, en la forma y términos que señalen los propios reglamentos."

El Reglamento en su artículo 17, inciso 3.- "Indicación de los elementos de que dispone para poner en explotación el servicio; y 4.- Declaración de que sus condiciones económicas le permitirán otorgar amplia garantía del cumplimiento de las obligaciones provenientes de la concesión o permiso que solicite."

El concesionario debe de contar también con los medios necesarios para prestar la concesión, como son los elementos materiales y equipo necesario, para llevar a cabo la actividad. Por ejemplo, el concesionario del transporte aéreo, debe de tener a los pilotos, mecánicos, sobrecargos, etc.

#### 3.4.2.2.- ASPECTOS FINANCIEROS.

El concesionario debe de contar con una capacidad financiera, es decir, con el capital necesario, que le permita la compra del equipo para llevar a cabo el Servicio Público. En determinadas concesiones se le exige al concesionario, la constitución de depósitos en efectivo, o el otorgamiento de garantías para asegurar, la capacidad técnica y financiera; El Reglamento para el servicio público del transporte de pasajeros en el Distrito Federal señala:

Artículo 21.- "Las garantías que deberá otorgar el concesionario o permisionario, serán las que, a juicio del Departamento, se juzguen bastantes para asegurar el cumplimiento por parte de aquél, de las obligaciones derivadas de la concesión o 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 condiciones fijadas en la concesión o permiso, las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene, así como las que se derivan de accidentes y de las prestaciones establecidas por las disposiciones sobre trabajo."

Sabemos bien que tanto los aspectos técnicos como financieros, son la base para llevar a cabo el servicio público de transporte de pasajeros, si tenemos que será indispensable contar con el medio de transporte (carro o autobus), el chofer, la gasolina, etc.

#### 3.4.3.- AL PLAZO.

Las concesiones se otorgan por un tiempo determinado, durante el cual el concesionario gozará, los derechos derivados del acto, sin olvidar las obligaciones a que se ve sometido por lo mismo, el término puede ser corto o largo.

En México en el siglo pasado, la mayoría de las concesiones se otorgaban en plazos que iban de los 50 a los 100 años, actualmente las concesiones principalmente las mineras, son otorgadas por 25 años, y renovables por otros 25 años. En materia de Vías Generales de Comunicación, se otorgan por 20 años las de caminos y se limitan a 5 vehículos por titular. En materia de obras en zonas federales de 30 años, en materia de radiodifusión y televisión por 30 años refrendables. En materia de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal el reglamento señala:

Artículo 28.- "Tanto las concesiones como los permisos que el Departamento del Distrito Federal otorgue para la explotación del servicio públicos de transporte, señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será bastante para amortizar el importe de la inversión, sin que en ningún caso pueda exceder de 20 años prorrogables para la concesión y de 5 años refrendables para los permisos."

#### 3.4.4.- LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES.

Una vez otorgada la concesión se generan los derechos y obligaciones al concesionario. Los derechos derivados de la concesión en la mayoría de los casos son personalísimos, y el concesionario debe ejecutarlos por sí mismo o vigilar personalmente su ejercicio. En el derecho administrativo mexicano, el régimen de la concesión impone el principio de intransmisibilidad de los derechos, derivados de la concesión o bien la transmisión, siempre y cuando se reúnan determinados requisitos, y con la previa anuencia de la autoridad competente.

Otro aspecto de los derechos consiste, en que el concesionario no adquiere derechos reales derivados de la concesión, ya que tales derechos son administrativos, limitados por la Ley administrativa y el propio acto de concesión.

El régimen de concesión, es de derecho público, se encuentra regulado por leyes administrativas de esta naturaleza, como son, la Ley Orgánica del

Departamento del Distrito Federal, La Ley Federal de la Reforma Agraria, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la Ley General de Radiodifusión y Televisión, y la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal y el Reglamento para el Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

Entre los principales derechos que gozara el concesionario se encuentran:

#### 3.4.4.1.- LAS TARIFAS.

El tratadista Miguel Acosta Romero (31) las define como las que:

"Constituyen el precio que paga el usuario, por la prestación del Servicio Público, son fijadas unilateralmente por el Estado, a través de Leyes, Reglamentos, Decretos o Acuerdos. Para ello se escucha previamente a los concesionarios, en cuanto a los costos que implica la prestación del Servicio Público. Sobre las bases técnicas se fijarán, las tarifas que

permitirán al concesionario, obtener utilidades, y llevar a cabo, nuevas inversiones en el equipo destinado a la prestación del servicio. A fin de mantener bajas las tarifas, el Estado puede:

- 1.- Subsidiar el servicio público.
- 2.- Otorgar prestaciones fiscales al concesionario.
- 3.- Permitir la elevación de tarifas."

#### 3.4.4.2.-LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL USUARIO.

Al respecto, el ya citado autor Acosta Romero (32) nos dice:

"El régimen de concesión, es un conjunto de normas de derecho público, que fijan con detalle la forma y términos, en que se debe de presentar el Servicio Público, o usar los bienes del Estado. En este orden de ideas, las relaciones entre concesionario y usuario, pueden presentarse como:

- 1.- La celebración de un contrato civil.

- 2.- La celebración de un contrato mercantil; y
- 3.- El establecimiento de un régimen, mediante un acto unión.

En ocasiones se presenta un contrato mercantil, por ejemplo, en cuestiones de transporte aéreo, marítimo ó terrestre de largas distancias. Según el propio autor, en el transporte urbano, en que se paga la tarifa en el momento de abordar el vehículo, se está ante el caso de un acto-unión."

Coincido con Acosta Romero, que en el caso de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal, se está ante una acto-unión, entre concesionarios y usuarios.

El concesionario tiene las siguientes obligaciones:

Para los efectos de la presente tesis, haremos mención a las siguientes obligaciones para el



concesionario o permisionario.

Entre las principales obligaciones que señala el Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros del Distrito Federal tenemos:

Artículo 16. "En las concesiones o permisos que otorga el Departamento del Distrito Federal, para la explotación del servicio de transporte se harán constar las siguientes obligaciones para el concesionario o permisionario:

- 1.- Prestar el servicio de manera uniforme y continuo.
- 2.- Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, salvo excepciones imputables a los propios solicitantes.
- 3.- Declarar expresamente, que se somete a las disposiciones de este reglamento.
- 4.- Ajustarse a los itinerarios, tarifas, horarios y demás condiciones que exija la prestación."

Artículo 33.- "Los concesionarios o sus causahabientes están obligados, al vencimiento de su concesión, a entregar en propiedad al Departamento del Distrito Federal, libre de todo gravamen y sin derecho a exigir su precio, los vehículos, estaciones, talleres, almacenes, vfas, útiles y demás bienes muebles e inmuebles, necesarios para continuar la explotación."

Artículo 37.- "Los concesionarios de servicio de transporte público de pasajeros, están obligados a no hacer uso de la vía pública, para el establecimiento de terminales."

Artículo 38.- "Estarán obligados a contribuir a la prestación del servicio en zonas incosteables."

Artículo 39.- "A cumplir con todos los requisitos que sobre inspección de vehículos señale."

Artículo 41.- "A rendir informes periódicos sobre el servicio."

La Doctrina, coincide en señalar que el Estado, debe indemnizar al concesionario, por las inversiones que hubiere efectuado, y por la privación que se le hace, del plazo de explotación.

De acuerdo a la naturaleza jurídica que hemos señalado de la concesión, es decir contemplándolo, como acto administrativo, discrecional, no se presenta tal situación, sino que se está ante un caso de revocación administrativa.

#### 3.4.5.- RESCATE.

"El rescate implica, que los bienes nunca salieron del dominio del Estado, sino que sólo permitió el uso temporal de ellos al concesionario"(32).

Rafael de Pina (33) nos señala en su diccionario de Derecho, Rescate.-"resolución de la concesión de un servicio público en el plazo fijado en el acto en que se otorgó o en la Ley".

En materia de transporte de pasajeros el Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal dice:

Artículo 32, segundo párrafo .-" tratándose de gravamen, la duración del mismo no podrá comprender en ningún caso, la última décima parte del tiempo señalado en la concesión , más el de la prórroga si esta hubiera sido otorgada. En la escritura en que contenga el gravamen que se constituya sobre los bienes afectos a una concesión, se expresará que al cumplirse el plazo de ésta o al declararse caduca por cualquiera de las causas establecidas por este reglamento, los bienes de que se trate, o la parte proporcional de los mismos, que en su caso corresponda, pasarán a ser propiedad del Departamento del Distrito, con todas sus dependencias y accesorios, libres de todo gravamen y responsabilidad".

#### ELEMENTOS DEL RESCATE

- 1.- Un bien del Estado.
- 2.- Una concesión temporal, a determinado plazo.

### 3.- Para causas de utilidad pública.

A partir de estos elementos, puede darse el acto administrativo denominado rescate, por el cual como ya se mencionó, regresarán al poder del Estado los bienes que se dieron en concesión, durante determinado tiempo, si el rescate se realiza antes del plazo señalado, "se procederá a indemnizar al concesionario por la inversión que hubiere efectuado y por la privación que se le hace del plazo de explotación.", según lo menciona el ya citado autor Miguel Acosta Romero.

#### 3.4.6.-REVERSION.

El maestro Gabino Fraga (34) nos menciona " como el plazo señalado para la duración de la concesión es fijado para que el concesionario recupere su inversión, es un principio admitido casi universalmente, el de que a la expiración de dicho plazo el Estado pasa a ser propietario de todas las instalaciones y obras efectuadas, en virtud del llamado derecho de reversion".

La Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, lo menciona en su artículo 89.-último párrafo "Son imprescriptibles las acciones que correspondan a la nación respecto de los bienes sujetos a reversión".

El reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, en su artículo 35 señala .-"El derecho de reversión, que el presente reglamento confiere al Departamento del Distrito Federal, es intransmisible y por ningún motivo podrá dejar de ejercitarse cuando sea procedente".

#### ELEMENTOS DE LA REVERSION.

Tiene los mismos elementos que el rescate:

- 1.- Un bien del Estado.
- 2.- Una concesión temporal, a determinado plazo.
- 3.- Para causas de utilidad pública.

Pero también su acción será:

Imprescriptible e intransmisible.

Pero aquí es necesario, que transcurra el plazo señalado para que surta efecto, y los bienes regresen al dominio del Estado, se entiende que en esta figura no existe la indemnización, porque ya ha sido recuperado el capital invertido por el concesionario.

En materia de autotransporte con base en el artículo 155 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se señala como excepción al artículo 89 del mismo ordenamiento, que no tendrá efecto la reversión, en lo que se refiere a los vehículos, sólo en lo que respecta a estaciones terminales y demás instalaciones auxiliares.

#### 3.4.7.- PROCEDIMIENTO.

Rafael de Pina Vara, en su diccionario de Derecho (35) nos menciona: "Procedimiento.- conjunto de formalidades o trámites, a que está sujeta la realización de los actos jurídicos civiles, procesales, administrativos y legislativos".

Y el maestro Gabino Fraga (36) nos dice: "Cuando el procedimiento se inicie a petición de parte, la Ley debe de regular los requisitos que ha de llenar la

instancia inicial, la forma de acreditar la personalidad en caso de que se actue por medio de representante, los documentos que deben acompañarse al primer escrito, el lugar de presentación y los medios de subsanar la falta de los requisitos exigidos, así como las medidas de prueba y las normas para su apreciación".

El Reglamento señala:

Artículo 20.-"En caso de que ocurran varios solicitantes interesados en el otorgamiento de una concesión basada en la misma declaratoria del Departamento, se dará preferencia a la que, además de cumplir con todos los requisitos contenidos en este ordenamiento garantice en forma más efectiva el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del otorgamiento de la concesión".

Si el solicitante de la concesión, cumplió con todos los requisitos, que le fueron señalados por la autoridad correspondiente acreditando que tiene capacidad general, habiendo otorgado las garantías que



le fueron solicitadas se llevará a cabo el otorgamiento de la concesión, a través del título respectivo.

El cual deberá incluir como mínimo lo siguiente:

- 1) Nombre, nacionalidad y domicilio del concesionario.
- 2) Referencia a la declaratoria de la concesión que se otorga, según la materia que puede ser, aguas, autotransporte, radiodifusión, etc.
- 3) La forma en que se deberá de llevar a cabo el Servicio Público (en este caso, el de transporte de pasajeros en el Distrito Federal).
- 4) Prohibición de modificar las condiciones de la prestación del servicio público.
- 5) La prohibición de grabar o transferir la concesión, sin previa autorización de la autoridad.
- 6) Duración de la concesión.

7) Causas de revocación y caducidad de la concesión.

8) Disposiciones especiales.

### 3.4.8.- EXTINCION.

Es la figura por medio de la cual se pierden los derechos y por ende las obligaciones que nos habian sido otorgadas por medio de la concesión, quedando esta sin efecto juridico alguno.

Haremos mención de las causas por las cuales se puede extinguir la concesión contempladas en la legislación respectiva, que son las siguientes:

3.4.8.1.-cumplimiento del plazo.

3.4.8.2.-rescisión.

3.4.8.3.-revocación.

3.4.8.4.-caducidad.

3.4.8.5.-renuncia.

#### 3.4.8.1.- CUMPLIMIENTO DEL PLAZO.

Cumplimiento del plazo.- será cuando el tiempo previsto en la concesión, termina.

La ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal señala en su artículo 10:" Los permisos a que se refiere el artículo anterior tendrán carácter de temporales, y se expedirán por el tiempo que se considere necesario para garantizar la inversión, de acuerdo con estudios técnicos que se hagan sobre el particular. Estos permisos serán refrendados en los términos de los reglamentos de esta ley, y serán revocables por las causas que señalen los propios reglamentos, los cuales fijarán los requisitos que deben satisfacer en caso de transpaso de dichos permisos".

El reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en su artículo 29 señala:" La prórroga de que habla el artículo anterior, en el caso de una concesión, será procedente siempre que se haya cumplido con las obligaciones que la misma establece:

a) Cuando se demuestre que aún no se ha amortizado el importe de la inversión, por causas no imputables al concesionario.

b) Cuando, amortizada la inversión, las necesidades del servicio público no exijan el establecimiento de nuevos sistemas o la modificación substancial de las existentes".

Artículo 30 del mismo reglamento antes citado.-" Los permisos serán susceptibles de refrendo al expirar el término para el que fueron otorgados, a condición de que los beneficiarios continúen satisfaciendo el cumplimiento de las obligaciones impuestas por su permiso".

#### 3.4.8.2.- RESCISION.

Rescisión: La rescisión según el lesgista Acosta Romero (37) "es la facultad que tiene una de las partes, en un contrato o convenio para darlo por terminado, si la otra parte incurre en el incumplimiento de sus obligaciones".

El Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en su artículo 50 nos menciona cuales son las causas de rescisión de las concesiones, y entre las principales señalaremos:

"1) No establecer el servicio dentro del plazo señalado para tal efecto.

2) La interrupción del servicio sin causa justificada o previa autorización.

3) Modificar o alterar las condiciones de la prestación.

4) No acatar las órdenes del Departamento del Distrito Federal".

El artículo 51 señala que "la caducidad de una concesión por cualquiera de las causas de rescisión que enumera el artículo anterior, será declarada administrativamente por el Departamento del Distrito Federal.

#### 3.4.8.3.- REVOCACION.

La revocación: Acto jurídico en virtud del cual una persona se retracta del que ha otorgado en favor de otra dejándolo sin efecto. Rafael de Pina Vara (38).

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, en su artículo 27 fracción IX, dice .-"El Departamento del Distrito Federal podrá en los casos en que lo juzgue conveniente para el interés público, revocar unilateralmente y anticipadamente la concesión, sin que exista motivo de caducidad, o hecho grave del concesionario que dé lugar a la rescisión de la misma. Esta decisión fundada y motivada, deberá ser notificada al concesionario".

#### 3.4.8.4.- CADUCIDAD.

"se define como la pérdida de un derecho o acción por su no ejercicio durante el plazo señalado por la ley o la voluntad de los particulares". ( Nueva enciclopedia jurídica, tomo III, página 497).

El reglamento en su artículo 53 señala: " En los casos de caducidad de una concesión o de cancelación de un permiso, el concesionario o permisionario perderá a favor del Departamento del Distrito Federal el importe de la garantía que hubiere otorgado para el cumplimiento de las obligaciones impuestas por el contrato respectivo.

Si la caducidad se declara porque el concesionario enajene su concesión, alguno de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, a un extranjero, así como en el caso de que el concesionario cambie su nacionalidad de mexicano, se se trata de persona física, o admita pocos socios extranjeros sin que previamente hayan renunciado a sus derechos de extanjería, o si se trata de persona moral, perderá, además de la garantía que hubiere otorgado, los bienes o derechos afectos al servicio o materia de la concesión cuya caducidad se declare".

Artículo 54:" El Departamento del Distrito Federal, tendrá en todo tiempo el derecho de intervenir la administración del servicio

concesionario, para evitar que se interrumpa, en los casos en que se hubiere declarado caduca la concesión".

Artículo 55: " Si declarada caduca una concesión, el Departamento del Distrito Federal opta por tomar a su cargo el servicio a que la misma se refiere, tendrá el derecho de adquirir las propiedades del concesionario afectas a dicho servicio, previo el pago de su valor, fijado por peritos, de acuerdo con el procedimiento señalado en la ley de expropiación, descontando del mismo la parte que corresponda a la reversión porporcional de tales bienes, de acuerdo con el tiempo que hubiere estado vigente la citada concesión".

Artículo 56: " Si el Departamento del Distrito Federal resuelve volver a concesionar el servicio motivo de una concesión declarada caduca, hará la declaratoria respectiva para que los que se interesen en su prestación, formulen sus solicitudes de concesionamiento, ajustándose a los términos



establecidos por el presente reglamento".

#### 3.4.8.5.- RENUNCIA.

Renuncia: Existe la posibilidad de que la concesión se extinga también respecto al concesionario cuando éste renuncia expresamente a los derechos que tenga a su favor.

Existirán casos en que por causa de necesidad o interés público en los que no se tenga a otra persona que continúe con la prestación del servicio no será conveniente que la administración pública acepte la renuncia, en tanto que no asegure la continuidad del Servicio Público, esta situación se puede presentar, por ejemplo, en actividades que sean de importancia fundamental para el Estado, aquellos que tengan que prestarse continuamente.

CAPITULO IV

CAPITULO 4.- LA NECESIDAD DE CREAR UN NUEVO REGLAMENTO  
DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE  
PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

Haciendo un resumen, podemos sefalar, que el Servicio Público, es un servicio técnico prestado al público de manera regular y continua, para la satisfacción de una necesidad pública por parte del Estado o de los particulares, a través de una concesión.

Es también el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es un Servicio Público que presenta las caracterfticas de Servicio Público Estatal, como ya se menciona en el capítulo tercero del presente trabajo el cual puede ser prestado por el Departamento del Distrito Federal, o directamente por los particulares de manera concesionada.

Otra idea importante es, que la concesión será un acto administrativo discrecional, por medio del cual la autoridad administrativa, facultará a un particular, bien para que utilice los bienes del Estado dentro de los límites y condiciones que señale la Ley, o para establecer y explotar un Servicio Público. En el presente trabajo estaremos en el segundo de los supuestos, es decir, ante un acto administrativo discrecional, por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular para establecer y explotar un Servicio Público. Como lo es el de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

Además de lo ya señalado, podemos destacar que tratándose de transporte de pasajeros concesionado en el Distrito Federal, la autoridad concedente será una autoridad local, como lo es en este caso el Departamento del Distrito Federal, es decir que no se trata de la administración pública Federal ni de la administración Municipal la concedente.

Además de ello, se ha destacado que en el caso del servicio concesionado de transporte de pasajeros en el

Distrito Federal, deberá tomarse en cuenta la capacidad jurídica, técnica y financiera, el plazo, régimen de derechos y obligaciones del concedente y del concesionario, el rescate, la reversión, el procedimiento de otorgamiento, los medios de extinción de la concesión.

#### 4.1.- LEGISLACION ACTUAL.

Veremos a continuación el órgano legislativo encargado de expedir las normas jurídicas al reglamento del Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

Así tenemos que este Servicio Público es regulado en primer término, por disposiciones emanadas del Congreso de la Unión, en los términos del citado art. 73 fracción VI constitucional, es decir, actuando esta como órgano legislativo para el Departamento del Distrito Federal, habiendo expedido la:

a) Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal. (publicada en el Diario Oficial de la

Federación el 23 de Marzo de 1942).

El autor Tena Ramirez nos señala:

"Al respecto se debe destacar que el Distrito Federal, no presenta las características de un Estado miembro de la federación, por que no tiene la facultad de autodeterminarse, dotándose de una constitución, en donde se crean los poderes del Estado y se les dota de competencia" (39).

El Distrito Federal por tanto, carece de autonomía y esto lo distingue de los demás Estados de la federación que como lo menciona el artículo 40 de la Constitución.- Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una república representativa, democrática, federal, compuesta de estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior. Pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental".

Y es esta diferencia por la que los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial del Distrito Federal, no son creados por la voluntad de los ciudadanos del Distrito, sino por desición de la

Constitución Federal.

Ahora bien, las normas que regulan al Distrito Federal, son dictadas por el Congreso de la Unión, en funciones de la Legislatura del Distrito.

Dicha Ley, según lo ordena su artículo 5.- señala que: "El ejercicio de la actividad del transporte local dentro del Distrito Federal, deberá regirse por disposiciones reglamentarias, que puedan ser revisadas, cuando las necesidades de la población así lo exijan".

La disposición reglamentaria a que se refiere el numeral transcrito, consiste en el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 14 de abril de 1942.

Esta disposición, fué emitida en los términos del artículo 89- fracción I constitucional, que establece la facultad del presidente de la República para: "Proveer en la esfera administrativa, a la exacta observancia de las Leyes que expida el Congreso de la

Unión".

Según Burgoa (40), este tipo de disposiciones, " consisten en normas jurídicas abstractas generales e impersonales, cuyo objetivo estriba en pormenorizar o detallar, las Leyes de contenido administrativo que dicte el Congreso de la Unión, para conseguir su mejor y más adecuada aplicación, en las diferentes ramas que regulan, es decir, se trata de una actividad materialmente ejecutiva, en razón del órgano que la emite, y, formalmente legislativa, en razón del acto de autoridad que se emite, como lo es el órgano heterónomo que se comenta.

Debo destacar, que un reglamento heterónomo, es aquel que solo puede ser expedido, cuando existe previamente una Ley que va a reglamentar, el cual no puede oponerse a la Ley reglamentada, ni rebasar su ámbito de regulación".

La jurisprudencia de la Suprema Corte ha definido con claridad, la naturaleza de los reglamentos heterónomos, así como la facultad presidencial para expedirlos. Dice al respecto nuestro máximo tribunal:



"El artículo 89- fracción I, de nuestra Carta Magna, confiere al Presidente de la República tres facultades:

a) La de promulgar las Leyes que expida el Congreso de la Unión.

b) La de ejecutar dichas Leyes.

c) La de proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia, o sea la facultad reglamentaria".

"Esta última facultad es la que determinará, que el ejecutivo pueda expedir, disposiciones generales y abstractas, que tienen por objeto la ejecución de la Ley, desarrollando y complementando, en detalle la normas contenidas en los ordenamientos jurídicos expedidos por el Congreso de la Unión. El Reglamento es un acto formalmente administrativo y materialmente legislativo; participa de los atributos de la Ley, aunque sólo en cuanto ambos ordenamientos son de naturaleza impersonal, general y abstracta. Dos características separan la Ley del Reglamento en sentido estricto: este último, emana del ejecutivo, a quien incumbe proveer en la esfera administrativa a la

exacta observancia de la Ley, y es una norma subalterna que tiene su medida y justificación en la legislación. Pero aún en lo que aparece común en los dos ordenamientos, que en su carácter general y abstracto, sepáranse por la finalidad que en el Área del Reglamento se imprime a dicha característica, ya que el Reglamento determina de modo general y abstracto los medios que deberán emplearse para aplicar la Ley a los casos concretos (41).

El tratadista Ignacio Burgoa nos comenta al respecto:

"El reglamento heterónimo, seguirá la misma suerte de la Ley que reglamenta, es decir, que si esta se abroga, deroga o modifica, el reglamento debe ser derogado, abrogado o modificado, en los mismos términos" (42). Esto tiene trascendencia, en cuanto al presente trabajo. por que en él, se está proponiendo la necesaria reforma de las normas jurídicas, que regulan el transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

Nuestra proposición incluye, tanto a la Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y

los transportes en el Distrito Federal, expedida por el Congreso de la Unión, como al Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

#### 4.2.- NECESIDAD DE ESTABLECER UN NUEVO REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL Y SU POSIBLE CONTENIDO.

Es nuestro criterio que tanto la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, como el Reglamento para el Servicio Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, deben ser reformados, derogándose sus disposiciones obsoletas, o bien abrogarlos, emitiendo nuevas disposiciones, que estén acorde a la situación demográfica y social que presenta el Distrito Federal.

Tal afirmación se hace por los siguientes motivos:

El Presidente de la República, al expedir el reglamento vigente, que data del año de 1942, tomó en consideración la situación demográfica y económica, que privaba en esa época, teniendo una población

aproximada de 1,984,161. habitantes, y teniendo una superficie de aproximadamente 1483 Km2., actualmente la capital, presenta una situación absolutamente diversa, por que el área construida rebasa los límites de la misma, encontrándose rodeada de zonas conurbanas, y con una población aproximada de 9,931,412. habitantes, para el año de 1985. ello implica la necesidad de un nuevo Reglamento que contemple las nuevas necesidades dadas por su actual situación demográfica.

Además, consideramos que la legislación local, no contempla situaciones, tales como el seguro obligatorio para las empresas de autoransporte, que a nivel federal han existido desde el año de 1933. contemplado en el "Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Seguro del Viajero. en su artículo 1- Las personas que por concesión, contrato o permiso de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes exploten vías generales de comunicación y medios de transporte, están obligados a asegurar a los pasajeros que viajen por dichas vías y hayan pagado el importe de su pasaje, contra los riesgos que provengan de accidentes

ocurridos con motivo del transporte, de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento. publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de marzo de 1933".

En efecto, en la fecha mencionada se emitió dicho Reglamento, por el cual se obliga a las empresas que prestan servicio de autotransporte federal y que hayan obtenido concesión de las autoridades para llevar a cabo tal servicio, de contratar un servicio en los siguientes términos; que cubra los riesgos, tales como lesiones corporales, orgánicas o funcionales, inhabilitación para el trabajo, incapacidad total o parcial, permanente o transitoria, o muerte, daños causados en su equipaje o pertenencias y gastos médicos o de hospitalización, aparatos ortopédicos o prótesis, entre otros.

Por el contrario, en el Distrito Federal no existe este tipo de seguros, ni en la Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, ni en el Reglamento para el Servicio Público de pasajeros en el Distrito Federal, siendo que los usuarios de

transportes tales como taxis y servicios colectivos, no se encuentran protegidos por este tipo de prestación y cuando sufren algún siniestro, los gastos que el mismo ocasiona, corren a su cargo, siendo que al igual que a nivel federal, existe ánimo de lucro por parte de los transportistas y por ellos, se debieran proteger a los usuarios, con este tipo de seguros.

Es nuestro criterio, que en caso de establecerse este tipo de seguros, se elevaría la calidad de la prestación del servicio, creándose conciencia en los prestadores del mismo, de el respeto y responsabilidad que deben al usuario.

Con respecto a los servicios que rigen la concesión, expresados en el capítulo 3 de esta tesis, señalaremos lo siguiente:

Por lo que se refiere a la capacidad jurídica, creemos que la misma esta debidamente contemplada, tanto en la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, y el Reglamento para el Servicio

Público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, haciéndose de esta manera aplicable en la actualidad.

Referente a la capacidad técnica y financiera, se ha insistido a los concesionarios, para que al momento de que empiecen a prestar el Servicio Público, reúnan todos los requisitos, que de personal, y bases económicas sean suficientes para el mejor desempeño del servicio. Asimismo, en este punto, creo que la reglamentación existente, también reúne los requisitos de actualidad.

Por lo que respecta al procedimiento, plazo, rescate, y reversión, pensamos que se encuentran previstos debidamente en la legislación vigente.

No es así en lo que respecta a la extinción, ya que el ordenamiento vigente, sólo contempla casos de extinción unilateralmente, como lo es la caducidad, o la falta de objeto o materia de la concesión. No previendo las acciones, como serían la renuncia o quiebra por parte del concesionario, por lo que recomiendo en relación a este último punto, se debiera

actualizar.

Dado lo anterior, consideramos que, es necesario que dentro de las reformas, que a la reglamentación vigente, se estimen pertinentes, se incluyan las mencionadas en este último punto.

Otro punto que no se encuentra contemplado, es el caso en el que un tercero, que demuestre tener interés jurídico, se oponga al otorgamiento de la concesión, para lo cual consideramos pertinente, debiera establecerse un procedimiento a seguir, para determinar posiciones, ya que el nuevo adquirente de la concesión, podría estar afectando intereses de una concesión anterior a la suya.

Asimismo consideramos que el contenido tanto de la Ley, como del Reglamento debe tener un mínimo de conceptos a tratar, como deben ser los siguientes:

4.2.1.- LAS AUTORIDADES COMPETENTES.

4.2.2.- LA REGLAMENTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE  
TRANSPORTE DE PASAJEROS PRESTADO POR EL



DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

4.2.3.- LA REGLAMENTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRESTADO POR PARTICULARES EN EL DISTRITO FEDERAL.

4.2.4.- LAS SANCIONES.

4.2.1.- AUTORIDADES COMPETENTES.

En este caso las autoridades competentes, formarían parte del Departamento del Distrito Federal, el cual es un organismo, que forma parte de la administración pública centralizada.

Es de destacar que de acuerdo al artículo 1-, párrafo segundo de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la administración pública centralizada se compone de:

- a) Presidencia de la República.
- b) Secretarías de Estado.
- c) Procuraduría General de la República.
- d) El Departamento del Distrito Federal".

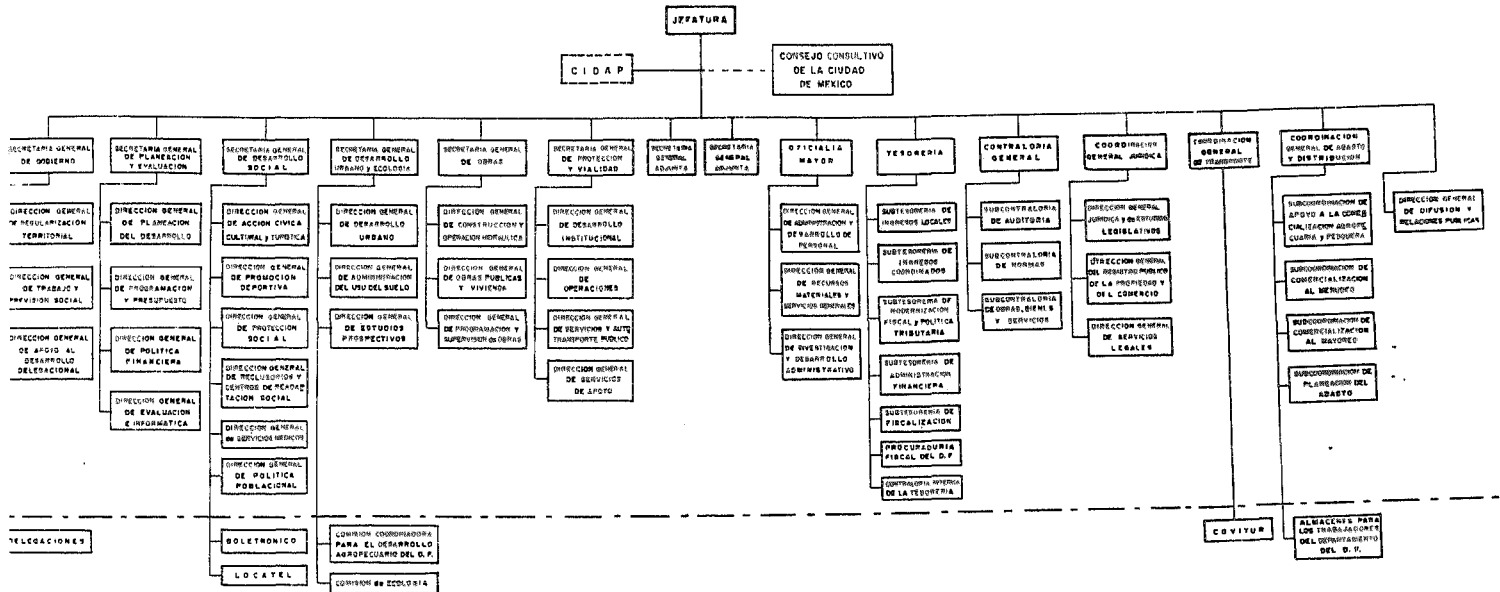
Ahora bien el Departamento presenta la siguiente estructura orgánica (ver cuadro anexo de Acosta Romero).

Dentro del organigrama presentado, se encuentra la Secretaría de Protección y Vialidad, cuya Dirección General de Servicios y Autotransporte Público, será la encargada de aplicar las nuevas disposiciones que se proponen.

Es de destacar que actualmente dichas autoridades son las encargadas de aplicar la legislación vigente.

Para concluir debemos señalar que las autoridades mencionadas, tendrán el carácter de autoridades constituidas como lo señala Tena Ramirez, los órganos de poder reciben su investidura y sus facultades de una fuente superior a ellos mismos, como es la Constitución, eso quiere decir que el autor de la Constitución debe ser distinto y estar por encima de la voluntad particular de los órganos. La doctrina designa al primero con el nombre de "poder constituyente" y a los segundos los llama "poderes

# ORGANOGRAMA ESTRUCTURAL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL



constituidos" (43).

4.2.2.- LA REGLAMENTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE  
DE PASAJEROS PRESTADO POR EL DEPARTAMENTO DEL  
DISTRITO FEDERAL.

Ni en la Ley que fija las bases a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, ni en su Reglamento para el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal vigentes, se regula el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, prestado por el propio Departamento a través de Servicio de Transporte Colectivo, ni el transporte que prestan los denominados autotransportes urbanos de pasajeros ruta 100, esto se entiende por que el sistema de transporte colectivo, fué creado en el año de 1977 Comisión de vialidad y transporte Urbano, mientras que la cancelación de la concesión de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal se efectua el 25 de septiembre de 1981. Por virtud de tal disposición los particulares dejaron de prestar este servicio.

En este caso, se presenta un situación de

anarquía, por que por una parte al sistema de transporte colectivo lo regula COVITUR, sin que exista una disposición legal, que en este caso deberia ser la Ley y Reglamento que se comenta, que regule tal prestación.

#### 4.2.3.- LA REGLAMENTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRESTADO POR PARTICULARES EN EL DISTRITO FEDERAL.

Actualmente prestan este servicio los denominados transportes colectivos (peseros) en los cuales en camionetas, con una ruta fija, se lleva a cabo dicho transporte, al respecto principalmente está regulado en la legislación vigente lo relativo al otorgamiento de la concesión, mientras que la prestación del servicio no se encuentra contemplada como debiera, precisamente por que este servicio se comienza a prestar aproximadamente en el año de 1953, sin que en la legislación vigente se hubiera reformado a fin de regularlo.

Lo anterior da como resultado, que el usuario reciba un servicio deficiente, encontrándose casi indefenso ante los problemas que como resultado de la contratación de dicho servicio pudieran ocasionarse, como no sucede a nivel federal, en que se obliga al presador del servicio al pago de una sanción y a la reparación del daño causado al usuario afectado.

Se insiste en que en la legislación, no se contempla el seguro obligatorio a cargo del concesionario.

#### 4.3.4.- LAS SANCIONES.

Destacar que deben quedar sujetos, tanto los prestadores del Servicio Público dependientes del Departamento del Distrito Federal, como los particulares que tengan la concesión para efectuar el Servicio Público a la sanción correspondiente.

**CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

La presente tesis está basada en la prestación del Servicio Público que se lleva a través del Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. El enfoque que se le da al mismo es el siguiente:

Adecuándonos al concepto que de Servicio Público dan los distintos tratadistas extranjeros, así como aquél que es manejado en la Doctrina Mexicana por nuestros principales tratadistas, señalamos que: "El Servicio Público es un servicio técnico prestado al público de manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública por parte del Estado o de los particulares a través de una concesión."



Históricamente, podemos mencionar que el Servicio Público, fué una de las primeras actividades, no siendo la principal actividad del Estado, pero si en nuestra opinión una de las que debiera captar mayor atención por parte de las autoridades gubernamentales.

A tal respecto, señalamos que el Servicio Público se ha ido desarrollando conforme a las exigencias que el mismo requiere, no así la reglamentación vigente, ya que la misma es obsoleta, puesto que encontramos en ella la falta de actualización y lagunas propias que esto ocasiona. Lo anterior es debido a que la mencionada reglamentación fué expedida hace 40 años y no se han contemplado regularizaciones a cierto tipo de servicios que en nuestra actualidad ostentan una importancia dentro del Servicio Público en el Distrito Federal.

El Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal presenta las características para encuadrarlo como un Servicio Público Estatal, excluyendo toda posibilidad de contemplar éste desde el punto de vista Federal ó Municipal. Lo anterior se señala en base a los elementos especiales que

distinguen al Distrito Federal de las otras entidades federativas, siendo el más importante que en él se encuentran asentados los tres poderes de la Federación. Por otro lado, el Distrito Federal carece de autonomía al no contar con una Constitución propia.

Enmarcado ya el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal dentro del ámbito jurídico, se recalcó la necesidad social de éste. A pesar de todo, es innegable que dicho servicio representa uno de los mayores problemas que afronta una ciudad como la nuestra, en constante desarrollo, y por lo tanto, con una mayor necesidad de un servicio eficiente, que al mismo tiempo brinde una seguridad al usuario.

CITAS

CITAS

(1) Andrés Serra Rojas.  
Der. Administrativo,  
Editorial Porrúa,  
Tomo I, 1981.  
Pág 120 y 55.

(2) Miguel Acosta Romero.  
Teoría General del Derecho Administrativo.  
Editorial Porrúa, México, 1984.  
pág. 64.

(3) Jaques Cadar.  
Les Tribunaux Judiciaires et La Notion de Service  
Public: La Notion Judiciaire de Service Public.  
Recueil Sirey, 1945 Paris.

(4) México Cincuenta Años de Revolución,  
Fondo de Cultura Económica, Tomo II,  
La Política.

(5) Leon Duguit.  
Traite de Droit Constitutionnel.  
2a. Ed. 1923. Paris.

(6) Jeze Gaston.  
Principes Generaux du Droit Administratif.  
Paris, 1927.

(7) Haurriou M.  
Precis de Droit Administratif.  
9a. Ed. Paris, 1919.

(8) Maria Diez.  
Derecho Administrativo,  
Tomo II, Ed. Bibliográfica Omeba,  
Buenos Aires, pág. 132 y 55. Ed. 1963.

(9) Duguit Leon.  
Op. Cit.

CITAS

(10) Jeze G.  
Op. Cit.

(11) Hauriou M.  
Op. Cit.

(12) Bordillo.  
Estudios de Derecho Administrativo,  
Buenos Aires, 1963. pág. 41.

(13) Gabino Fraga.  
Derecho Administrativo.  
Ed. Porrúa, México, 1980.  
pág. 18.

(14) Andrés Serra Rojas.  
Op. Cit.  
pág. 120.

(15) Acosta Romero Miguel.  
Op. Cit.  
pág. 506.

(16) S.E.P. Ciencias Sociales.  
6o. Grado. Ed. 75-76.

(17) Acosta Romero.  
Op. Cit.

(18) Gabino Fraga.  
Op. Cit.

(19) Andrés Serra Rojas.  
Op. Cit.  
pág. 124.

CITAS

(20) Andrés Serra Rojas.  
Op. Cit.

(21) Tena Ramirez.  
Derecho Constitucional Mexicano.  
Ed. Porrúa, México, 1981.  
pág. 234.

(22) Haurriou M.  
Op. Cit.

(23) Tena Ramirez.  
Op. Cit.  
pág. 339.

(24) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 403.

(25) Gabino Fraga.  
Op. Cit.  
pág. 241.

(26) Gabino Fraga.  
Op. Cit.  
pág. 243.

(27) Gabino Fraga.  
Op. Cit.  
pág. 246.

(28) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 413.

(29) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 414.

## CITAS

(30) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 248.

(31) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 478.

(32) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 480.

(33) Rafael de Pina.  
Diccionario de Derecho.

(34) Gabino Fraga.  
Op. Cit.  
pág. 247.

(35) Rafael de Pina.  
Diccionario de Derecho.

(36) Gabino Fraga.  
Op. Cit.  
pág. 247.

(37) Acosta Romero.  
Op. Cit.  
pág. 417.

(38) Rafael de Pina.  
Diccionario de Derecho.

(39) Tena Ramirez.  
Op. Cit.  
pág. 339.

CITAS

(40) Ignacio Burgoa.  
Derecho Constitucional Mexicano.  
Ed. Porrúa.  
pág. 772.

(41) Tesis 512.  
Segunda Sala.  
Suprema Corte de Justicia.

(42) Ignacio Burgoa.  
Op. Cit.  
pág. 773.

(43) Tena Ramirez.  
Op. Cit.  
pág. 36.



**BIBLIOGRAFIA**

## BIBLIOGRAFIA

Acosta Romero Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, México, 1984.

Cadar Jaques, Les Tribunaux Judiciaires et la Nation de Service Public: La Notion Judiciaire de Service Public. Recueil Sirey. 1945. Paris.

Diez María, Derecho Administrativo, Tomo 2, Ed. Bibliográfica Omeba. Buenos Aires. 1963.

Duguit Leon, Traite du Droit Constitutionnel. 2a. Ed. 1923. Paris.

Fraga Gabino, Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, México, 1980.

Gordillo A., Estudios de Derecho Administrativo, Buenos Aires, Argentina, 1963. Ed. Roque de Palma.

Hauriou M., Precis du Droit Administratif, 9a. Ed. Paris. 1919.

Jeze Gastón, Principes Generaux du Droit Administratif, Paris. 1927.

Serra Rojas Andrés, Derecho Administrativo, Tomos 1 y 2, Ed. Porrúa, México, 1981.

Tena Ramirez Felipe, Derecho Constitucional Mexicano, Ed. Porrúa, México, 1981.

LEGISLACION

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

LEY ORGANICA DE LA ADMINSITRACION PUBLICA FEDERAL.

LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.

LEY QUE FIJA LAS BASES A QUE HABRA DE SUJETARSE EL  
TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL.

REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO  
FEDERAL.

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

JURISPRUDENCIA APLICABLE.

## OTRAS FUENTES

Fondo de Cultura Económica, México 50 años de Revolución, Tomo 3. La Política, 1961.

S.E.P. Ciencias Sociales, Sexto Grado, México 75-76.

Rafael de Pina Vara, Diccionario de Derecho.

Nueva Enciclopedia Jurídica, Tomo 3.