

24' 230



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN



## LA CONCESION DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRI- TO FEDERAL EN AUTOMOVILES DE ALQUILER

### T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A I  
IGNACIO SANDOVAL ALVISO



Acatlán, Edo. de México

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

1988



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

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

Ciertamente al iniciar cualquier investigación, en este caso la efectuada para la elaboración de la presente tesis, nos encontramos desorientados, pues aunque de hecho sabemos lo que se quiere decir y la modesta aportación que se pretende hacer al amplísimo mundo del Derecho, es común hallarnos confundidos en nuestras ideas, es decir, no vemos la manera de ordenarlas para plasmarlas en un documento tan trascendental como éste.

Todo surgió con la inquietud que día a día tenía y la pregunta sin respuesta que me hacía, ¿quien autoriza y de que manera funciona el servicio que proporcionan las "peseras" como comúnmente las llamamos?, en virtud de que por necesidad de trasladarme de una forma más rápida de mi hogar al trabajo y de éste a la Escuela de Derecho de la E.N.E.P. Acatlán tengo que usar de sus servicios, además de que con frecuencia me veía afectado en mi economía por lo que consideraba arbitraria alza de los precios en los viajes efectuados, lo que ahora conozco se llama tarifa.

Pues bien, preguntándoles a los conductores de los vehículos la manera en que se les autoriza a trabajar, algunos unicamente responden que son trabajadores que tienen -- que entregar al propietario una cuenta diaria y, lo que sobra es para ellos, abastecer de combustible el vehículo y lo que sea necesario para su buen funcionamiento, otros dicen ser los propietarios, bastando tan solo afiliarse a alguna organización ya establecida, en la cual su gestor se -

encarga de conseguirles las placas de circulación de servicio público para poder trabajar, pero con esto no queda satisfecha la pregunta.

Preguntando a los que se dicen líderes de las mencionadas organizaciones y a los propios gestores, respondieron - que es necesario obtener permiso del Departamento del Distrito Federal para explotar el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con itinerario fijo, respecto al término final, también ahora se que se refiere a una ruta previamente establecida, pero aún quedaba en el aire la duda, ¿físicamente quien y con fundamento legal en que se les otorga ese permiso?, que tiempo después - me enteré, se les da por un determinado plazo, con la condición de que es provisional y experimental, por el término de tres años que pueden ser prorrogables.

Investigando, me encontré con que efectivamente existe legislación que contempla, y lo que es más importante, regula la prestación de ese servicio, de la cual surgió la motivación para realizar el presente trabajo, que sin ánimo de querer igualar o aún superar a los grandes tratadistas del Derecho Administrativo que vierten sus vastos conocimientos y experiencia en los textos consultados, elaboré mi tesis, - con la ilusión de que en un futuro, no muy lejano, sirva como aportación, aunque humilde y sencilla, con la finalidad de regularizar conforme a las leyes y reglamentos vigentes, el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler con itinerario fijo, - el cual enfoqué hacia las concesiones, como acto administra

tivo discrecional a cargo de la Administración Pública, necesarias para su prestación, por lo que trataré de demostrar que esa actividad, el transporte de pasajeros, primeramente debe ser declarada como servicio público, a efecto de que las personas físicas o morales con pretensión de dedicarse a la prestación del servicio, estén en aptitud de obtenerlas, y que dichas concesiones, por los motivos que expongo, deben ser expedidas o mejor dicho, suscritas por el C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

De esa manera fué conformada ésta tesis, que ahora someto a la consideración del H. Jurado.

## C A P I T U L O 1

## ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE URBANO EN MEXICO

## 1.1 EPOCA PREHISPANICA

A la llegada de los españoles a la ciudad de México, - quedaron maravillados con el esplendor y avence desarrollados por los pobladores de aquel entonces, sin lugar a dudas los relatos de la conquista se expresaron siempre en términos muy elogiosos respecto a su magnificencia antes de ser sojuzgada por las tropas de Cortés, sin embargo es posible obtener elementos suficientes para formar un juicio cabal acerca de las condiciones en que se hallaba la ciudad de Tenochtitlán en el año de 1520 a pesar de la falta de concordancia en algunos datos.

"La Ciudad presentaba en conjunto la forma de un cuadrado de tres kilómetros aproximadamente de lado y abarcaba una superficie de mil hectáreas...

Toda esa superficie había sido transformada durante dos siglos de actividad en una red geométrica y terraplenes alrededor de dos centros principales: el Templo Mayor y la Plaza de Tenochtitlán; el Templo Mayor y la Plaza de Tlatelolco, y de numerosos centros secundarios: los barrios." (1)

---

(1) SOUSTELLE, Jaques, La Vida Cotidiana de los Aztecas en Vísperas de la Conquista. Edit. Fondo de Cultura Económica. México, 1956. p. 25.

"El núcleo de la población o centro cívico y religioso se destacaba del conjunto con su gran Coatepantli o Recinto Sagrado, en cuyo centro se elevaba el templo de Huitzilo---pochtli. Rodeaba al recinto por los lados sur y poniente una plaza o espacio abierto sin construcciones en cuyos límites se encontraban los palacios de Moctezuma el joven al oriente, el de Axayácatl o casas viejas de Moctezuma al poniente, y al sur las casas de los nobles," (2)

Indudablemente todos los historiadores coinciden en expresar que el núcleo de la ciudad eran las construcciones -- antes referidas y que fuera de ese núcleo, la ciudad era totalmente lacustre y solo habían algunas poblaciones en tierra como lo fueron Tlacopan, Azcapotzalco. Chapultepec, Coyoacán, Huitzilopochco, Ixtapalapa, Culhuacán, Mexicaltzingo y otras. (3)

Las fuentes históricas aseguran que originalmente había dos islotes diferentes, el de Tenochtitlán y el de Tlatelolco, la costa alrededor de Tenochtitlán describía un --- vasto aro de círculo lleno de aldeas y ciudades rico en --- accidentes geográficos. (4)

Poco a poco la ciudad fué creciendo; la isleta no fué suficiente para la población y los mexicanos, siempre tena-

-----  
(2) FERNANDEZ, Justino et. al. Introducción al Estudio Urbanístico de los Planos. Planos de la Ciudad de México, -- Siglos XVI y XVII. Edit. Herrero. México, 1971. p. 37

(3) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. Los Servicios Públicos de la Ciudad de México. Edit. Porrúa Hnos. S.A. México, --- 1976. p. 1.

(4) Ibid. p. 2.

ces e industriales, empezaron a rodear la tierra firme de chinampas o huertos flotantes en el lago; pero no sólo servían para sembrar, sino que en ellas edificaban sus casas de adobe o carrizos, el material mismo empleado en las primitivas casas, y al ser estas de un solo piso en su mayor parte, facilitaron mucho la edificación en este terreno. Además las calles estaban distribuidas de tal modo, que contribuyeron también a la constitución topográfica del subsuelo, los Aztecas tuvieron que crear el suelo acumulando lodo sobre las balsas de juncos, ahondar los canales, terraplenar las orillas, construir calzadas y puentes. (5)

La condición insular de la ciudad obligó a los antiguos mexicanos a construir caminos para comunicarse con rapidez y seguridad con tierra firme, por lo que se dieron a la tesonera labor de construir amplias calzadas, que servían también de diques.

"Para hacerlas, comenzaron por plantar en el fondo del lago dos filas de pilotes; después se acumuló entre ellos un relleno de piedras y de arcilla batida." (6)

"El esfuerzo colectivo necesario para la construcción de las calzadas que unían a la ciudad con tierra firme debió ser gigantesco, pues hay que tomar en cuenta que mien-

-----  
 (5) GONZALEZ Obregón, Luis. Reseña Histórica del Desagüe del Valle de México 1449-1885. Memoria Histórica, Técnica y Administrativa de las Obras del Valle de México 1449 - 1900, Edit. Promexa Editoriales. México, 1979.p.p. 34 y 35.

(6) cfr. DIAZ del Castillo, Bernal. Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España. 12va. Ed. Edit.Porrúa--S.A. Colección Sepan Cuantos. México, 1980. p. 172.

tras en otros lugares sólo es necesario emparejar el terreno para hacer los cimientos, los mexicanos tuvieron que empezar su trabajo formando el terreno mismo, sin embargo "la ciudad no perdió, por la existencia de las calzadas, su carácter insular, pues siguió rodeada de agua por todas partes, lo que la hacía fortísima en su defensa, la más fuerte ciudad de las que encontraron a su paso los conquistadores."  
(7)

Las principales calles de la ciudad, escribe Cortés, - son muy anchas y muy derechas, y algunas son la mitad de -- tierra y la otra mitad de agua, por lo cual andan en sus ca noas, y todas las calles de trecho en trecho están abiertas por donde atraviesa el agua de las unas a las otras y en to das estas aberturas hay algunas que son muy anchas, hay sus puentes, de muy anchas y muy grandes vigas juntas y recias, bien labradas y tales que por muchas de ellas pueden pasar diez de a caballo juntos a la par. (8)

En una ciudad lacustre, como ha quedado acentado, el - transporte acuático desempeñaba un papel esencial en la mo- vilidad de la población de Tenochtitlán y los canales o ace- quias fueron durante más de cuatro siglos rutas de aprovi- sionamiento, comercio e industria en el corazón de la anti- gua ciudad de México; su importancia en la vida económica -

-----  
(7) LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 6.

(8) cfr. CORTÉS, Hernán. Cartas de Relación de la Con- quista de México. Edit. Porrúa Hermanos, S.A. México, 1957. p. 75.

hizo posible la existencia de pueblos que en el devenir de los años alcanzaron la estatura de ciudades.

Los historiadores refieren que las canoas debieron ser de buen tamaño y extensión, ya que los mexicanos expedicionaron militarmente contra las poblaciones ribereñas, sufriendose combates de tipo naval y usando las embarcaciones como transporte de sus ejércitos.

Seguramente los mexica, debieron convertirse en nautas y el arte de navegar debió irse perfeccionando conforme a sus necesidades y al grado de poderío que fueron alcanzando. En un principio el pequeño Acalli debió ser empleado en la pesca, después debió crecer la canoa para ser empleada en el tráfico con tierra firme, más adelante hubo que emplear mayores barcas en conquistar las ciudades de la orilla de los lagos, en transportar a los soldados que iban a las conquistas distantes.

Los embarcaderos eran dentro de los elementos urbanos, muy necesarios, el principal de ellos se llamaba Tetamazalco (lugar del sapo de piedra), el cual estaba ubicado en donde hoy se encuentra la Iglesia de San Lázaro, de donde partían las embarcaciones hacia Texcoco; otro estaba en una pequeña laguna que se formaba al sureste de la plaza de Tlatelolco y que dio después el nombre del actual barrio de la Lagunilla, tenía acceso por varias acequias y servía para descargar y guardar las canoas. (9)

(9) cfr. LOPEZ Rosado, Diégo G. op. cit. p. 7.

Fuera de la ciudad había también caminos, sólo que desde el punto de vista de la civilización occidental, éstos - pudieron parecer poco útiles, ya que no eran de harradura - ni carreteros, ya que los antiguos mexicanos no poseían bestias de carga ni se servían de carretas para transportar -- sus mercaderías, porque como ya se escribió anteriormente, - lo hacían a través de los lagos y lagunas utilizando las canoas, las cuales, como vehículos de combate primero, transporte después y diversión finalmente, forman un compendio - de una trascendencia tal que incidió en la transformación - constante de la urbe indígena, colonial y moderna. (10)

---

(10) Ibid. p. 8.

## 1.2 EPOCA VIRREINAL.

Años después de la conquista, la ciudad de México mantenía algunas de sus características anteriores, es decir, sus calles continuaban siendo lacustres, de tierra y agua y otras más, solamente de agua.

No obstante que México era la única ciudad de América con amplios y sólidos edificios, con Universidad, colegios, iglesias, y notable por su antigua fama, sus riquezas y excelente clima, no podía ser considerada mas que como un grupo de casas españolas encerradas dentro de la traza geométrica en el diseño de calles y plazas. (11)

Aún quedaban en la antigua ciudad mexicana bastantes canales o acequias, por donde navegaban canoas y trajineras cargadas de efectos y verduras. Sobre estas vías acuáticas se tendían puentes, los cuales, algunos dieron el nombre a las calles, nombres que persistieron aún después de desaparecidos tanto acequias como puentes. (12)

En la ciudad de México había a finales del siglo XVIII un total de 805 vehículos para personas: 265 de providencia o de alquiler (simones), 43 ómnibus, 36 guayines, 68 carretelas y 5 berlinas (públicas), 112 coches particulares, 104 landós, 96 carretelas y 76 tilburís. Había en la capital, -

-----  
 (11) RIVERA Cambas, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental. Edit. Porrúa S.A. México, 1962. p. 7.

(12) Cfr. TORRES Quintero, Gregorio. México Hacia el fin del Virreinato Español. Edit. Patria S.A. México 1964.- p. 31.

además 640 carretas de carga y 366 carretones. (13)

Es indudable que al existir ya vehículos de transporte, las calles o avenidas de la antigua ciudad tuvieron que ser modificadas, fortalecidas y reparadas, tal es el caso de las calzadas aztecas originales, que conectaban la ciudad con Guadalupe al norte, Tacuba al oeste y Mexicaltzingo y Coyoacán al sur; en las postrimerías de la Nueva España se construyeron nuevas vías de acceso a la ciudad, como el camino que iba al sureste hasta los Reyes y más lejos aún. (14)

En un principio las avenidas internas de la ciudad debieron ser calles y canales, pero durante la colonia se dió preferencia a las calles, cambio que exigió un trabajo excesivo en el acarreo y colocación del relleno de tierra. Una gran parte de este esfuerzo fué una actividad continua hasta fines del virreinato, la pavimentación de las calles, -- realizada con éxito con las piedras globulares del Río de Tacubaya, llamadas tenayucas, suprimió gradualmente el polvo y el lodo de los sectores centrales de la ciudad. (15)

"En el año de 1769, el virrey Marqués de Croix emprendió la tarea de proveer de empedrados a la ciudad y hacer poner embanquetados de loza ..." (16)

-----  
 (13) Enciclopedia de México. T. II "Comunicaciones". -- Edit. Porrúa S.A., México, 1967. p. 404.

(14) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 60.

(15) Ibid. p. 61.

(16) RIVA Palacio, Vicente. México a Través de los Siglos. T. II. Edición Facsimilar, Publicaciones Herrerías, -- México, S/F., p. 869

"Cuando Bucareli se hizo cargo del gobierno de la Nueva España, las calles de la capital presentaban un triste aspecto, sin cloacas ni albañales, sin banquetas ni empedrados, formábanse en ella grandes depósitos de aguas corrompidas, las basuras arrojadas de las casas se reunían en montones que alcanzaban tanta altura que algunos de ellos, y en parajes muy frecuentados, tenían el aspecto de una colina; faltaban importantes servicios municipales y entre ellos el de alumbrado público." (17)

Sin embargo, durante el virreinato, se hicieron algunos esfuerzos para evitar el mal aspecto, la suciedad y la insalubridad: rectificación de los primeros trazos, apertura de nuevas arterias, aumento de los espacios verdes, empedrados, aceras, drenajes, cajas de agua, fuentes, arbolado en las calles, estatuas y monumentos, entre otras, son las mejoras que debieron hacerse en la ciudad para lograr el tránsito de vehículos. (18)

El cabildo de México se opuso con frecuencia a que los carros y carretas herradas tirados por bueyes o mulas que se usaban para el transporte de carga, entrasen a las calles empedradas de la ciudad y por donde hubiera caños de agua porque las destrozaban, además de dificultar la circulación. Aunque esta actitud de las autoridades puede consi-

-----  
(17) Idem.

(18) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 62.

derarse razonable y práctica, no podía afirmarse lo mismo - de la solicitud que el fiscal del Real Consejo de Indias hizo en 1578, para que se expidiera una cédula de prohibición de los coches en la ciudad de México y que fueran retirados los que en ella había. Ante esa amenaza, el Cabildo tuvo -- que encomendar al Procurador General en Corte, Alonso Gómez de Cervantes que interviniera para impedirlo. (19)

Superado este grave obstáculo, el uso de los coches se popularizó en tal forma que en 1625 se aseguraba que de los 40 000 españoles que habitaban la ciudad, más de la mitad - tenían coche, y se estimó en más de 15 000 para esa época.- (20)

"Al Coronel Manuel Antonio Valdez Murguía se debió la introducción en la capital de los coches de alquiler, al aceptar el virrey Conde de Revillagigedo la propuesta que le hizo en 1793, de establecer una casa de coches que se alquilaran por horas. El servicio se inició con 8 coches de providencia, situados de dos en dos en la calle del Portal de Mercaderes ; en la Plazuela de Santo Domingo; en la Calle del Palacio Arzobispal y frente a las oficinas en la calle de Zuleta." (21)

Este es el primer antecedente que se tiene acerca de -

---

(19) cfr. GONZALEZ Obregón, Luis. op. cit. p.p. 233-239

(20) Idem.

(21) Ibid. p. 64

los coches de alquiler en la ciudad de México y del precio que cobraban por su servicio, el cual era por cuatro reales por hora durante el día y el doble por la noche. Valdez gozó de este contrato hasta 1802, en que se hizo uno nuevo -- por diez años, en favor de Carlos Franco y Antonio Bananeli, quienes aumentaron el número de coches a treinta, fijándoles un horario de servicio de las siete a la una y de las tres a las diez de la noche. (22)

A pesar de este histórico acontecimiento, se siguieron utilizando las canoas en los lagos de Chalco y Kochimilco, que penetraban a la ciudad por la Acequia Real y terminaban cerca de la plaza principal, fué la única que permaneció abierta en los tiempos coloniales, gracias a que en ella el nivel de agua se mantuvo lo suficientemente alto como para resistir el tráfico constante, era muy útil para todos los vecinos, pues a través de él se proveían de verduras, frutas, granos y materiales de construcción, pues como se anotó anteriormente, el Cabildo de la Ciudad de México prohibió que las carretas y carros de bueyes o mulas anduviesen por las calles empedradas o por las que hubiera caños de agua, para evitar que las destruyeran. (23)

-----  
(22) cfr. GONZALEZ Obregón, Luis. op. cit. p.p. 233-239

(23) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 64.

### 1.3 TRES ETAPAS.

#### 1.3.1 México Independiente.

Por todos es conocido que en Septiembre de 1810 don Miguel Hidalgo y Costilla inició el movimiento de Independencia en el pueblo de Dolores, Guanajuato, movimiento armado que culmina el 27 de Septiembre de 1821, cuando en la vieja capital novohispana entró triunfante el "Ejército de las — Tres Garantías" comandado por Agustín de Iturbide. Durante este movimiento de Independencia y el triunfo del pueblo mexicano sobre el imperio español, se registraron sucesos de gran trascendencia para la vida jurídica de la nueva nación mexicana y aún después de consumada ésta, hechos a los que no haremos referencia por no ser materia de este trabajo, — solo nos concretaremos a decir que con fecha 4 de Octubre — de 1824 se expidió la primera Constitución de México con el título de "Constitución de los Estados Unidos Mexicanos", — la cual fué el ordenamiento jurídico fundamental primario u originario de la Nación. (24)

Para este entonces, es decir, en la vida independiente de México, se seguían utilizando los varios canales aún existentes para la transportación, así tenemos que en el año de 1849 se presentó al gobierno el proyecto de Mariano —

---

(24) BURGOA Orihuela, Ignacio. Derecho Constitucional-Mexicano. Edit. Porrúa S.A., Quinta Edición, México, 1984, — p.p. 88 y 89.

Ayllón, que pretendía introducir tres barcos de vapor, destinados al servicio de Chalco y Texcoco y a unir Tacubaya, Guadalupe Hidalgo, San Angel y Tlalpan, utilizando todos -- los canales y acequias del Valle de México. En Mayo de 1850 el vapor "Esperanza" realizó su primer viaje a Chalco. Para 1853 el General Santana empezó a surcar el Canal de la Viga rumbo a Chalco y Mexicaltzingo. (25)

"Todavía en 1856 el Lago de Chalco era surcado por numerosas embarcaciones; en Agosto de ese año se terminó el canal de Santa Marta, que serviría para hacer el desagüe -- del Lago de Xochimilco, pero que se utilizaría también para la navegación; sin embargo esta forma de transporte estaba destinada a desaparecer porque su funcionamiento envolvía -- muchos problemas, como el que se menciona en 1862, acerca -- de que el canal de México a Texcoco se llenaba de arena -- cuando soplabla el viento, a pesar de que tenía un metro de profundidad y ocho de ancho.

Juárez, después de su triunfo sobre Maximiliano, nombró una comisión para que estudiara los problemas del Valle de México y propusiera solución adecuada para navegar libremente por el canal de Chalco y en 1869 autorizó a la empresa propietaria del vapor 'Guatimoc' para prestar servicio -- entre la ciudad de México y las poblaciones situadas en las orillas de los lagos." (26)

-----  
 (25) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 139

(26) SIERRA Carlos J. Historia de la Navegación en la Ciudad de México. Sría. de Obras y Servicios del D.F. Colección Popular Cd. de México. México, 1973. p.p. 67 a 90.

Las acequias, canales y vías utilizadas por canoas y vapores, pronto desaparecieron, debido a la desecación de los lagos, la transformación urbana y el crecimiento de la ciudad.

Los tranvías ocuparon un capítulo especial dentro de las comunicaciones de la ciudad de México, su desarrollo -- fué sincrónico con el de los ferrocarriles y al pasar los años se fueron separando poco a poco hasta constituir dos medios de transporte paralelos, a pesar de que en sus principios se confundían realizando un transporte específicamente suburbano y foráneo, uniendo a la capital con las villas, pueblos vecinos y los distantes barrios.

José Gómez de la Cortina, Conde de la Cortina y de Castro, fué quien inició el sistema tranviario en la ciudad de México en 1852, cuando se propuso comunicar a las poblaciones vecinas en donde las familias acomodadas tenían sus casas de campo y adonde se volcaban tradicionalmente los habitantes de la ciudad en busca de recreo y descanso. (27)

En 1856 se otorgaron varias concesiones para construir vías de ferrocarril, de entre las que destaca la que se dió el 13 de Agosto a Jorge Luis Hammeken, para tenderlas desde la plaza de armas de la ciudad de México hasta Tacubaya; --

-----  
 (27) TORRE Villar, Ernesto de la. La Capital y sus Primeros Medios de Transporte: Prehistoria de los Tranvías. Revista Histórica Mexicana No. 34, Octubre-Diciembre 1959, -- Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1968. p.p. 215 a-248.

posteriormente en 1861, otra concesión autorizó un ferrocarril de México a Chalco. A una compañía del ferrocarril de México a Veracruz en 1863 se le permitió tender en las calles de la capital vías férreas servidas con carruajes tirados por caballos en el trayecto de la plazuela de Buenavista hasta la esquina de San Hipólito, donde se unía con el ferrocarril. (28)

En 1858 había coches de alquiler y de providencia distribuidos en sitios, los cuales se encontraban localizados en: la plaza principal, frente a la diputación y las plazuelas de Santo Domingo, Colegio de Niñas, Guardiola y San José de Gracia, dichos vehículos sumaban un total de 116 coches, 24 omnibuses y guayines y 16 carretelas. (29)

Para 1864, según Juan N. del Valle, la capital tenía sitios de coches de providencia en la plaza principal, servido por 53 coches; en el Colegio de Niñas, con 20; en Santo Domingo, con 18; en el Seminario, con 10; en Guardiola, con 7; en la Mariscalá, con 6; en San José de Gracia, con 3 y en el Hotel Iturbide, con 3. En la calle de Venegas se situaba un coche de alquiler de propiedad particular. En la esquina del Portal de Mercaderes y primera de Plateros estaba un sitio de 26 carretelas, que transitaban por las inmediaciones de la ciudad y en la esquina del Coliseo Viejo y

---

(28) cfr. RIVERA Cambas, Manuel. op. cit. p.p. 344 a - 346.

(29) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 141.

Colegio de Niñas había un ómnibus y una carretela que hacían viajes para el pueblo de Atzacapotzalco. (30)

Frente al Palacio Municipal, en la Plaza de Santo Domingo, en la del Seminario, la de Villamil, la Mariscalá, - la calle de Vizcaínas, San José de Gracia, de Venegas, de Celaya, de Dolores y Estampa de la Merced se establecían coches de alquiler, con número y sin el, que cobraban de las 6 de la mañana a las 10 de la noche, por una hora \$ 0.50 y de las 10 de la noche a las 6 de la mañana, un peso. (31)

### 1.3.2 EL PORFIRIATO.

Por porfiriato, se entiende el período en que gobernó al país el General Porfirio Díaz, ejerciendo de hecho una dictadura que comprendió del año 1877 a 1911.

Para 1880, los ferrocarriles del Distrito Federal prestaban un servicio innegable por su utilidad, al comunicar - el centro de la capital con Tacubaya, Mixcoac, San Angel, - Coyoacán, San Antonio, Tlalpan, La Villa de Guadalupe, Chapultepec, La Piedad, Tacuba, Atzacapotzalco, Peralvillo, San Lucas y Santa María, La Viga, Belem, las garitas y estaciones de los ferrocarriles, así como el Panteón de Dolores y la Hacienda de los Morales y ya se transportaban en ellos--

---

(30) VALLE, Juan N. del. cit. por. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 141.

(31) GOSTKOWSKI, Gustavo. Guía del Viajero de México a Veracruz. Edit. Baz S.A. México 1974, p.p. 15 y 16.

cerca de 5 millones de pasajeros, en los 100 vagones que diariamente recorrían los 90 Km. de vía que estaban en explotación. (32)

Los ferrocarriles del Distrito Federal tenían 173.4 Km. de líneas de explotación, además de los 20.9 Km. del ferrocarril del Valle de México, en el año de 1890, lo que permitía transportar 14.4 millones de pasajeros; ya en 1896 se contaba con un total de 242.9 Km. de vías.

La posibilidad de usar la energía eléctrica como fuerza motriz la planteó una compañía al Ayuntamiento el 14 de Abril de 1896, al solicitar permiso para cambiar primero en algunas calles y después en todas las líneas foráneas, el sistema de arrastre animal o de vapor por el de la electricidad con cable aéreo.

Los trabajos para electrificar el sistema dieron principio en 1898, colocando postes y tendiendo cables, cambiando el riel de "hongo" por el de "tranvía" que es plano. El 15 de Enero de 1900 se inauguró el nuevo servicio en la línea de México a Tacubaya y en 1902 había ya en todo el Distrito Federal cerca de 112 Km. de vías electrificadas, que permitían cruzar la ciudad hacia muy diferentes puntos, partiendo de la Plaza de Armas.

-----  
(32) cfr. RIVERA Cambas, Manuel. op. cit. p. 346.

"Fue tal el predominio que ejerció el servicio de ferrocarril y tranvías urbanos, que no obstante las mejoras y ensanchamiento de las calles de la ciudad, así como el aumento de su población, el número de carros y coches de alquiler se redujo fuertemente en este período: en 1891 el número de coches de alquiler descendió a 300, de los cuales -- 280 eran de planta y 14 o 16 extraordinarios, de los 996 -- que eran en 1829" según afirma Luis González Obregón. (33)

Durante el régimen porfirista los transportes urbanos y suburbanos de la ciudad tuvieron apreciables cambios, al finalizar 1876 había 30 sitios y 182 coches, al año siguiente, 206 coches de alquiler que a decir verdad eran carruajes tirados por animales flacos y maltratados. Para 1892, -- los coches de sitio tenían 312 movimientos diarios en promedio y su número total era de 1630. (34)

En 1900 había 37 coches de primera clase, 179 de segunda y 315 de tercera, en 1903 los de bandera azul o de primera se redujeron a 14, los de roja o segunda aumentaron a -- 401 y los de tercera, de bandera amarilla, a 349.

Para el 30 de Junio de 1906 había en la capital 8 sitios de coches de primera clase y 48 de segunda, con un total de 109 coches de primera clase y 825 de segunda; el ser

-----  
 (33) GONZALEZ Obregón, Luis. Los Coches de Alquiler. -- Revista Divulgación Histórica No. 16. T. III, cit. por. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 195.

(34) POMBO, Luis. México 1876-1892, cit. por. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 152.

vicio de carros había aumentado considerablemente su número respecto a los existentes en 1900, pues los carros de dos - ruedas sin muelles que eran 1034, llegaron a 2433, los de - cuatro ruedas sin muelles de 632 a 929 y los de dos y cua- tro ruedas con muelles, de 580 a 1396. (35)

Con el nuevo siglo entraron los vehículos revoluciona- rios, los automóviles, en 1903 había 136 y tres años des- pués 800, en lugares poco transitados la velocidad no excede- ría de 40 Km. y en los de mayor circulación de 10, donde é- ste era excesivo no debía sobrepasar a coches y tranvías, se- gún reglamento de 25 de Agosto del año citado, dictado por- el Gobierno del Distrito Federal. (36)

El servicio suburbano de tranvías continuó con trac- ción animal. Iztapalapa, Mexicaltzingo, Iztacalco y Santa - Anita, estaban unidos entre sí y con la capital por medio - de trenes de mulitas. (37)

### 1.3.3 MEXICO CONTEMPORANEO.

Entre Julio de 1911 y Marzo de 1912, fueron importados 242 automóviles cuyas marcas fueron Fiat, Cadillac, Protos, Packard, Reo, Oldsmobile, algunos de estos fueron utiliza- dos como coches de alquiler y camiones de pasajeros, con lo

-----  
(35) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p.p. 195 y - 196.

(36) Ibid.

(37) GONZALEZ Navarro, Moisés. La Vida Social. Histo- ria Moderna de México, El Porfiriato. Edit. José M. Cajica. México, 1970. p. 697.

que los vehículos de tracción animal tendieron a desaparecer.

El primer sitio de automóviles lo estableció en la Alameda el norteamericano M. C. Hurre; después se establecieron sitios en la Avenida Juárez, en Bolívar y 5 de Mayo, en 5 de Febrero y Salvador, en Argentina, en la Avenida Insurgentes, en la Calle de San Diego y otros más. (38)

Hasta 1925, los transportes de tracción animal continuaron prestando todavía importantes servicios a los habitantes de la ciudad; aún circulaban las carretelas de bandera azul y roja, mezcladas con la gran cantidad y variedad de automóviles, que sumaban éstos últimos mas de 40 000; en las casas de los ricos aún había caballerizas, pero ya empezaban a sustituirse por "garages" para automóviles. Buena parte del transporte de mercancías en la ciudad la efectuaban los carros de mudanzas y los carretones tirados por acémilas. (39)

En el año antes citado, las líneas de tranvías abarcaban una extensión de mas de 350 Km. y llegaban a todas las municipalidades del Distrito Federal y contaba entonces con 323 carros motores de primera clase, 82 carros remolcados de segunda clase, 29 carros motores para servicios fúnebres,

-----  
(38) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 253.

(39) CASASOLA, Gustavo. Seis Siglos de Historia Gráfica de México, 1325-1976. T. IV. Edit. Gustavo Casasola. México. 1976. p.p. 2184 y 2185.

27 carros para dolientes, 101 carros de carga y remolques y 16 carros diversos de tracción de sangre. (40)

En 1922 ya estaba prohibido circular en los dos sentidos de las calles, a pesar que su ancho permitía hasta 4 líneas de vehículos; debido al constante aumento de éstos, -- era necesario corregir las notorias deficiencias que mostraba el tráfico en la capital, por lo que en 1924 se mandaron instalar semáforos; la vigilancia de las calles donde los automóviles, carruajes, camiones y tranvías circulaban se duplicó; a los dueños de automóviles se les exigió que tuvieran como ayudantes a muchachos expertos en cuidar sus coches, para evitar que atropellaran a los transeúntes. (41)

Aún cuando continuó el uso del sistema lacustre de -- transporte en éste siglo para introducir efectos a la ciudad por los lagos de Texcoco, Xochimilco y Chalco, la transformación urbana y el crecimiento de la metrópoli de acuerdo a las normas impuestas por el progreso y la técnica moderna, obligaron a la desaparición del mencionado medio de transporte, pues las acequias, canales y vías utilizadas -- fueron desecadas para dar paso a las amplias avenidas. (42)

Como consecuencia de una huelga de los trabajadores -- tranviarios en 1917, hicieron su aparición improvisados ca-

-----  
(40) cfr. Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México. T. II. Edit. Porrúa S.A. México. 1971, p. 2185.

(41) GONZALEZ Navarro, Moisés. Población y Sociedad en México (1900-1970) cit. por. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 293.

(42) cfr. LOPEZ Rosado, Diego G. op. cit. p. 197.

miones para 10 pasajeros conducidos por sus dueños; con el transcurso del tiempo, aumentaron sus líneas a distintos --rumbos de la ciudad y formaron cooperativas y compañías. Es tos vehículos o camiones de pasajeros estaban provistos con vigas de madera, tablas y manteados, con lo que el gobierno de la capital solucionó el problema del transporte de pasajeros ocasionado por la mencionada huelga. (43)

---

(43) Ibid. p.p. 252 a 254.

## C A P I T U L O 2

EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL  
DISTRITO FEDERAL

## 2.1 CONCEPTO GENERAL.

A efecto de poder contar con un concepto general acerca de lo que es el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es necesario empezar a definir el servicio público, y después el transporte de pasajeros, en virtud de que no se tiene una definición integral del tema en cuestión.

Respecto al primero de los mencionados, Andrés Serra - Rojas dice lo siguiente:

"El servicio público es una actividad técnica, directa o indirecta, de la administración pública activa o autorizada 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 una necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de derecho público." (1)

Miguel Acosta Romero, al referirse al servicio público

-----  
(1) SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Doctrina, Legislación y Jurisprudencia. 12va. ed. T. I. Edit.-Porrúa S.A. México, 1983. p. 104.

lo hace de la siguiente manera:

"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)". (2)

De las definiciones antes transcritas, podemos afirmar que, le corresponde al Estado la satisfacción de necesidades colectivas mediante la prestación de los servicios públicos, constituyendo actividades de interés general, ya que en forma continua, uniforme, regular y permanente se satisfacen sus necesidades.

La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal confirma lo anterior al establecer en el párrafo primero de su artículo 23 la siguiente definición:

"Para los efectos de esta Ley, se entiende por servicio público la actividad organizada que se realice conforme a las leyes o 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."-(3)

-----  
 (2) ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 4<sup>a</sup>. Edición. Edit. Porrúa S.A. México, 1981. -- p. 450.

(3) Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal publicada en el D.O.F. el 29 de Diciembre de 1978, reformada según Decreto de fecha 28 de Noviembre de 1983.

Cabe subrayar, siguiendo al Doctor Andrés Serra Rojas, que el elemento esencial en las definiciones que acabamos de anotar y que ha permanecido inalterable, es la noción -- del interés general, es decir, el interés social para atender una necesidad general y apremiante a cargo del poder -- público.

Por lo que corresponde al transporte de pasajeros, y -- toda vez que tampoco se cuenta con una definición que globalice dicha actividad, a continuación se transcriben las siguientes:

"Transporte. En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se -- refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado." (4)

"Transporte. Traslado, conducción de personas o cosas -- entre dos lugares... Buque dedicado especialmente a llevar-

-----  
 (4) OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Argentina. 1974. p. 760.

mercaderías de un puerto a otro o a varios. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta. Contrato de transporte..." (5)

"Transporte. Acción de llevar de un sitio a otro, acarreo: transporte de mercancías..." (6)

"Pasajero. Transitorio o de breve duración... Cualquiera de los usuarios de un medio de transporte público. Por significado autonomástico, la persona que es transportada en un barco." (7)

"Pasajero. Transitorio, fugaz, de corta duración. Caminante. Transéunte... Viajero que emplea un vehículo o medio de transporte público. Por autonomía, la persona que es transportada mediante cierto precio en un buque." (8)

El Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, en su artículo 1<sup>o</sup> establece:

"El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un servicio público cuya prestación es facultad del Departamento de dicha entidad. En el ejercicio de esta facultad, corresponde al citado Departamento decidir si en vista de las necesidades del público, la prestación de di-

(5) CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. T. IV. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1977. p. 285.

(6) GARCIA-PELAYO y Gross, Ramón. Diccionario Larousse de la Lengua Española. 5a. reimpresión. Edit. Ediciones Larousse. México, 1982. p. 588.

(7) OSSORIO, Manuel. op. cit. p. 551.

(8) CABANELLAS, Guillermo. op. cit. T. III. p. 238.

cho servicio debe hacerse por el propio Departamento o si esa prestación puede encomendarse a empresas particulares..."(9)

De todas las definiciones antes enunciadas, en vista de que como ya lo apuntamos, no existe una definición que englobe el concepto del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, a continuación se propone el siguiente:

"El servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es la actividad técnica prestada por la Administración del propio Distrito Federal o por los particulares mediante concesión, la cual está organizada conforme a las leyes y reglamentos vigentes en dicha entidad, con el objeto de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente la necesidad de su población, consistente en trasladarla de un lugar a otro, mediante el pago de un precio previamente establecido."

---

(9) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de Abril de 1942.

## 2.2 ANALISIS DE LA LEGISLACION VIGENTE

El primer antecedente legal que se tiene acerca de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es la LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de Marzo de 1942, y toda vez que éste - trabajo se refiere a las concesiones que deben otorgarse a los particulares para desempeñar tal actividad, a continuación únicamente haremos referencia a los artículos de la citada Ley que hacen alusión a ellas.

"Artículo 1.- 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 deba sujetarse la prestación de dicho servicio."

Al referirse a la utilidad pública, significa que persigue la satisfacción de una necesidad general por parte de las autoridades del Distrito Federal, para lo cual les concede las facultades por el precepto enunciadas.

"Artículo 4.- El Departamento del Distrito Federal es competente:

b) Para expedir reglamentos sobre el tránsito y el transporte local dentro de la propia entidad, fijando las -

condiciones y requisitos a que deba sujetarse el ejercicio de tales actividades..."

Es inexacto lo dispuesto por este inciso, en virtud de que de conformidad con el artículo 73 fracción VI base la.- de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es el Congreso de la Unión el facultado para legislar en to do lo relativo al Distrito Federal, correspondiéndole al -- Presidente de la República el gobierno de la mencionada entidad, ejerciéndolo por conducto del Jefe del Departamento del Distrito Federal, según lo prescribe la Ley Orgánica -- del Departamento del Distrito Federal en su artículo 1<sup>o</sup>, en tal caso, es el titular del Ejecutivo Federal el facultado para expedir los mencionados reglamentos.

"c) Para tomar a su cargo, si así lo juzga conveniente la prestación del servicio público local de transportes o -- para otorgar permisos a personas físicas o morales para la prestación de dicho servicio, señalando los requisitos y -- condiciones a que deba sujetarse el otorgamiento de los per misos y la prestación del servicio."

Este inciso confirma la definición propuesta, ya que -- el Departamento del Distrito Federal puede prestar el servi cio o permitir que sea prestado por particulares mediante -- permisos, fijando los requisitos y condiciones para el efec to.

"d) Para ejercer la inspección y vigilancia de las em- presas y medios de transporte locales que operen dentro del Distrito Federal, con objeto de asegurar debidamente los in tereses del público..."

Como ya se dijo con antelación, al representar interés

general el desempeño de tal actividad, y al ser llevada a cabo por particulares, es competencia del Departamento del Distrito Federal, cuidar se satisfaga plenamente la necesidad colectiva.

"e) Para fijar y aplicar las sanciones en que incurran los permisionarios locales por violación de las disposiciones de la presente ley y de sus reglamentos, en los términos que éstos establezcan..."

En relación con el inciso antes comentado, al ejercer tal inspección y vigilancia y al no sujetarse el prestador del servicio (particular) a las condiciones fijadas por la autoridad, con apoyo en la ley y sus reglamentos, es obvio que le recaen sanciones por su inobservancia.

"Artículo 5.- El ejercicio de la actividad del transporte local dentro del Distrito Federal, deberá regirse por disposiciones reglamentarias, que pueden ser revisadas cuando las necesidades de la población así lo exijan."

Artículo que propiamente ordena que debe expedirse el o los reglamentos necesarios para regular el transporte de pasajeros en esta localidad, los que deben ser revisados y consecuentemente reformados, cada vez que las necesidades de la población lo hagan indispensable.

"Artículo 6.- Será necesario obtener la concesión o el permiso previo correspondiente a las autoridades del Departamento del Distrito Federal, para poder establecer y operar líneas locales de transporte de personas y de carga, y en general, para poner en servicio vehículos destinados a

la prestación de tales servicios dentro del propio Distrito."

Engloba en una forma general, los documentos que se obtienen, una vez satisfechos los requisitos para que los particulares se puedan dedicar a la actividad multicitada, y - que están señaladas en el ya comentado artículo 4 inciso -- c).

"Artículo 7.- Las concesiones o permisos indicados pueden expedirse a personas físicas o morales con exclusión de aquellas sociedades en que el capital se represente por --- acciones o certificados impersonales, siempre que llenen -- los siguientes requisitos:

a) Tratándose de personas físicas, ser mexicanos por -- nacimiento.

b) Tratándose de personas morales, deberán estar organizadas conforme a las leyes del país, y si tuvieron o llegasen a tener socios extranjeros, éstos deberán hacer manifestación formal de que se considerarán 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 fijan para el otorgamiento y aprovechamiento de dichos permisos, bajo la pena de perder en beneficio del Departamento, las inversiones que hubieren hecho y los derechos que se deriven de los mismos.

c) 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, inherentes al sistema o línea que se pretenda establecer o al vehículo de cuya prestación se trate, garanti

zando la prestación de un servicio adecuado a esas necesidades en la forma y términos que señalen los propios reglamentos.

d) Tratándose de concesiones que pretendan operar un mismo sistema de transporte o dentro de cualquier sistema - una misma línea, deberán organizarse con personalidad jurídica bastante para las obligaciones que se deriven de la naturaleza del servicio que intenten prestar, serán exigibles a todos los interesados a través de los representantes legales de la organización que se constituya, debidamente acreditados ante las autoridades del Departamento. Los estatutos, escrituras o bases constitutivas de estas organizaciones deberán ser sometidos a la aprobación previa del citado Departamento."

El artículo transcrito, es complemento o explicativo - del próximo anterior, al que tanto las autoridades como los particulares deben sujetarse, las primeras verificar se satisfagan tales requisitos para poder otorgar la concesión, y los segundos, cumplir con ellos a efecto de que puedan obtener la concesión correspondiente, para que puedan explotar el servicio.

#### REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL

Expedido el 27 de Marzo de 1942 por el entonces Presidente de la República Manuel Avila Camacho, con fundamento en lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la -- Constitución General de la República, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de Abril del mismo año,-

lo que viene a confirmar que no es el Departamento del Distrito Federal el facultado para su expedición, como lo prevé el artículo 4 inciso b) de la ley en materia de tránsito y transportes, sino es el titular del poder ejecutivo federal el investido de esa facultad.

"Artículo 1.- El transporte local de pasajeros en el Distrito Federal es un servicio público, cuya prestación es facultad del Departamento de dicha entidad. En el Ejercicio de esta facultad, corresponde al citado Departamento decidir si en vista de las necesidades del público, la prestación de dicho servicio debe hacerse por el propio Departamento, o si esa prestación puede encomendarse a empresas o particulares. En este último caso, quede a juicio del Departamento dictar, cuando el servicio del público llegue a hacerlo necesario, las medidas encaminadas a lograr la coordinación de los sistemas y medios de transporte."

Aunque es claro que lo dispuesto por el precepto reglamentario que se comenta, no es la definición del servicio público de transporte de pasajeros, si lo es que ello implica la satisfacción de una necesidad de la población de la entidad, lo que en clara confirmación de nuestra definición debe satisfacerse en forma continua, regular, uniforme y permanente, por parte del propio Departamento o bien por los particulares, de conformidad con las características que deben permanecer inalterables en todo servicio público.

"Artículo 2.- En caso de que las autoridades del Departamento del Distrito Federal estimen conveniente encomendar

la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros a empresas o particulares, estos deberán sujetarse para la explotación del servicio a las disposiciones del presente reglamento."

La disposición contenida en este ordenamiento, obliga a los particulares o las empresas, que por disposición del Departamento exploten el servicio, a obedecer el contenido de todo el reglamento en la prestación del mencionado servicio público de transporte de personas dentro de los límites territoriales del Distrito Federal.

"Artículo 3.- Para la explotación del servicio local de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por empresas o particulares, se requiere la autorización previa de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, sea cualfuere el tipo de vehículos empleados y su sistema de propulsión."

Contiene la prohibición expresa a las empresas o particulares, a efecto de que se abstengan de proporcionar el servicio, sin contar con la autorización de las autoridades competentes, misma que se les otorgará independientemente de los vehículos que se vayan a emplear así como su sistema de propulsión.

"Artículo 4.- La autorización a que se refiere el artículo anterior podrá consistir en:

- a) Concesiones;
- b) Permisos.

El otorgamiento de la concesión o permiso estará sujeto a las necesidades de la planeación del tránsito y de los

transportes en el Distrito Federal, de acuerdo a los estudios técnicos que al efecto lleven a cabo las autoridades del Departamento."

Enumera en forma sencilla los tipos de autorización que el Departamento del Distrito Federal podrá otorgar, a efecto de que los particulares, ya sean personas físicas o morales, puedan dedicarse a la actividad que hemos venido señalando, condicionando su otorgamiento a los estudios que haga el propio Departamento en cuanto a la planeación del tránsito y los transportes. Aquí únicamente pondremos atención a las concesiones, ya que son materia de este trabajo.

"Artículo 6.- Se requerirá la expedición de permisos, cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios fijos y cuyos servicios se paguen por viaje o por hora."

Condiciona el otorgamiento de los permisos para explotar el transporte de pasajeros, exclusivamente cuando se va ya a efectuar con vehículos que no tengan itinerario fijo, es decir, que no estén obligados a recorrer una ruta fija o previamente determinada por la autoridad correspondiente.

"Artículo 7.- Sólo se tomarán en consideración solicitudes relacionadas con el otorgamiento de concesiones para explotar servicio de transportes, cuando previamente exista una declaratoria pública del Departamento sobre la necesidad de llevar a cabo la prestación de determinado servicio, de acuerdo con los estudios técnicos respectivos. Esa declaratoria dará a conocer en síntesis el resultado de dichos estudios."

Podemos afirmar por eliminación, que si en el artículo anterior se establece que los permisos se otorgan para los vehículos que no tengan una ruta fija, entonces las concesiones se dan a los particulares para que estén en condiciones de explotar la transportación de personas en vehículos a los cuales la autoridad, les establezca un itinerario fijo o dicho de otro modo, ruta fija.

A fin de que se pueda otorgar la concesión, es menester que previa a la solicitud para su otorgamiento, exista una declaratoria pública por parte del Departamento del Distrito Federal, en la que se justifique la necesidad de llevar a cabo esa actividad.

"Artículo 15.- El Departamento del Distrito Federal hará la declaratoria a que se refiere el artículo 7 de este reglamento, cada vez que lo exijan las necesidades del transporte público en esta entidad; pero en ningún caso deberá dejarse transcurrir un término mayor de tres años, sin que se haga la expresada declaratoria; la cual deberá publicarse por medio de los órganos oficiales de publicidad para que los interesados en la explotación a aprovechamiento del citado servicio, puedan tomarla como base al formular su solicitud de concesión.

En caso de que al vencerse un plazo de tres años no hubiere habido necesidad de hacer modificaciones en los servicios de transporte de pasajeros que ameriten el otorgamiento de una concesión, la declaratoria que se expida se hará precisamente en ese sentido."

El presente artículo, confirma lo establecido en el precepto antes comentado, además de que impone la obligación a las autoridades del Departamento del Distrito Federal de hacer una declaratoria por lo menos cada tres años, debiendo publicarla en los órganos informativos oficiales y en los casos en que exista la necesidad de modificar los transportes públicos de pasajeros; en caso contrario, precisamente la declaratoria deberá hacerse en el sentido de que no existe tal necesidad.

Hasta aquí hemos notado que tanto la ley como el reglamento referentes al servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, hacen alusión en forma indistinta tanto a permisos y autorizaciones, al respecto Miguel Acosta Romero señala lo siguiente, equiparando con ellos a la licencia:

"La doctrina y la práctica administrativa no coinciden en cuanto al contenido de las nociones de permiso, licencia y autorización. A veces se les confunde con otros conceptos principalmente con el de la concesión.

Gramaticalmente significan:

Licencia es la facultad que otorga el Poder Público para hacer algo.

Permiso, es el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo.

Autorización, es el acto por medio del cual se confiere a una persona el derecho para realizar una conducta.

Como puede apreciarse, estos tres conceptos en el fon-

do son sinónimos y varían sólo en cuestiones específicas o de grado.

Jurídicamente pueden tener los siguientes contenidos:

1. Permiso, licencia o autorización es el acto administrativo por medio del cual se otorga por un órgano de la Administración, o un particular, la facultad o derecho para realizar una conducta o para hacer alguna cosa.

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

3. Licencia y permiso. También pueden entenderse dentro de la relación de trabajo, como el acto por el cual el superior jerárquico, permite a los inferiores ausentarse de sus labores por períodos cortos de tiempo, con o sin goce de sueldo." (10)

Los tres conceptos referidos por el autor son sinónimos en el fondo, ellos relacionados con la concesión, tienen una marcada diferencia, ya que el régimen de las licencias, permisos y autorizaciones, no se le exige al particular que tenga capacidad financiera y técnica, como tampoco en el procedimiento para otorgarlos se le pide garantía, a mayor abundamiento, no rigen los principios de rescate y reversión.

-----  
(10) op. cit. supra. p.p. 485 y 486.

En la concesión no existe un derecho previamente establecido para el solicitante, ni la autoridad está obligada a otorgarla, aunque se hayan cumplido todos los requisitos para tal efecto.

La concesión puede definirse como el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular para explotar un servicio público, dentro de los límites y condiciones que señala la ley. Definición ésta, siguiendo los conceptos del autor Miguel Acosta Romero. (11)

Papel importante en el otorgamiento de las concesiones es el que representan las disposiciones contenidas en el capítulo III denominado "De la prestación de los servicios públicos" de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, cuyos artículos relativos comentamos a continuación: (12)

"Artículo 22.- La prestación 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 reúnan los requisitos correspondientes."

---

(11) Ibid. p. 413

(12) Op. cit. supra.

Este artículo se refiere a la obligación que tiene el Departamento del Distrito Federal como unidad administrativa dependiente del Ejecutivo Federal, de proporcionar servicios públicos a los habitantes de la entidad, pudiendo encomendarse tal prestación a quienes reúnan los requisitos que al efecto se establezcan, mediante concesión limitada y temporal por disposición del Presidente de la República, ya -- que es este quien tiene a su cargo el gobierno del Distrito Federal, de conformidad con lo que establece el artículo 73 fracción VI base 1<sup>a</sup>. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 1<sup>o</sup> de la ley en comento.

"Artículo 23.- Para los efectos de esta ley, se entiende por servicio público la actividad organizada que se realice conforme a las leyes o 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 declaración oficial de que determinada actividad -- constituye un servicio público, implica que la prestación de dicho servicio es de utilidad pública. El Ejecutivo Federal podrá decretar la expropiación, limitación de dominio, servidumbre u ocupación temporal de los bienes que se requieran para la prestación del servicio."

El primer párrafo, como lo apuntamos en páginas anteriores, contiene una definición de servicio público, por lo que hace al segundo párrafo, ya dijimos que corresponde al Departamento del Distrito Federal declarar públicamente la-

actividad que debe considerarse como servicio público y que ello implica la obligación de satisfacer una necesidad colectiva; en cuanto a la expropiación, limitación de dominio, servidumbre u ocupación temporal que podrá decretar el Ejecutivo Federal, podemos afirmar que se refiere a los lugares en que se establecen las terminales o cierres de circuito, de los vehículos que desarrollan la actividad materia de este estudio.

"Artículo 24.- Cuando a propuesta del Jefe del Departamento del Distrito Federal, el Presidente de la República decida que un servicio público debe ser prestado en colaboración con particulares, dicho Jefe tendrá a su cargo la organización del mismo y la dirección correspondiente."

Establece la decisión que en determinado momento toma el Presidente de la República a efecto de que los particulares presten el servicio público, desde luego a propuesta -- del Jefe del Departamento del Distrito Federal, nótese que quien decide sobre este aspecto es el titular del Ejecutivo Federal.

"Artículo 25.- A fin de que una empresa particular pueda prestar un servicio público, será necesario que, además de darse los presupuestos que prescriben los artículos anteriores de éste capítulo, el Presidente de la República, a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, le otorgue una concesión en la que se contengan las normas básicas que establece el artículo 27, así como las estipulaciones contractuales que procedan en cada caso.

Las concesiones de servicios públicos sólo podrán otorgarse a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana; en este último caso, deberán tener su capital social representado por acciones nominativas."

"Artículo 27.- Las concesiones para la prestación de servicios públicos que otorgue el Presidente de la República a proposición del Jefe del Departamento del Distrito Federal, se sujetarán a las siguientes normas..."

Estos dos artículos, aparentemente son contradictorios entre sí, ya que el primero establece que el Presidente de la República otorgará concesiones a los particulares para que puedan prestar un servicio público, a través del Jefe del Departamento del Distrito Federal, lo que puede ser justificable en tanto que este funcionario, de conformidad con lo establecido por el artículo 73 fracción VI base 1<sup>a</sup>. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 1<sup>o</sup> de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal tiene a su cargo el gobierno del propio Distrito Federal, a virtud de nombramiento que en forma directa recibe del titular del Ejecutivo Federal.

No obstante lo anterior, debemos tener muy claro que el Gobernador "nato" o primera autoridad administrativa en la multicitada entidad, es precisamente el Presidente de la República, por mandato Constitucional.

A ese respecto, el Doctor Ignacio Burgoa Orihuela di--

ce: "La fracción XX del artículo 89 constitucional dispone que el Presidente tendrá las facultades y obligaciones que expresamente le confiere la propia Constitución,... Ahora bien, el ámbito más amplio de atribuciones presidenciales se demarca por lo establecido en la fracción I de dicho precepto, que faculta al citado funcionario para proveer, en la esfera administrativa, a la exacta observancia de las leyes que expida el Congreso de la Unión. Esta facultad, que al mismo tiempo importa una obligación, la puede desempeñar el presidente mediante la formulación de normas jurídicas abstractas, generales e impersonales que en cada ramo de la administración pública configuran los reglamentos heterónomos... Ahora bien, la facultad reglamentaria no impide que el Presidente de la República provea a la exacta observancia de la Leyes que dicte el Congreso, al través de acuerdos, decretos o resoluciones de carácter concreto, individualizando y particularizando, es decir, realizando actos de índole administrativa de diverso y variado contenido y múltiple motivación y teleología. En este último supuesto es donde se encuentra el dilatado ámbito de competencia constitucional del Presidente, pues el desempeño de las facultades que lo componen abarca todos los ramos de la administración del Estado susceptibles de legislarse por el Congreso de la Unión en los términos que señala la Constitución..." (13)

-----  
 (13) BURGOA Orihuela, Ignacio. Derecho Constitucional-Mexicano. 4a. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1982. p. 762.

En tal virtud, el segundo de los artículos que aquí se comenta, al establecer que el Presidente de la República es el facultado para otorgar concesiones a propuesta del Jefe del Departamento del Distrito Federal, no deja lugar a dudas que es el Primer Mandatario de la Nación el que originalmente le corresponde esa facultad en uso de sus atribuciones administrativas.

A mayor abundamiento, el Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal (14), señala en su artículo 5<sup>o</sup> las atribuciones no delegables del Jefe del Departamento -- del Distrito Federal, dentro de las cuales no se contiene la de otorgar concesiones, ya que el legislador no quiso -- que tal facultad o atribución saliera de la competencia del Presidente de la República, lo que significa que no es el Departamento del Distrito Federal el que las otorga, sino -- es en forma directa el titular del Ejecutivo Federal, lo -- que desvirtúa por completo la aparente contradicción entre los dos artículos comentados.

"Artículo 28.- La caducidad de las concesiones será de clarada administrativamente por el Presidente de la República, a proposición del Jefe del Departamento del Distrito Federal..."

-----  
 (14) Publicado en el Diario Oficial de la Federación - el 25 de Agosto de 1985.

Lo aquí establecido, en obvio de repeticiones, quien o torga la concesión está facultado para declarar su caducidad, y toda vez que es obligación del Jefe del Departamento del Distrito Federal mantener informado al Presidente del desempeño de sus actividades y del desarrollo del Departamento a su responsabilidad, y que este es el facultado para vigilar las concesiones, entonces surge la propuesta a que se refiere el artículo presente, declarando tal caducidad cuando existan motivos suficientes para ello.

### 2.3 MODALIDADES

Las modalidades en el transporte de personas dentro -- del Distrito Federal, se refiere a la forma o el modo en -- que este servicio público se efectúa. Tal es el caso del -- transporte urbano en autobuses, que en la actualidad el pro-- pio Departamento del Distrito Federal proporciona por con-- ducto del Organismo Público Descentralizado, denominado "Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100" (15), mismo -- que se realiza con itinerario fijo.

Tratándose del transporte de pasajeros en automóviles-- de alquiler, las modalidades no son otra cosa que a las que se refieren los artículos 6 y 7 del Reglamento para el ser-- vicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Fe-- deral transcritos anteriormente, es decir, sin itinerario -- fijo y con itinerario fijo, en virtud de que el citado artí-- culo 6 al disponer que sólo se expedirán permisos para ex-- plotar dicho servicio en automóviles que no tengan itinera-- rio fijo y cuyos servicios se paguen por viaje o por hora,-- y repitiendo lo acentado en páginas anteriores, el artículo 7 por su parte se refiere por eliminación, a la explotación del servicio por vehículos automotores que si tengan un iti-- nerario fijo, para lo cual las personas físicas o morales -- encargadas de su explotación, necesitan obtener concesión.

---

(15) Creado por Decreto Presidencial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de Agosto de 1981.

El término itinerario que aquí se ha mencionado, significa: "Camino. Perteneciente a caminos. Descripción y dirección del camino que se va a seguir para llegar a un sitio." (16)

Por lo tanto, las modalidades son el itinerario que se debe respetar o no, en la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, o lo que es lo mismo, los prestadores del servicio están obligados a respetar una ruta previamente establecida o bien circular por cualquier calle o avenida en la prestación del servicio público en mención.

-----  
(16) PALOMAR De Miguel, Juan. Diccionario para Juristas, 1<sup>a</sup> Ed. Edit. Mayo Ediciones S. de R.L. México, 1981.- p. 748.

## 2.4 REQUISITOS PARA LA EXPLOTACION DEL SERVICIO

En la administración pública a cargo de la corporación política denominada "Estado", se encuentran bien definidas dos actividades, una interna y otra externa. Respecto de la primera, es de señalarse que está sometida a las normas y principios del derecho administrativo, ya que incide en la esfera jurídica de los gobernados, por tanto es necesario que los funcionarios emisores de los actos respeten estrictamente el principio de legalidad.

En pocas palabras, la actividad administrativa externa es aquella que de alguna forma afecta la esfera jurídica de terceros, estableciéndose por virtud de ella, una relación jurídica entre el Estado y una o varias personas, puesto -- que en esa vinculación se persigue siempre el cumplimiento de los intereses públicos, cuya tarea es atributo de la propia corporación política.

Al referirse a los actos administrativos internos, dice que son aquéllos que se efectúan y tienen eficacia dentro de la propia administración, por consecuencia no producen efectos jurídicos en los particulares.

Por otra parte refiere el tratadista, que al no afectar esos actos derechos de terceros, no son objeto de revisión en la vía contenciosa. Sin embargo, algunos actos internos deben estar reglados por el derecho administrativo, como es el caso de la organización de las dependencias gubernamentales; la preparación de los presupuestos de egresos; la guarda, custodia y conservación de bienes de la nación; en donde se denota claramente que ciertos actos inter

nos son preparatorios de otros de índole externa y por tanto, deben apoyarse en la ley. (17)

#### 2.4.1 LEGALES

Para que de manera legal pueda explotarse el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal - en automóviles de alquiler con itinerario fijo, es necesario que las autoridades administrativas de la entidad cumplan con el principio de legalidad mencionado en los conceptos antes vertidos, el que también servirá de fundamento para que el particular solicite una concesión para prestar el citado servicio, es decir, que se emita una declaratoria pública por parte del Jefe del Departamento del Distrito Federal, en la que el propio funcionario determine que esa actividad constituye servicio público, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 fracción XII de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal (18), en relación con el 5<sup>o</sup> fracción XXI del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal (19), en concordancia con los artículos 7 y 15 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal (20), los cuales en el orden invocado, textualmente dicen:

"Artículo 20.- Al Departamento del Distrito Federal co

-----  
 (17) RIOS Elizondo, Roberto. El Acto de Gobierno. El Poder y el Derecho Administrativo. 1<sup>a</sup> Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1975. p.p. 377 y 378.

(18) Op. cit. supra.

(19) Op. cit. supra.

(20) Op. cit. supra.

responde el despacho de los siguientes asuntos en materia de obras y servicios:

XII.- Determinar la actividad que deba considerarse de servicio público."

"Artículo 5<sup>o</sup>.- El Jefe del Departamento tendrá las siguientes atribuciones no delegables:

XI.- Determinar la actividad que deba considerarse de servicio público, con base en las disposiciones de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, otras leyes y este Reglamento."

"Artículo 7.- Sólo se tomarán en consideración solicitudes relacionadas con el otorgamiento de concesiones para explotar servicio de transportes, cuando previamente exista una declaratoria pública del Departamento sobre la necesidad de llevar a cabo la prestación de determinado servicio, de acuerdo a los estudios técnicos respectivos. Esa declaratoria dará a conocer en síntesis el resultado de dichos estudios."

"Artículo 15.- El Departamento del Distrito Federal hará la declaratoria a que se refiere el artículo 7 de este Reglamento, cada vez que lo exijan las necesidades del transporte público en esta entidad; pero en ningún caso deberá dejarse transcurrir un término mayor de tres años, sin que se haga la expresada declaratoria; la cual deberá publicarse por medio de los órganos informativos oficiales de publicidad para que los interesados en la explotación o a--

provechamiento del citado servicio, puedan tomarla como base al formular su solicitud de concesión.

En caso de que al vencerse algún plazo de tres años no hubiere habido necesidad de hacer modificaciones en los servicios de transportes de pasajeros que ameriten el otorgamiento de una concesión, la declaratoria que se expida se hará precisamente en ese sentido."

#### 2.4.2 FORMALES

Para que formalmente se preste el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler, precisamente debe establecerse dicha actividad, satisfaciendo la necesidad de la población, misma -- que debe desarrollarse conforme la declaratoria pública de que hablan los artículos 7 y 15 antes transcritos, la cual versará sobre los aspectos a que se refieren los siguientes artículos del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal: (21)

"Artículo 8.- El Departamento del Distrito Federal, al hacer los estudios de planeación del tránsito y de los ---- transportes que funden la declaratoria de que habla el artículo anterior, tomará en cuenta los siguientes aspectos, atendiendo a la importancia que tengan los mismos en rela---

-----  
(21) Ídem.

ción con el problema a que cada declaratoria se refiera, a juicio de las autoridades encargadas de llevar a cabo esos estudios:

a).- Necesidad de establecer nuevos sistemas de transporte;

b).- Necesidad de dar servicio en zonas mal comunicadas en la actualidad o que carecen de medios de comunicación;

c).- Necesidad de que la capacidad del servicio propuesto sea adecuado a las necesidades del público."

"Artículo 9.- Cuando se trate de nuevos sistemas de transporte, los estudios deberán señalar las condiciones de factuosas de los sistemas en operación que traten de corregirse; las medidas que se hayan adoptado para remediar dichos inconvenientes y los resultados que se hubieren obtenido, o las consideraciones que pongan de manifiesto que no es posible corregir tales deficiencias sin recurrir al uso de sistemas distintos a los actuales. Deberán además, indicar el nuevo sistema que se proponga implantar."

"Artículo 10.- Cuando se trate de dar servicio en zonas mal comunicadas en la actualidad o que carecen de medios de comunicación, los estudios deberán señalar:

1.- Si la necesidad de comunicación se refiere:

a).- A barrios o zonas pobladas de la ciudad, en que no exista servicio de transporte que los comunique directamente con el centro de la propia ciudad, o con centros de comunicación, sociales, de recreo, o comerciales importantes;

b).- A barrios o zonas pobladas no directamente intercomunicados; o en caso de que tengan alguna comunicación, - si las líneas que en ellos prestan servicios están separadas por una distancia media de 400 metros en caso de zonas ya desarrolladas, es decir, en que la densidad actual de población exija de manera inmediata el establecimiento de nuevas líneas, o de 800 metros si se trata de zonas de baja densidad de población;

c).- A comunicar zonas de habitación con centros fabriles o de ligar zonas fabriles con centros importantes de comunicación y de aprovisionamiento;

d).- A ligar entre sí directamente centros de comunicación o de aprovisionamiento no directamente intercomunicados;

e).- A insuficiencia en la capacidad del servicio de alguna línea, indicando en este caso si la autoridad competente señaló plazos a los concesionarios respectivos para aumentar dicha capacidad de servicio y si los citados concesionarios no cumplieron con esa obligación; o si por no satisfacer los vehículos en servicio en alguna línea, los requisitos que los reglamentos señalen respecto a seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, exigidos por las necesidades del público por servir, se ordenaron substituciones de dichos vehículos y éstas no fueron llevadas a cabo por los concesionarios en los plazos señalados al efecto.

2.- Si se propone llenar dicha necesidad de comunicación por ampliaciones de recorridos de líneas existentes, - por el establecimiento de nuevos sistemas de transportes."

## C A P I T U L O 3

LA CONCESION DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL  
DISTRITO FEDERAL

## 3.1. NATURALEZA JURIDICA

En el capítulo precedente, dejamos en claro que el --- transporte de pasajeros en el Distrito Federal constituye - un servicio público, pues este se presta o proporciona a la población del Distrito Federal, conforme a las leyes o re-- glamentos vigentes en su circunscripción territorial de una manera continua, uniforme, regular y permanente, para satisfacer esa necesidad colectiva.

Pues bien, las concesiones que son otorgadas en mate-- ria de servicios públicos, y su naturaleza jurídica es cuestión harto debatida, cuatro son las soluciones que se dan.- Así tenemos que para algunos la concesión es un contrato; - para otros, es un acto unilateral; para algunos otros, constituye un acto mixto y; por último, es un acto administrativo discrecional.

Los juristas que sostienen que la concesión es un contrato son, entre otros: Aucoo, Dufour, Berthélemy, Moureaux y Gastón Jéze. Para los primeramente mencionados, "la concesión es un contrato que se celebra entre la administración- y un particular, por el cual éste se encarga de la realización de una obra y de la gestión de un servicio, mediante - ciertas ventajas, predominantemente de índole económica. Po

dría estimársele como un contrato de arrendamiento de obra, con la particularidad de que el precio se abona con los rendimientos que el contratista obtiene con la explotación del servicio en vista del cual la obra se realizó." (1)

El mencionado Gastón Jéze, señala las siguientes características para sostener su tesis:

"1.- Tener por objeto la explotación o funcionamiento de un servicio público; 2.- realizarse con gastos y riesgos a cargo del concesionario; 3.- consistir la remuneración de éste en el derecho que se confiere a percibir de los usuarios una taza por el uso del servicio; 4.- ser un contrato de larga duración y; 5.- ser un contrato administrativo propiamente dicho, porque el funcionamiento del servicio exige la aplicación de reglas que están fuera de órbita del Derecho Civil." (2)

Por las tesis antes enunciadas, obviamente podemos pensar que, efectivamente este acto tiene una naturaleza jurídica contractual, pues en primer término, existe la capacidad de las partes, sin la cual sería nulo el acto; también hay consentimiento recíproco libremente expresado, ya que no se impone como prestación personal o carga obligatoria - la de ser concesionario, ni tampoco de la otra parte, se im

-----  
 (1) GARCIA Oviedo, Carlos. et. al. Derecho Administrativo. T. II. 9<sup>a</sup>. Ed. Edit. E.I.S.A. Bogotá, Colombia, 1968. p. 310.

(2) Idem.

pone la exigencia de reclamar al Estado como un derecho, su otorgamiento forzoso. Observemos también, que existe el objeto, haciéndolo consistir en la construcción de la obra y la gestión del servicio. Por último, deduciríamos las formas contractuales.

El tratadista mexicano Andrés Serra Rojas, sobre la -- teoría contractual de la concesión dice:

"La concesión es el resultado de un contrato celebrado entre la Administración Pública y el concesionario, que es una persona física o una persona jurídica colectiva. El concesionario se encarga de la realización de una obra o de la prestación de un servicio mediante prestaciones de carácter económico." (3)

Aquí es importante hacer hincapié, en que no todo --- acuerdo que crea una obligación es un contrato. Así tenemos que reciprocidad no siempre significa contrato. Hay muchos- actos civiles que se celebran con reciprocidad de consentimiento, como lo son el matrimonio, la adopción y la aceptación de herencia, los cuales haciendo un análisis jurídico- penetrante, los separa de la esfera del contrato, el cual - no es materia del presente estudio, por lo que no entrare-- mos a su análisis.

-----  
 (3) SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo, Legis-  
lación, Doctrina y Jurisprudencia. T. II. 13a. Ed. Edit. Pó-  
 rrua S.A. México, 1985. p. 281

A manera de reafirmamiento de lo anterior, el género común de toda concesión es, la cesión al particular de una esfera de actuación originariamente a cargo de la administración pública, mediante dicha cesión, la administración transfiere a un particular la facultad de realizar tal o cual actividad o explotar algún servicio; lo característico y común es que tal transferencia es parcial, en virtud de que comprende una taza limitada de facultades y en ningún modo, la propiedad plena, pues el servicio público subsiste tras la concesión, tan es así, que la administración pública por el simple hecho de poseer esa titularidad constante e inderogable, mantiene sus facultades de imperio.

Respecto a la concesión como acto unilateral, podemos decir que es la teoría que se contrapone a la anterior, ya que para ella es un acto de Derecho Público, un acto de superioridad.

"La concesión es un acto administrativo por el cual se da poder a un individuo sobre una parte de la administración pública; y no se trata de constituir un derecho real sobre una cosa corporal, sino de ejercer una cierta actividad. Mas esta actividad no debe ejercerse como en la función pública, en nombre y representación del Estado, sino en nombre y por propia cuenta del concesionario." (4)

-----  
(4) MAYER, cit. por. GARCIA Oviedo, op. cit. p.p. 312- y 313.

Refiriéndose a la concesión como un acto unilateral, - el maestro Serra Rojas dice que la expedición de la concesión es un acto unilateral y meramente reglamentario, al afirmar que es un acto jurídico unilateral que se somete por un mandato del poder público, a una situación legal y reglamentaria predeterminada, sin que la voluntad del concesionario intervenga en ningún momento, ya que se concreta a aceptar las condiciones preestablecidas. (5)

Por lo que respecta a la teoría de que la concesión es un acto mixto, ve en esta un acto complejo cuyos resultados son mixtos, es decir un acto unilateral y otro contractual, cada uno de ellos con sus particulares efectos.

En este sentido, la concesión se descompone en dos elementos: la situación reglamentaria y el contrato administrativo. "La primera resulta de la organización del servicio público concedido, que es la mas importante. La situación contractual le está subordinada; es esencialmente de naturaleza financiera y está destinada a asegurar la remuneración al concesionario por la gestión que asume." (6)

"Para Bonnard, del carácter complejo del acto de la -- concesión, resulta que el concesionario se encuentra en una situación jurídica compleja, en el sentido de que es en par

---

(5) cfr. SERRA Rojas, Andrés. op. cit. p. 281.

(6) GARCIA CVIEDO, Carlos. op. cit. p. 315.

te reglamentaria y en parte contractual: reglamentaria en todo los poderes y deberes relativos a la organización y funcionamiento del servicio; contractual en todos los poderes y deberes resultantes de las ventajas personales, pecuniarias y de otra índole que le son otorgadas por vía de -- contrato." (7)

Así no está en situación puramente contractual, como el contratista de obras públicas, puesto que asegura el funcionamiento de un servicio público, ni estrictamente legal-o reglamentaria, como el funcionario público, porque no deja de ser un simple particular.

Al decir sobre la concesión como un acto mixto, el tratadista Andrés Serra Rojas refiere que ésta prevalece en diversos autores y explica lo siguiente:

Es un acto unilateral y un acto contractual. La concesión se descompone en dos elementos, la situación reglamentaria y el contrato administrativo. La situación reglamentaria resulta de la organización del servicio y es la parte mas importante; la contractual le está subordinada, es esencialmente de naturaleza financiera y está destinada a asegurar la remuneración al concesionario por la gestión que asume. Del carácter complejo del acto de concesión resulta que el concesionario se halla en una situación jurídica espe---

---

(7) BONNARD. cit. por. GARCIA Oviedo, Carlos. op. cit. p. 314.

cial, en el sentido de que en la parte reglamentaria se consignan todos los poderes y deberes relativos a la organización y funcionamiento del servicio; y en la contractual, + los poderes y deberes resultantes de las ventajas personales, económicas y de otra índole que le son otorgadas. Así no está el concesionario en una situación puramente contractual, como el contratista de obras públicas, puesto que el concedente asegura el funcionamiento de un servicio público; ni estrictamente legal o reglamentaria, como el funcionario público porque no deja de ser un simple particular. (8)

Actualmente, en la vida jurídica administrativa de Mé- xico, las concesiones se otorgan por medio de actos administrativos discrecionales, como lo veremos mas adelante, es - por ello que en este sentido nos adherimos a la tesis del - maestro Miguel Acosta Romero:

"Las concesiones se otorgan por medio de actos administrativos discrecionales, ya que los particulares no cele -- bran ningún convenio o contrato con la Administración para- ello, ni tampoco pueden pedirle el otorgamiento forzoso de- las concesiones..., desde nuestro punto de vista, la concesión constituye un acto administrativo discrecional, del Organo de la Administración Pública, que aplica en un caso -- las disposiciones que regulan la materia de la concesión.(9)

-----  
(8) cfr. CIGENA Altamirano. cit. por. SERRA Rojas, An- drés. op. cit. p. 281.

(9) ACOSTA Romero, Miguel. supra. op. cit. p. 413.

En las leyes, los reglamentos, decretos, circulares y acuerdos se fija el régimen jurídico al que se someten la - concesión, el concesionario y la actividad que se desempeña y por ende en conjunto constituyen normas de derecho público.

### 3.2 EL CONCESIONARIO

Por concesionario, debemos entender que es la persona física o moral, de nacionalidad mexicana, en este último caso, deberán tener su capital social representado por acciones nominativas, a quien por virtud de un acto administrativo discrecional de la autoridad administrativa y previo el cumplimiento de los requisitos que se establezcan, se le -- confiere la facultad de explotar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal -- en automóviles de alquiler, con itinerario fijo. (10)

#### 3.2.1 CAPACIDAD TECNICA

La capacidad técnica del concesionario se refiere a -- dos aspectos: personal y material.

La capacidad personal, consiste en los requisitos que el concesionario de servicio público debe reunir particularmente, o mediante el personal que contrate para desarrollar la actividad materia de la concesión.

En ese orden de ideas, tenemos que para poder explotar el servicio público multicitado, esta persona física o moral debe comprobar que es mexicano por nacimiento, indicar-

-----  
 (10) Vid. artículo 25 párrafo segundo, Ley Orgánica -- del Departamento del Distrito Federal. op. cit. supra.

los elementos de que dispone para poner en explotación el servicio y hacer declaración formal de que sus condiciones económicas le permitirán otorgar garantía amplia para el cumplimiento de las obligaciones provenientes de la concesión. Tratándose de personas morales, deberá comprobar que está organizada conforme a las leyes del país, y en caso de que tenga o llegue a tener socios extranjeros, éstos deberán hacer la manifestación formal de que se consideran como nacionales respecto de las concesiones, y de que se obligan a no invocar la protección de sus gobiernos, en lo que se refiere a las condiciones del aprovechamiento de las mismas (Cláusula Calvo), bajo la pena de perder en beneficio del gobierno del Distrito Federal o mejor dicho del Departamento del Distrito Federal, las inversiones que hubieren hecho o llegaren a hacer y los derechos que se deriven de ellas. (11)

Asimismo, la persona física de que se trate, debe ser mayor de edad y estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse. La persona moral, además de lo señalado en el párrafo precedente, deberá, a fin de comprobar que está organizada conforme a las leyes mexicanas, presentar la escritura constitutiva de la sociedad o los estatutos y bases constitutivas que justifiquen su existencia. (12)

-----  
 (11) Vid. artículo 17 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, op. cit. supra.

(12) Vid. idem. artículo 23.

Respecto a la capacidad material, se refiere a la justificación que debe darse a los medios necesarios de que dispone para satisfacer la concesión otorgada, especialmente del equipo necesario para realizar la actividad, esto es deberá contar con la cantidad de vehículos requeridos para satisfacer la exigencia colectiva y éstos, deberán tener -- las características que la autoridad expedidora de la concesión requiera, en cuanto a eficiencia, comodidad, seguridad e higiene. (13)

### 3.2.2 CAPACIDAD FINANCIERA

No menos importante que la anterior, la capacidad financiera del concesionario se hace consistir en tener el capital necesario que le permita contratar el personal que va a prestar el servicio, mismo que se dedicará a la explotación del servicio, originariamente facultad del órgano de la Administración Pública, y adquirir el equipo y los bienes que también se destinarán a tal efecto.

Con relación a lo anterior, el concesionario del servicio público deberá otorgar fianza, cuyo monto será en relación a la inversión que represente su capital en giro, ésta será la que a juicio de la autoridad, se juzgue bastante para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas -

---

(13) Idem. artículo 24.

de la concesión, entre las que se incluyen el pago de responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes, -- del incumplimiento de las condiciones fijadas en la concesión, que son la de proporcionar el servicio de transporte de pasajeros en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, comodidad e higiene, como también las que se derivan de accidentes y de las prestaciones establecidas en las leyes del trabajo. (14)

### 3.2.3 DERECHOS Y OBLIGACIONES

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

Esos derechos y obligaciones, parten de un principio general, o sea la obligación de asegurar el funcionamiento regular del servicio. El poder público tiene interés en que el servicio se preste de la manera más eficiente y continua, las medidas de policía aseguran estos propósitos.

A través de las obligaciones se asegura un régimen estricto para mantener el servicio en condiciones favorables. La concesión se reserva medios administrativos para obligar al concesionario al cumplimiento de sus deberes, como es el

-----  
(14) Cfr. idem. artículos 21 y 22.

poder de modificar el régimen del servicio.

Pero sería un error pensar sólo en obligaciones y no en derechos para el concesionario. Este hace fuertes inversiones y realiza no una labor de filantropía, sino un negocio que debe proporcionarle rendimientos normales y adecuados, que no lleguen a una explotación indebida del servicio.

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

Los concesionarios están obligados a proporcionar el servicio a todo el que lo solicite, de acuerdo con el principio de igualdad de los usuarios, sin embargo en la realidad se ofrecen serios inconvenientes que crean penosas situaciones.

"La legislación administrativa, reconoce determinados principios al concesionario, como facultades para expropiar, subvenciones, franquicias fiscales, ventajas pecuniarias, -- beneficios para mantener el equilibrio financiero de la empresa, y principios restrictivos como: que las concesiones sólo se puedan otorgar a mexicanos o sociedades mexicanas o mayoría del capital aportado por mexicanos. Las concesiones

sólo pueden ser traspasadas con autorización de la administración pública, prohibiéndose la cesión a Gobierno o Estado extranjero.

El concesionario debe ejecutar personalmente las obligaciones y aportar los elementos, sin olvidar que es un colaborador de la administración pública. Por otra parte, el concesionario es el propietario de los bienes de la concesión, pero no con una duración indefinida, ya que a su término y en virtud del derecho de reversión pasan a ser propiedad del Estado."(15)

"Los derechos derivados de la concesión, generalmente son personalísimos, y el concesionario debe, sino ejecutarlos por él mismo, ya que sería imposible, si vigilar personalmente su ejercicio. Las concesiones amplían el ámbito patrimonial del concesionario y le permiten obtener una utilidad derivada de su actividad personal y un rendimiento a sus inversiones, que es el incentivo que tienen para dedicarse a esa actividad." (16)

El concesionario tiene derecho a traspasar los derechos derivados de la concesión, previa autorización expresa y por escrito del Departamento del Distrito Federal, también podrá gravar o enajenar los medios utilizados para el-

-----  
(15)SERRA Rojas, Andrés. op. cit. supra. p.p. 290 y -- 291.

(16)ACOSTA Romero, Miguel. op. cit. supra. p. 419.

transporte, sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, y bienes muebles e inmuebles adquiridos para la prestación del servicio, en virtud de que son de su propiedad, - por el término de duración de la concesión o de su prórroga si la hubo, previa conformidad del propio Departamento, requisito sin el cual la operación no surtirá ningún efecto, - a cobrar por el servicio que proporciona a los usuarios, a solicitar el incremento de las tarifas, fundándola y motivándola de conformidad a la necesidad que dicta el interés público. (17). Asimismo, tiene derecho a que se le indemnice en los casos en que la autoridad decida rescatar la concesión, la cual será igual al valor de los bienes muebles - en la fecha del rescate, de conformidad al avalúo que practique alguna institución oficial autorizada. Dicho avalúo debe estimar las utilidades recibidas por el concesionario durante la época de la prestación del servicio (18), en el supuesto de que el concesionario demuestre que no obtuvo utilidad, se le resarcirá de los perjuicios que le sean causados por el acto (19), y por último, tiene derecho a que se le prorrogue la concesión, siempre y cuando a juicio del Departamento del Distrito Federal, hubiere cumplido en sus términos la concesión y que el concedente no resuelva suprimir o prestar directamente el servicio público, dicha prórroga la hará el Presidente de la República a proposición - del Jefe del Departamento del Distrito Federal. (20)

-----  
 (17) Cfr. arts. 31, 32, 43 y 44 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. op. cit. supra.

(18) Cfr. art. 27 fracción IX, párrafo segundo de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. op. cit.

(19) Idem. párrafo tercero.

(20) Ibid. artículo 29.

En virtud del acto administrativo discrecional por el que se otorga la concesión, se establece una relación jurídica entre el concesionario y la autoridad concedente, en ese sentido, al mismo tiempo que el prestador del servicio público de transporte de pasajeros queda facultado para explotarlo por medio de la concesión, obtiene derechos, también engendra una serie de obligaciones emanadas de los dispositivos legales y reglamentarios que rijen la prestación del mencionado servicio.

Así pues, tenemos que las obligaciones del concesionario consisten en: ejercitar personalmente los derechos derivados de la concesión, esto es a pesar de que contrate personal para ello, ya que la mayor de las veces es materialmente imposible hacerlo, pero el referido personal debe estar bajo su supervisión inmediata, no deberá transferir, enajenar o gravar los derechos derivados de la concesión, -- como ya lo apuntamos anteriormente, podrá hacerlo previa -- autorización de la autoridad concedente, debe contar con -- los elementos personales, materiales y financieros que le permitan prestar el servicio de acuerdo a las necesidades del público, tampoco podrá, sin la autorización del concedente ceder, gravar o traspasar, el equipo o los bienes destinados a la concesión, realizar las obras necesarias para prestar el servicio al público. (21)

-----  
(21) Cfr. ACOSTA Romero, Miguel. op. cit. supra. p.p. 421 y 422.

La legislación que regula las concesiones en materia de prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler con i t i n e r a r i o f i j o, establece una serie de obligaciones que tiene que satisfacer el concesionario, mismas que consisten en lo siguiente:

Conservar en buenas condiciones las obras e instalaciones afectas al servicio público, renovar y modernizar el equipo para su prestación conforme a los más recientes adelantos de la ciencia, otorgar garantía a favor del Departamento del Distrito Federal, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en la concesión, a prestar el servicio de modo continuo, uniforme, regular y per m a n e n t e a toda persona que lo solicite conforme a la tarifa aprobada, salvo que el usuario solicitante del servicio, se encuentre en estado de ebriedad o desaseo notorio, hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres, pretender que la prestación del servicio se efectúe fuera de la ruta autorizada o contraviniendo las disposiciones en materia de circulación de vehículos, establecidas en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. (22)

Además, en el propio documento de la concesión, se ha-

-----  
(22) Cfr. fracciones V, VII y VIII del artículo 27 de la Ley Orgánica del D.D.F. op. cit. supra.

rán constar estas obligaciones para el concesionario: declarar expresamente que se somete a las disposiciones que se establezcan en el reglamento que rige la prestación del servicio y a las estipulaciones que se señalen en la concesión, ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios (ruta), horarios, tarifas, especificaciones sobre equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia que exija la prestación del propio servicio, otorgar garantía, subsanar las deficiencias del servicio señaladas por el Departamento del Distrito Federal, aceptar la intervención del propio Departamento en la administración del servicio por existir grave riesgo de su suspensión o por resolución de la concesión por revocación, así como contar con el personal idóneo que tenga la educación y correcta presentación que exige el servicio público. (23)

Lógicamente, el Reglamento de Tránsito también obliga al concesionario a abstenerse de establecer sus estaciones-terminales en locales sin amplitud suficiente, ya que de lo contrario el estacionamiento de vehículos sería insuficiente, estas terminales deberán ubicarse en calles de poca densidad de tránsito, puesto que las maniobras de entrada y salida obstruirían la libre circulación en la vía pública. Tampoco deben establecer terminales en el cierre de circuito, obstruir la circulación de peatones y vehículos, perma-

-----  
 (23) Vid. artículo 16 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F. op. cit. supra.

necer mas tiempo del indispensable para el ascenso y descenso de pasajeros, producir ruidos que molesten a los vecinos y, efectuar reparaciones en la vía pública, salvo en el caso de aquellas imprevistas y sencillas que no requieran demucho tiempo para ello. (24)

---

(24) Cfr. artículos 195 y 196 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de Julio de 1976.

### 3.3 EL CONCEDENTE

A manera de continuidad del punto 3.2 antes tratado, - podemos afirmar que el concedente es la autoridad administrativa facultada por la ley para otorgar mediante un acto administrativo discrecional una concesión a una persona física o moral que se denomina concesionario, por la cual le faculta a explotar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler - con itinerario fijo.

#### 3.3.1 AUTORIDAD FACULTADA PARA OTORGAR LA CONCESION

Al Departamento del Distrito Federal le corresponde el despacho de los asuntos relacionados con el gobierno de dicha entidad, de conformidad con lo dispuesto con su Ley Orgánica, ésta establece que el Presidente de la República -- por virtud del mandato constitucional contenido en el artículo 73 fracción VI, base 1<sup>a</sup>, tiene a su cargo el gobierno del Distrito Federal, mismo que ejerce por conducto de un - funcionario público nombrado directamente por él, que se denomina Jefe del Departamento del Distrito Federal. (25)

Así tenemos, al igual que lo afirmamos en el capítulo segundo del presente trabajo, al analizar la legislación vi

-----  
 (25) Cfr. artículo 1<sup>o</sup> de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, op. cit. supra.

gente en materia de transporte de personas, que el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos posee la facultad y obligación inalienable e imprescriptible de proveer en la esfera administrativa, a la exacta observancia de las leyes que expide el Congreso de la Unión, la forma de llevar a cabo - esto, es mediante la expedición de reglamentos, normas jurídicas abstractas, generales e impersonales, pero ello no impide que para la exacta observancia de esas leyes, lo haga al través de otro tipo de disposiciones administrativas como lo son los acuerdos, decretos o resoluciones de carácter concreto individualizando y particularizando su contenido - (26), luego entonces, y para no incurrir en repeticiones innecesarias, a quien corresponde la facultad de expedir las concesiones en materia del servicio público en estudio, por constituir un acto administrativo discrecional de la administración pública, es indiscutiblemente el propio titular del poder Ejecutivo Federal, toda vez que si analizamos nuevamente la citada legislación, observaremos que el Jefe del Departamento del Distrito Federal, únicamente propone a su superior jerárquico se otorgue la concesión, y este último es quien toma la decisión, obviamente de la interpretación a contrario sensu del artículo 5<sup>o</sup> del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal, no se desprende la facultad de otorgar concesiones por parte de su titular, esto responde lógicamente a que el legislador no quiso que --

-----  
 (26) Cfr. BURGOA Orihuela, Ignacio. Derecho Constitucional Mexicano, 4a. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1982. -- p. 762.

tal facultad saliera de la esfera de competencia del Presidente de la República. (27)

### 3.3.2 FACULTAD DE VIGILANCIA DE LAS CONCESIONES

El gobierno de la República cuenta para el buen desempeño de sus actividades, con dependencias que integran la administración pública centralizada, de las cuales destacamos al Departamento del Distrito Federal, cuya función es atender todo lo relacionado con el gobierno de dicha entidad, así pues, en vista de que el Jefe del Departamento está obligado a someter al acuerdo del Presidente de la República los asuntos encomendados a la dependencia de su responsabilidad (28), así mismo, posee la facultad de supervisar los servicios públicos concedidos (29), esto lo hace por medio de inspectores, a los que los concesionarios están obligados a proporcionarles los informes que se requieran para conocer la forma de explotación del servicio, a mostrarles los libros de contabilidad, los expedientes y documentos concernientes a la situación material, económica y financiera, así como permitirles el acceso a las oficinas, almacenes, bodegas, talleres y demás dependencias. También las autoridades del Departamento, pueden solicitar informes periódicos a los concesionarios sobre el resultado de la explotación del servicio que comprendan plazos no mayores de un a-

-----  
 (27) Cfr. artículo 5<sup>o</sup> del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal. op. cit. supra.

(28) Cfr. artículo 17 fracción XVII de la Ley Orgánica del D.D.F., op. cit. supra.

(29) Ibid. artículos 20 fracción III y 24.

No y que contengan los datos técnicos, administrativos o estadísticos de los propios concesionarios, que permitan conocer la situación económica real del servicio, en relación con los intereses del público y del gobierno. (30)

A efecto de que el concedente se percate de que los vehículos afectos a la concesión continúan reuniendo las características de seguridad, higiene y comodidad, necesarias para proporcionar un adecuado servicio a la población, está facultado para revisarlos con la periodicidad que lo juzgue conveniente, aunque en la realidad actual, esa revista o inspección vehicular se efectúa cada año. (31)

El Jefe del Departamento del Distrito Federal, para llevar a cabo la vigilancia de las concesiones, cuenta con unidades administrativas adscritas a ese Departamento de su responsabilidad, éstas son la Coordinación General del Transporte y la Dirección General de Autotransporte Urbano, cuyas atribuciones se encuentran bien definidas en el Reglamento Interior de la dependencia. (32)

(30) Cfr. Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, publicada en el D.O.F. el 23 de Marzo de 1942

(31) Cfr. art. 39 párrafo primero del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F., en relación con el art. 58 del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, op. cit. supra.

(32) Cfr. artículos 2, 11 y 40 del Reglamento Interior del Departamento del Distrito Federal, op. cit. supra.

### 3.4 EL TITULO DE CONCESION

La última fase del procedimiento para otorgar la concesión, es que la autoridad administrativa aprecie si el solicitante cumplió con todos los requisitos, si tiene capacidad general para obligarse, técnica y financiera, que haya otorgado las garantías necesarias, y si lo estima conveniente, otorgará la concesión mediante un acto administrativo - discrecional, no como un acto obligatorio, reglado o vinculado, puesto que como lo anotamos en páginas anteriores, la autoridad no está obligada a otorgar forzosamente la concesión, sino al contrario, las leyes y reglamentos que la regulan, la facultan para tomar esa decisión discrecionalmente. (33)

#### 3.4.1 REQUISITOS LEGALES

Pues bien, para el otorgamiento de la concesión deben reunirse los requisitos legales correspondientes a tal efecto, los cuales consisten en lo siguiente:

El Departamento del Distrito Federal, en materia de obras y servicios, le corresponde determinar en primer término la actividad que ha de considerarse de servicio público (34), y ésta declaratoria oficial le corresponde hacerla al

(33) Cfr. ACOSTA Romero, Miguel. op. cit. p. 424 y 425

(34) Cfr. artículo 20 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. op. cit. supra.

propio Jefe del Departamento en cita, lo que implica que dicho servicio es de utilidad pública (35), tal declaración debe darse a conocer, en virtud de ser oficial, por conducto de los medios informativos oficiales que pueden ser el Diario Oficial de la Federación o bien la Gaceta Oficial -- del Departamento del Distrito Federal. (36)

Así tenemos, que sólo se tomarán en cuenta solicitudes para el otorgamiento de concesiones, cuando previamente exista la declaratoria referida en el párrafo precedente, -- misma que dará a conocer en síntesis el resultado de estudios técnicos sobre la necesidad de llevar a cabo la prestación del servicio a cargo de particulares, dichos estudios-- versarán sobre el establecimiento de nuevos sistemas de --- transporte, o bien sobre la necesidad de dar servicio a zonas mal comunicadas o que carecen de medios de comunica --- ción, o bien la necesidad existente de que la capacidad del servicio propuesto sea adecuado a las necesidades del públi co. (37)

Las concesiones, ya lo señalamos con anterioridad, pueden ser expedidas a favor de personas físicas o morales, -- con exclusión de aquellas sociedades en que el capital se -- represente por acciones o certificados impersonales, siem-- pre que reúnan los requisitos, tratándose de personas fisi-

-----  
 (35) Cfr. Ibid. párrafo segundo del artículo 23.

(36) Cfr. artículo 15 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F. op. cit. supra

(37) Cfr. ibid. artículos 7 y 8.

cas ser mexicanos por nacimiento, y tratándose de personas morales, deben estar organizadas conforme a las leyes del país, comprobar que poseen capacidad económica necesaria -- para satisfacer las exigencias derivadas del servicio, inherentes al sistema o línea que se pretenda establecer o al vehículo de cuya explotación se trate, garantizando la prestación de un servicio adecuado a esas necesidades en la forma y términos que señale el reglamento de la materia, tratándose de concesiones con las que se pretenda operar un -- mismo sistema de transporte o dentro de cualquier sistema -- una misma línea, deberán organizarse con personalidad jurídica bastante para las obligaciones que se deriven de la naturaleza del servicio que intentan prestar, se hagan exigibles a todos los interesados a través de sus representantes legales debidamente acreditados. Los estatutos, escrituras o bases constitutivas de estas organizaciones deberán ser -- sometidas a la aprobación del multicitado Departamento del Distrito Federal. (38)

#### 3.4.2 REQUISITOS FORMALES

Una vez que el Departamento del Distrito Federal, recibe la solicitud para obtener la concesión de las que aquí -- se ha hablado, tomando en cuenta la importancia de la explotación del servicio, exige al interesado un depósito en e--

-----  
(38) Cfr. artículo 7 de la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el D. F. op. cit. supra.

fectivo, con la finalidad de que el solicitante garantice - que continuará los trámites para obtener la concesión hasta una resolución definitiva, dicho depósito se devuelve al interesado en cuanto exista la resolución, y se perderá en el supuesto de que por causas imputables al propio solicitante el trámite se suspenda por un término mayor de tres meses.- (39)

El Departamento del Distrito Federal procederá a estudiar la solicitud, una vez constituido el depósito, atendiendo a las bases técnicas fijadas en la declaratoria, y si el resultado de dicho estudio fuere favorable, se hará del conocimiento del público el dictámen que sobre la solicitud haya recaído, por medio de los órganos oficiales de publicidad ya mencionados, con el fin de que durante el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de publicación, las personas que resultaren o pudiesen resultar afectadas presenten sus objeciones, las que deberán fundarse en las violaciones al reglamento de la materia, que a juicio de los opositores se hayan cometido al expedirse la declaratoria, al formularse la solicitud o al emitirse el dictámen respectivo. El Departamento del Distrito Federal procederá a dictar resolución favorable, si transcurrido el plazo mencionado no se presentan objeciones, tal resolución determinará las condiciones a que deberá sujetarse el concesiona-

-----  
(39) Cfr. artículo 18 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. op. cit. supra.

rio en la prestación del servicio que solicita, y las garantías que deberá otorgar para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, ésta resolución, de igual manera, se hará pública por medio de los mismos órganos oficiales de publicidad. (40)

Finalmente, se expide al solicitante que reunió los requisitos y otorgó las garantías mencionadas, un documento denominado TITULO DE CONCESION, documento en el que se consignan el nombre del concesionario, del concedente, el objeto de la misma, los vehículos que ampara, fecha de expedición, obligaciones del concesionario, plazo, causas de revocación, documento que como lo afirmamos anteriormente deber ser expedido o dicho de otra forma, suscrito por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

-----  
(40) Ibid. artículos 18 y 19.

## C A P I T U L O 4

## EXTINCION DE LA CONCESION

En el capítulo precedente, como se observa, dejamos acentado y para nosotros es muy claro, que el otorgamiento de la concesión consiste en un acto administrativo discrecional a cargo del órgano de la administración pública facultado por la ley para ello, es decir, en su otorgamiento no interviene la voluntad de los particulares, pues estos únicamente se concretan a reunir los requisitos para su obtención, sin que sea obligatorio para el ente público otorgarla una vez satisfechos aquéllos. En ese sentido, la concesión como tal, es un acto administrativo de tracto sucesivo, ya que sus efectos se prolongan a través del tiempo y el espacio, pues la misma se otorga por un determinado tiempo dentro del cual se engendran derechos y obligaciones para su titular o sea el concesionario.

## 4.1 CAUSAS IMPUTABLES AL CONCESIONARIO

Dentro de los derechos y obligaciones que en la concesión se generan para el concesionario, surgen causas o actos a cargo del propio titular de la concesión, que originan que el concedente de por terminado mediante algún otro acto administrativo discrecional el anterior, o sea la concesión, así tenemos:

## 4.1.1 CADUCIDAD

La caducidad, es una de las formas anticipadas en que se extinguen las concesiones, mediante la emisión de un acto administrativo discrecional que así lo declare.

El vocablo caducidad quiere decir: "Acción y efecto de caducar una ley o un derecho. Calidad de caduco o decrépto. Presunción legal de que los litigantes han abandonado sus pretensiones, cuando por determinado plazo, se abstienen de gestionar en los autos. No es aplicable a los procedimientos en ejecución de sentencia firme." (1), así también encontramos las siguientes acepciones:

Caducidad: "Acción y efecto de caducar, acabarse, perder su efecto o vigor, por cualquier motivo, alguna disposición legal, algún instrumento público o privado o algún acto judicial o extrajudicial. La caducidad se puede producir entre otros motivos, por la prescripción, por el vencimiento del plazo, por falta de uso, por desaparición del documento." (2)

Caducidad: "Lapso que produce la pérdida o extinción de una cosa o un derecho. Efecto que en el vigor de una norma legal o consuetudinaria produce el transcurso del tiempo sin aplicarlas, equiparable en cierto modo a una denegación tácita. Ineficacia de testamento, contrato u otra disposición."

-----  
 (1) Diccionario Enciclopédico González Porto. T. I., -- Edit. Renacimiento S.A. México, 1971. p. 294.

(2) OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1974. p.p. 96 y 97.

ción, a causa de no tener cumplimiento dentro de determinados plazos. Cesación del derecho a entablar o proseguir una acción o un derecho, en virtud de no haberlos ejercitado -- dentro de los términos para ello." (3)

Caducidad de la concesión: "Referida a las obras o servicios públicos, es la que se produce por incumplimiento de alguna de las condiciones o plazos en que incurre el concesionario. Así tenemos por ejemplo, si no deposita la fianza a que está obligado, si no empieza las obras o la prestación de los servicios dentro del plazo comprometido. Asimismo caduca la concesión por la terminación del plazo para -- que había sido otorgada." (4)

Caducidad de la concesión: "La concesión administrativa puede caducar, con la consiguiente pérdida de derechos -- para el concesionario, e incluso multas, por el incumplimiento de condiciones, si dentro del plazo no da comienzo a las obras o servicios concedidos. Además de esa caducidad punitiva, existe otra normal: la del transcurso del tiempo otorgado para la explotación del servicio público o de cualquier otra clase de riqueza..." (5)

Si el concesionario incumpliese las cláusulas contenidas en el documento de la concesión, y de tal actuación u -

(3) CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual T. I. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1976. -- p. 313.

(4) OSSORIO, Manuel. op. cit. supra. p. 97.

(5) CABANELLAS, Guillermo. op. cit. p. 313.

omisión se originara grave perturbación del servicio público concesionado, la autoridad concedente debe acordar la ca du dad, ésta solo debe darse en los casos de faltas muy -- graves reiteradas, pues entraña consecuencias muy trascen-- dentes. Para el órgano de la administración pública, las mo lestias de tener que atender por sí el servicio hasta que -- vuelva a ser concesionado, sin hallarse la mayor parte de -- las veces, preparado para ello; para el concesionario, gra vísimas repercusiones económicas, puesto que deja de perci-- bir los ingresos derivados del servicio, e incluso se le -- priva del importe de la o las fianzas que haya otorgado, -- también puede perder la aptitud de volver a ser concesiona-- rio de otros servicios, pues queda antecedente desfavorable para él debido a su incumplimiento.

El Reglamento regulador del servicio público de trans-- porte de pasajeros en el Distrito Federal, enumera las cau-- sas de caducidad de la concesión, las cuales consisten en:-- No establecer el servicio dentro del plazo señalado, la in-- terrupción del servicio público prestado sin causa justifi-- cada o sin previa autorización, la enajenación de la conce-- sión, alguno de los derechos en ella contenidos o los bie-- nes afectos al servicio sin previa autorización, cambiar su nacionalidad mexicana el concesionario en el caso de perso-- na física o dejar de estar válidamente organizada la perso-- na moral conforme a las leyes mexicanas, en este mismo caso admitir socios extranjeros, modificar o alterar sustancial-- mente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar tarifas, y apartarse de los itinerarios señalados, si la garantía prestada por el concesionario pa--

ra asegurar el cumplimiento de sus obligaciones deja de ser satisfactoria y éste se niegue a incrementarla, no acatar - las órdenes relativas a reparación o reposición del equipo- cuando este deja de satisfacer las condiciones de eficien- cia, higiene, seguridad y comodidad inherentes a la presta- ción del servicio público, no acatar las disposiciones rela- tivas al aumento de capacidad, modificaciones de rutas, espe- cificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en- que deba prestarse el servicio a que se refiere la conce- sión. (6)

A efecto de proceder a la propuesta de declaración de caducidad de una concesión, el Departamento del Distrito Fe- deral, lo hará mediante el siguiente procedimiento:

a) Hará saber al concesionario los motivos de caduci- dad en que haya incurrido y le señalará un plazo de 15 días para que presente pruebas y defensas.

b) Presentadas las pruebas y defensas, o transcurrido- el plazo fijado, el Departamento del Distrito Federal ten- drá motivos suficientes para proponer la declaración de ca- ducidad de la concesión, si a su juicio no quedó justifica- do el incumplimiento.

c) Si el concesionario demuestra que tal incumplimien- to se debió a caso fortuito o fuerza mayor, se prorrogará - el plazo de la concesión por el tiempo que hubiere durado - el impedimento.

-----  
(6) Cfr. Art. 50 del Reglamento para el serv. pú. de transporte de pasajeros en el D.F. y 28 de la Ley Orgánica del D.D.F. op. cit. supra.

En los casos de caducidad, el concesionario perderá a favor del Departamento del Distrito Federal el importe de la garantía otorgada para el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión. 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 trata a un extranjero, así como en el caso de que el concesionario cambie su nacionalidad de mexicano si se trata de persona física, o admita socios extranjeros en caso de persona moral, sin que previamente hayan renunciado a sus derechos, perderá además de la garantía, los bienes o derechos afectos al servicio materia de la concesión, quedando a salvo los derechos del Departamento del Distrito Federal de intervenir la administración del servicio, para evitar que se interrumpa en los casos en que sea declarada caduca la concesión, y si opta por tomar a su cargo el servicio a que la misma se refiere, tendrá derecho a 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 proporcional de tales bienes, de acuerdo con el tiempo que hubiere estado vigente la concesión. (7)

Así tenemos, que por propia disposición legal, también

-----  
(7) Cfr. artículos 51,52,53,54 y 55 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. op. cit. supra.

corresponde al Presidente de la República hacer la declaración administrativa de caducidad de las concesiones, previa propuesta que al efecto le haga el Jefe del Departamento -- del Distrito Federal, el cual en cuyo caso tramitará la reversión correspondiente, tal declaración, también constituye un acto administrativo discrecional a cargo de la autoridad concedente, que deja insubsistente al anterior. (8)

Si a pesar del incumplimiento del concesionario, del -- que derive perturbación del servicio, el Ejecutivo Federal no decidiese la caducidad, podrá acordar la imposición de -- sanciones al concesionario e incluso la intervención del -- servicio, y en todo caso el concesionario será responsable -- contados sus bienes, de los daños y perjuicios que hubiere -- causado. (9)

#### 4.1.2 RENUNCIA

Aunque tanto la Ley que fija las condiciones 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, y la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, no -- contemplan la posibilidad o el supuesto de que el concesionario renuncie a la concesión y a los derechos derivados de

-----  
(8) Cfr. arts. 18 fracciones X y XI, y 28 de la Ley -- Orgánica del Departamento del Distrito Federal. op. cit. -- supra.

(9) Cfr. GARCIA Oviedo, Carlos. et. al. Derecho Administrativo. T. II. 9<sup>a</sup>. Ed. Edit. E.I.S.A. Bogotá Colombia, -- 1968. p.p. 332 y 333.

ella, existe sin embargo, la posibilidad de que la conce-  
 sión se extinga respecto del concesionario por renuncia que  
 éste haga de los derechos que tenga a su favor; se cree que  
 no puede haber una renuncia lisa y llana, sino que depende-  
 rá de la importancia del servicio en explotación o de la ne-  
 cesidad que se tenga de él, pues en ocasiones se puede tra-  
 tar de un servicio público obsoleto, cosa que no ocurre en-  
 la transportación de personas, ya que tal necesidad siempre  
 existirá. Podemos afirmar, por así decirlo, que la renuncia  
 constituye una opción del concesionario, a efecto de poner-  
 a salvo sus bienes o su capacidad para volver a ser conce-  
 sionario, ya que obviamente deberán existir motivos sufi-  
 cientes para hacerlo y, el concedente para aceptarla. Habrá  
 otros supuestos en que la autoridad concedente no acepte la  
 renuncia, mientras no se asegure la transmisión de la empre-  
 sa (económicamente considerada), a terceros que presten el-  
 servicio y aseguren la continuidad normal de las activida-  
 des, o bien, que la propia autoridad administrativa se haga  
 cargo de ellas. (10)

#### 4.1.3 QUIEBRA DEL CONCESIONARIO

La quiebra del concesionario en la empresa que presta-  
 los servicios, puede traer también la extinción de la conce-  
 sión y se estima que, en estos casos las autoridades, cuan-

-----  
 (10) Cfr. ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del De-  
 recho Administrativo. 4<sup>a</sup>. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, ---  
 1981. p.p. 426 y 427.

do se trate de servicios públicos de gran trascendencia para la colectividad, deben asegurar la continuidad de los mismos. La mencionada quiebra, se da en el supuesto de que el concesionario deja de poseer la capacidad financiera, -- que es uno de los requisitos por los que se le otorgó la facultad de explotar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler -- con itinerario fijo, mediante una concesión, dicha capacidad, ya lo señalamos con anterioridad, consiste en que el titular de la concesión debe tener el capital necesario que le permita contratar el personal que va a prestar el servicio, y adquirir el equipo y los bienes que se destinarán a tal efecto. (11)

---

(11) Ibid. p.p. 416, 417 y 427.

## 4.2 CAUSAS NO IMPUTABLES AL CONCESIONARIO

Ya analizamos brevemente, las causas de extinción de la concesión, o lo que es lo mismo del acto administrativo-discrecional por el cual se deja sin efecto a ésta, por motivos imputables al propio concesionario, en seguida, haremos también un breve estudio de otras causas de terminación en las que no interviene la voluntad del concesionario, tales causas o motivos son:

### 4.2.1 REVOCACION

Revocar significa "dejar sin efecto una concesión, un mandato o una resolución. Apartar, retraer, disuadir a uno de un designio. Hacer retroceder ciertas cosas..." (12)

Sobre el mismo término, tenemos: "Dejar sin efecto una declaración de voluntad o un acto jurídico en que unilateralmente se tenga potestad..." (13)

Específicamente y en relación al punto de que se trata revocación proviene "Del latín revocatio, nuevo llamamiento. Dejar sin efecto una decisión. Anulación, sustitución de una orden o fallo por autoridad superior. Acto con el cual el otorgante dispone en contra del anterior. Retracción eficaz. Derogación.

Para Escriche, la revocación consiste en la anulación-

(12) Diccionario Enciclopédico González Porto. op. cit supra. p. 294.

(13) OSSORIO, Manuel. op. cit. supra. p. 679.

de la disposición adoptada o del acto otorgado; tales como una donación, un codicillo, un poder o mandato. La revocación, para surtir efecto, que suele privar de éste a otro acto anterior, ha de provenir de una declaración unilateral válida; porque si no, constituirá un incumplimiento, una -- violación..." (14)

De las definiciones o conceptos antes vertidos, podemos inferir que la revocabilidad es una característica entre otras, del acto administrativo e implica la extinción decretada por la propia administración, de un acto válidamente producido y tal carácter y posibilidad crea la superación del principio venire contra factum proprium non valet, que también impedía la supresión de los actos administrativos legítimos, el criterio cualificador de la revocación se presenta unívoco y claro, consiste en la sustitución de un acto administrativo por otro de diferente virtualidad, mas es a partir de este punto, la idea matriz de revocar se complica con implicaciones del sistema de la organización administrativa, y algunos autores estiman que ha de ser reallizada no solo por la administración, sino también por el mismo órgano que produjo el primitivo acto. (15)

En el supuesto de la revocación, la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, dispone que las concesio

---

(14) CABANELLAS, Guillermo. op. cit. p. 598.

(15) Cfr. GARCIA Oviedo, Carlos. et. al. op. cit. p. 108.

nes para la prestación del servicio público que otorga el -  
 Presidente de la República a proposición del Jefe del Depar-  
 tamento del Distrito Federal, quedarán sujetas a que en ca-  
 so de que esa autoridad lo juzgue conveniente para el inte-  
 rés público, podrá revocar unilateral y anticipadamente la-  
 concesión, sin que exista para ello motivo o hecho grave --  
 del concesionario que de lugar a tal determinación. Esta de-  
 cisión fundada y motivada, debe notificarse personalmente -  
 al concesionario, una vez hecha, el concedente asumirá en -  
 forma directa la prestación del servicio público y pagará -  
 al concesionario la indemnización correspondiente. Asimismo  
 la propia ley dentro de las atribuciones que otorga al De--  
 partamento del Distrito Federal, es redundante al estable--  
 cer que le corresponde declarar administrativamente la revo-  
cación que corresponda, substanciándola en los términos de-  
 las disposiciones legales aplicables, pero lo que nos da --  
 luz acerca de las afirmaciones hechas an capítulos preceden-  
 tes, es el Jefe del Departamento del Distrito Federal el --  
 que propone al Presidente de la República que haga la decla-  
ración administrativa en ese sentido, lo que se traduce ob-  
 viamente, en que es el propio órgano y su titular el encar-  
 gado, o mejor dicho, el facultado por la ley para revocar -  
 sus propios actos, toda vez que el titular del Ejecutivo --  
 Federal, dentro de sus funciones administrativas no tiene -  
 superiores jerárquicos, y redundando un poco, el fué quien-  
 emitió el acto administrativo discrecional por el que se --  
 otorgó la concesión, y ahora emitirá otro que la deje sin -  
 efecto, es decir, emite un acto administrativo discrecional  
 que deja insubsistente al anterior. (16)

---

(16) Cfr. Arts. 18 fracciones X y XI, y 27 fracción IX  
 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal. -  
 op. cit. supra.

Es de suma importancia hacer notar que los dispositivos legales son muy claros al establecer que para que opere la revocación de la concesión, no es necesario que el concesionario incurra en algún hecho que de lugar a ello, pues la autoridad concedente está investida de la facultad de -- revocar unilateral y anticipadamente sus propios actos. Esto es, deja sin efecto la concesión otorgada aún sin que ha ya transcurrido el plazo fijado en la misma, ya sea porque estime conveniente para el interés general, gestionar por -- por sí o por medio de un ente público el servicio o bien -- porque decida que ya no es necesario, por no existir, la necesidad colectiva, objeto de la declaratoria pública.

La semejanza entre la revocación y la caducidad, con-- siste en que mediante un acto administrativo discrecional a cargo de la autoridad administrativa que otorgó la conce--- sión al concesionario, se priva a éste del derecho para seguir explotando el servicio público de transporte de pasaje ros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler con itinerario fijo, lo trascendente y fundamental es que mientras que para poder operar legalmente la primera de las a--- rriba mencionadas, basta con que dicha autoridad así lo acuerde, atendiendo a motivos que dicte el interés general, en virtud de que no se necesita que el prestador del servicio concesionado incurra en hecho o falta grave que de motivo a ella, mientras que para la segunda, el concesionario da motivo para su declaración, es decir, incumple con sus obligaciones derivadas del documento o título de concesión, lo que se traduce en que ejecuta actos o lleva a cabo omi--

siones que dan lugar a ella, pues se perturba el servicio y no satisface plenamente el interés general, motivo por el que se le otorgó la facultad de explotar el multicitado ser vicio público.

La diferencia consiste en que, mientras en el acto de la revocación el concesionario tiene derecho a que se le in demnice por los daños y perjuicios que le son causados, ~~—~~ pues como lo vimos en páginas anteriores invierte mucho dinero para la compra de mobiliario, equipo y construcción de instalaciones, también deja de percibir ganancias, ésta indemnización será en proporción al valor de esos bienes en la fecha de dicho acto, descontando la reversión, también proporcional, calculando las ganancias que deja de percibir; en el acto de caducidad, no tiene derecho a indemnización alguna, pues es él quien lo provoca, por el contrario, pier de las garantías otorgadas, es responsable con todos sus bienes de los daños y perjuicios que pudiere causar, e incluso puede hacerse acreedor a multas y puede perder el derecho de volver a ser concesionario, por el hecho de existir antecedente desfavorable en su contra, en la prestación de un servicio público.

#### 4.2.2 CUMPLIMIENTO DEL PLAZO

En su generalidad, las concesiones para la explotación del servicio público objeto del presente estudio, se otorgan por un plazo máximo de 20 años, que pueden ser prorrogables a juicio de la autoridad concedente, y el concesionario haya cumplido satisfactoriamente sus obligaciones deri-

vadas de la misma, y que no resuelva suprimir o prestar directamente el servicio público. El efecto más importante -- que produce el cumplimiento del plazo es la reversión, derecho del concedente que estudiaremos posteriormente. (17)

#### 4.2.3 FALTA DE OBJETO O MATERIA

Esta causa, se antoja poco posible que se de, ya que -- como lo anotamos en párrafos anteriores, es muy difícil que la necesidad que tienen las personas habitantes del Distrito Federal, de transportarse de un lugar a otro, deje de -- existir. Por el contrario, si el Departamento del Distrito Federal pusiera en marcha un programa de transportación colectiva más económica y eficaz para el usuario, es evidente que éste preferirá su uso, aunque tal autoridad administrativa deberá cuidar siempre de cumplir con las características que se traducen en obligaciones para el servicio público en estudio, de comodidad, seguridad, higiene y eficacia, debiendo en todo tiempo prestarlo de una manera continua, -- uniforme, regular y permanente a toda persona que lo solicite. Solamente esta causa podría ser motivo suficiente para dejar subsistente la concesión en forma obligatoria, pues -- ya no resultarían ganancias y si pérdidas para el concesionario, trátase de persona física o moral.

---

(17) Cfr. art. 28 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F., en relación -- con los artículos 27 fracción I y 29 de la Ley Orgánica del D.D.F., op. cit. supra.

#### 4.3 EL RESCATE

Es un principio aplicable a las concesiones de explotación de bienes del Estado o de los bienes proporcionados -- por éste para la explotación de un servicio público; es un acto administrativo, mediante el cual la autoridad administrativa o concedente, recupera los bienes que había concesionado previamente, por causas de utilidad pública. La doctrina se orienta a precisar que en este caso, el Estado debe indemnizar al concesionario por las inversiones que hubiere efectuado y por la privación que se le hace del plazo de explotación. (18)

Si la administración pública, en este caso el Departamento del Distrito Federal, estima conveniente para el interés general gestionar por sí o por medio de un ente público el servicio, podrá ordenar su rescate, indemnizando al concesionario el valor de las obras e instalaciones que no hayan de revertir a aquella, habida cuenta de su grado de amortización y los daños y perjuicios que se le causen, así como los beneficios futuros que deje de percibir, atendiendo a los resultados de la explotación. Es decir, por el rescate el concedente da por terminada la concesión sin haber transcurrido el plazo para el que fué otorgada, ni concurrir do ninguna otra causa extintiva, es una característica reso

-----  
 (18) Cfr. ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. Primer Curso. 2<sup>a</sup> Ed. Textos Universitarios, Dirección General de Publicaciones, Facultad de Derecho. U.N.A.M. México, 1975. p. 181

lución de imperium, que el Ejecutivo Federal, por conducto del Departamento del Distrito Federal, puede adoptar siempre con miras al interés público, sea el de la transferencia del servicio o el de su perfeccionamiento.

"A esta figura jurídica, se le ha equiparado a la expropiación forzosa, con la que presenta indudables analogías, pues en rigor equivale a la expropiación del derecho del concesionario a serlo durante el lapso fijado, o mientras no infringiera las directrices y órdenes del concedente." (19)

Pero las resoluciones expropiatorias, por hallarse afectados derechos de orden natural u originariamente adquiridos por los individuos, si bien la determinación del interés público o social que la motiva es absolutamente incuestionable, presenta susceptibilidad de cuestionamiento y debate la necesidad de la ocupación del objeto cuya expropiación a sido decretada; cosa que no ocurre en el rescate, -- donde lo que se suprime es el goce de un poder originariamente administrativo, que se transmitió al concesionario y cuya posibilidad de recuperación va implícita en el propio ejercicio de la función pública.

La naturaleza y trascendencia del rescate evidencia, a

-----  
 (19) GARCIA Oviedo, Carlos. et. al. op. cit. supra. p. 333.

nuestro sentir, la realidad de como en la concesión no existe relación contractual, pues es obvio que el punto de duración o no de la concesión durante el lapso previsto, afecta al ajuste económico entre concedente y concesionario, a --- esas relaciones entre los mismos que se consideran de naturaleza contractual por algunos tratadistas, y que es principio de los contratos el que el cumplimiento de las obligaciones que de ellos derivan, no puede dejarse al arbitrio de una de las partes.

El rescate, no es otra cosa que la recuperación, por causas de interés general, que hace el concedente tanto de los bienes afectos a la concesión como de la propia concesión, instrumento jurídico que facultó a un particular para explotar el servicio público de transporte de personas en el Distrito Federal. Es el resultado consecuente de la revocación y caducidad de las concesiones de servicio público o de explotación de bienes del Estado, que como lo escribimos en páginas anteriores, se presentan en los casos en que el órgano de la Administración Pública facultado por la ley para ello, decide dar por terminada en forma anticipada la -- concesión, sin que se haya cumplido el plazo por el que se expidió y el concesionario incurra o no en falta grave reiterada que la motive. Por el rescate en el supuesto de la -- revocación, el concesionario tiene derecho a que se le indemnice por los daños y perjuicios que le son causados, --- pues deja de percibir las ganancias previstas e incluso puede que aún no amortice las inversiones efectuadas.

Ahora bien, mediante el rescate de la concesión por revocación, el órgano de la administración pública, entienda-se en este caso como Departamento del Distrito Federal, pue de optar por obtener en propiedad los bienes utilizados para la explotación de la concesión, sin tomar en cuenta los que habrán de revertir, previo el pago de su valor fijado - por peritos en el día del propio acto, considerando desde luego el grado de amortización de los mismos en relación al cálculo de las ganancias que el concesionario obtuvo durante el tiempo que permaneció vigente la concesión.

Toda vez, que en el rescate por caducidad de la concesión, el concesionario dió motivo para su declaración, existe la posibilidad de que también la dependencia citada en - el párrafo que precede, se haga propietario de los bienes - destinados a explotar la concesión, desde luego considerándose la reversión, aunque no hay indemnización por este acto, los adquirirá de conformidad con el procedimiento que en el caso, señale la ya citada Ley de Expropiación.

## 4.4 DERECHO DE REVERSION

Este derecho, perteneciente al órgano de la Administración Pública en su calidad de concedente; consiste en que una vez transcurrido el plazo de la concesión y la prórroga si la hubo, los bienes afectos al servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal en automóviles de alquiler con itinerario fijo (ruta fija), pasan a ser de su propiedad sin necesidad de algún pago, pues sólo se permitió el uso temporal de ellos al concesionario, mismo que una vez transcurrido el tiempo por el que se otorgó la concesión, debe entregar las obras e instalaciones a que esté obligado con arreglo a la concesión, en el estado de funcionamiento y conservación adecuados.

Es discutible, tratándose de las concesiones de transporte, el hecho de que no revierte el equipo, sino únicamente las instalaciones de las terminales (20), pero la legislación vigente establece que los bienes muebles e inmuebles afectos a un servicio público que pasen a ser propiedad del Departamento del Distrito Federal, por haber concluido el término de la concesión, quedarán en poder del concesionario bajo su guarda y responsabilidad, hasta que la propia Dependencia se haga cargo total de la prestación del servicio. (21)

-----  
 (20) Cfr. ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 4<sup>a</sup>. Edición Edit. Porrúa S.A. México, -- 1981. p.181 y 182.

(21) Cfr. vid. art. 27 fracción VI, de la Ley Orgánica del D.F.F. op, cit. supra.

Sobre el mismo derecho, el reglamento que regula la actividad materia del presente estudio, señala que los medios de transporte, sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, y bienes muebles e inmuebles, adquiridos para la prestación del servicio público, motivo de una concesión, son propiedad del concesionario durante el tiempo señalado en la misma, y el de la prórroga de ésta si la hubo. Los concesionarios o sus causabientes están obligados, al vencimiento de su concesión, a entregar en propiedad al Departamento del Distrito Federal libres de todo gravámen y sin derecho a exigir su precio, los vehículos, estaciones, talleres, almacenes y demás bienes muebles e inmuebles necesarios para continuar la explotación. (22)

Razgo característico e inseparable del derecho de reversión, es el hecho de que los bienes afectos a la concesión que ha concluido, por vencerse el tiempo para el cual fué otorgada, incluyendo la prórroga si hubo, es que pasan a ser propiedad del Estado sin que este pague por ellos, pues es sabido que durante ese lapso, la persona física o moral (concesionario), amortizó las inversiones que efectuó para la prestación, como colaborador de la administración pública, del servicio público de transporte de pasajeros.

El punto a discusión, es el que constituye la discre-

-----  
 (22) Cfr. artículos 32 y 33 del Reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros en el D.F., op. cit. supra.

pancia entre la teoría y la legislación vigente en la materia, respecto a que no se ponen de acuerdo de si revierte - el equipo o no, en este caso son los vehículos en los cuales se proporciona el servicio, pero debemos apearnos a -- las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos que rigen tanto a la concesión como a la explotación del servicio público en estudio, ya que estos son muy claros y tajantes al ordenar que al finalizar la concesión por haber ---- transcurrido el tiempo por el que fué otorgada, el concesionario y sus causabientes deberán entregar en propiedad al - Departamento del Distrito Federal, los vehículos y demás -- bienes necesarios para continuar la explotación del servicio, en las mejores condiciones de uso y conservación indispensables para el efecto de poder seguir satisfaciendo la - necesidad colectiva, consistente el trasladarla de un lugar a otro, obviamente mediante el pago que el usuario hace, es decir, una tarifa previamente establecida.

## CONCLUSIONES

1.- En virtud de que tanto la teoría y la legislación-vigente en materia del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con itinerario fijo en el Distrito Federal, no contienen o han definido lo que debe entenderse por el servicio público de transporte de pasajeros, con la investigación efectuada, intentamos estable--cer una que reuniera en su conjunto los conceptos que encontramos del servicio público, de transporte y finalmente el-de pasajeros, tal definición intentada dice:

"El servicio público de transporte de pasajeros en el-Distrito Federal, es la actividad técnica prestada por la -administración del propio Distrito Federal o por los parti-culares mediante concesión, la cual está organizada conforme a las leyes y reglamentos vigentes en dicha entidad, con el objeto de satisfacer en forma continua, uniforme, regu--lar y permanente la necesidad de su población, consistente-en trasladarla de un lugar a otro, mediante el pago de un -precio previamente establecido."

El pago del precio previamente establecido que se men-ciona en la definición arriba transcrita, se refiere a lo -que en la materia se conoce como "tarifa", misma que se es-tablece de común acuerdo entre la autoridad concedente y --los concesionarios, atendiendo en todo momento los intere--ses de la colectividad, ya que de lo contrario se perdería-la regla del interés público, motivo de la declaratoria fundamento de la concesión otorgada para la explotación del --servicio a cargo de los particulares.

2.- La investigación efectuada en el desarrollo del -- presente trabajo de tesis, nos revela que la legislación vigente que regula el transporte de pasajeros en el Distrito Federal, la constituyen la LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL, primer antecedente legal; el REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, disposición administrativa, reglamentaria de la ley antes enunciada, expedido por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en uso de la facultad que le confiere el artículo 89 fracción I de la Constitución General de la República y; la LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, fundamentalmente en su capítulo III, denominado "DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS PUBLICOS."

Esta presente legislación, que refiere que el servicio de transporte de pasajeros es de utilidad pública, es decir persigue la satisfacción de una necesidad general, contiene un error al establecer que el Departamento del Distrito Federal es competente para expedir reglamentos, pues viola -- flagrantemente la disposición constitucional contenida en el artículo 89 fracción I; ya que como quedó anotado, es el Presidente de la República quien posee tal facultad, ahora bien, es contradictoria también, puesto que con fundamento en el ordenamiento constitucional que se contiene en el numeral 73 fracción VI base 1<sup>a</sup>., es el Congreso de la Unión -- el único investido de la facultad para legislar en todo lo que se refiera al Distrito Federal, y tratándose de las leyes por el Congreso expedidas, corresponde al propio Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia.

3.- Para que los particulares, trátase de personas físicas o morales, estén en aptitud de solicitar les sea otorgada una concesión para la explotación del servicio público, previamente debe existir una declaratoria pública expedida por el Departamento del Distrito Federal, la que versará sobre la necesidad de prestar el servicio, tal declaratoria debe publicarse en el Diario Oficial de la Federación y la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, y la misma debe hacerse por lo menos cada tres años, en el sentido de la existencia de la necesidad de modificar los transportes, o si no existe dicha necesidad, deberá hacerse precisamente en este sentido.

4.- Es muy claro, que los permisos se expedirán para facultar a los particulares en la prestación del servicio en automóviles de alquiler que no tengan un itinerario fijo y, las concesiones para los que pretendan dedicarse a la explotación del servicio en automóviles de alquiler con itinerario fijo, sin embargo la legislación reguladora de éstos servicios públicos, trata indistintamente los términos permiso, autorización y concesión, mismos que jurídicamente en nada se parecen, pues los tres si bien es cierto que denotan un acto administrativo por medio del cual se faculta a un particular para realizar una conducta o para hacer alguna cosa, en los dos primeros no se exige al particular que posea capacidad técnica y financiera, ni mucho menos se le pide el otorgamiento de fianza para su obtención, como tampoco rigen los principios de rescate y reversión, y en la concesión si se exige lo anterior y si existen los dos principios mencionados. En tales virtudes, debe hacerse una re-

visión profunda a la legislación vigente en la materia, a fin de eliminar los errores legislativos notados, exigir a las autoridades administrativas que cumplan con ella respecto a las declaratorias públicas, y evitar la mal usada sinonimia de términos, es decir, unificar los criterios legales y teóricos de permiso, autorización y concesión, para u bicarlos en donde corresponda y se entienda su significado.

5.- Las concesiones que se otorgan para la explotación de los servicios públicos en el Distrito Federal a los particulares, se conceden mediante actos administrativos discrecionales a quienes reúnan los requisitos correspondientes y se hayan fijado o establecido en una declaratoria pública, pues los particulares, no celebran ningún convenio o contrato con el órgano de la Administración Pública.

A ese particular, persona física o moral, se le denomina concesionario y para que esté en aptitud de obtener la concesión, debe poseer capacidad técnica, capacidad financiera y ser sujeto de derechos y obligaciones en relación con la concesión, sin que la autoridad administrativa esté obligada a expedirle u otorgarle la concesión de una manera forzosa una vez satisfechos los requisitos, pues repetimos, que ésta se otorga mediante un acto administrativo discrecional.

6.- Al Presidente de la República, quien por mandato constitucional tiene a su cargo el gobierno del Distrito Federal, le corresponde la facultad inalienable, imprescriptible e intransferible de otorgar las concesiones, ya que el-

Jefe del Departamento del Distrito Federal, al ejercer el gobierno de la entidad en su nombre y representación, únicamente le corresponde proponer a su superior jerárquico el otorgamiento de aquéllas, así como también que haga las respectivas declaraciones administrativas de revocación y caducidad de las mismas.

7.- El estudio efectuado para la realización de esta tesis, nos reveló los supuestos en que son procedentes tanto la caducidad como la revocación de las concesiones, de tal suerte que para la procedencia legal de la primera, es menester que el concesionario incurra en hecho o falta grave reiteradamente, es decir, incumple con sus obligaciones derivadas del propio documento o título de concesión, que dan motivo suficiente para que el titular del Departamento del Distrito Federal, proponga al Presidente de la República que haga la declaración administrativa correspondiente, previo el procedimiento que se citó, y para que opere la mencionada revocación, no se necesita agotar un procedimiento previo para la propuesta de su declaración, ni mucho menos que exista incumplimiento de la concesión, pues como se observa, es potestad del órgano administrativo en su calidad de concedente, declararla en cualquier tiempo, atendiendo desde luego a los lineamientos que dicte el interés público.

8.- Es fundamental la oportunidad que ahora se presenta, para proponer que el término de la caducidad desaparezca de la legislación que regula el servicio público en comento, en virtud de que éste es propio del derecho procesal

que no se trató ni se profundizó en su estudio, por no ser materia de la investigación. Los supuestos que para la caducidad se señalan, deberán encuadrarse como motivos de revocación, ya que en una característica resolución de imperio de la administración pública, se decide por causas de interés general, la terminación anticipada de la concesión, --- bien sea porque resuelva prestar por sí, por medio de un ente público o transferir a otro particular la explotación -- del servicio, debido al incumplimiento del anterior, pues -- con su actitud se lesionan los intereses de la colectividad consistentes en trasladarse con comodidad, seguridad, higiene y eficacia de un lugar a otro, previo el pago de la tarifa autorizada.

9.- En el orden en que se han tratado, la caducidad,-- la reversión y el rescate, guardan estrecha semejanza, por cuanto que por virtud de los tres, se priva al concesionario del derecho a seguir explotando el servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler con itinerario fijo en el Distrito Federal.

El rescate, es un acto administrativo mediante el --- cual el concedente recupera los bienes que había concesi<sup>o</sup>do previamente y aún la misma concesión, por causas de utilidad pública, debiendo indemnizarse al concesionario por -- las inversiones que efectuó para la realización de las o---bras e instalaciones que no hayan de revertir, descontando de ella el grado de amortización que se tenga en la fecha -- del acto. Con el rescate se suprime el goce de un poder ori<sup>g</sup>inario del Estado, que se transmitió al concesionario, por lo que se le ha equiparado con la expropiación.

10.- Completamente estamos de acuerdo, en que además - de los bienes muebles e inmuebles utilizados en la explotación del servicio público de transporte de personas, materia de una concesión, también reviertan los vehículos destinados a tal fin, lo anterior resulta al partir de la hipótesis de que ella fué otorgada por el tiempo suficiente para que el concesionario amortizara las inversiones que hizo y le redituara ganancias. Esto resulta de la discrepancia que existe en este sentido, entre la legislación vigente en la materia y la teoría, pero como lo aseguramos anteriormente y lo sostenemos ahora, en todo momento debemos apegarnos a las leyes y reglamentos que rigen en la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler en el Distrito Federal con itinerario fijo.

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

- 1.- ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho-Administrativo. 4<sup>a</sup>. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1981. --- 707 p.
- 2.- ACOSTA Romero, Miguel. Teoría General del Derecho-Administrativo. Primer Curso. 2<sup>a</sup>. Ed. Edit. Textos Universitarios, Dirección General de Publicaciones, Facultad de Derecho. U.N.A.M. México, 1975. 405 p.
- 3.- BURGOA Oruhuela, Ignacio. Derecho Constitucional - Mexicano. 4<sup>a</sup>. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1982. 997 p.
- 4.- CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1977.- T. I. 762 p., T. III. 615 p. y T. IV. 459 p.
- 5.- CASASOLA, Gustavo. Seis Siglos de Historia Gráfica de México, 1325-1976. T. IV. Edit. Gustavo Casasola. México 1976. 2243 p.
- 6.- CORTES, Hernán. Cartas de Relación de la Conquista de México. Edit. Porrúa S.A. México, 1957. 540 p.
- 7.- DIAZ Del Castillo, Bernal. Historia Verdadera de - la Conquista de la Nueva España. 12va. Ed. Edit. Porrúa S.A. Colección Sepan Cuantos. México, 1980. 700 p.
- 8.- GARCIA Oviedo, Carlos y MARTINEZ Useros, Enrique.- Derecho Administrativo. T. II. 9<sup>a</sup>. Ed. Edit. E.I.S.A. Bogotá, Colombia, 1968. 538 p.
- 9.- GARCIA-PELAYO y Gross, Ramón. Diccionario Larousse de la Lengua Española. 5<sup>a</sup>. reimpresión. Edit. Ediciones Larousse. México, 1982. 639 p.
- 10.- GONZALEZ Navarro, Moisés. La Vida Social. Historia Moderna de México. El Porfiriato. Edit. José M. Cajica. México, 1970. 411 p.
- 11.- GONZALEZ Obregón, Luis. Reseña Histórica del Desagüe del Valle de México 1449-1885. Memoria Histórica. Técnica y Administrativa de las Obras del Valle de México, 1449-1900. Edit. Promexa Editoriales. México, 1979. 734 p. Ilustradas.

- 12.- GOSTKOWSKI, Gustavo. Gufa del Viajero de México a Veracruz. Edit. Baz S.A. México, 1974. 123 p.
- 13.- LOPEZ Rosado, Diego G. Los Servicios Públicos de la Ciudad de México. Edit. Porrúa Hermanos S.A. México, --- 1976. 307 p.
- 14.- OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires, - Argentina. 1974. 797 p.
- 15.- PALOMAR De Miguel, Juan. Diccionario para Juristas Edit. Mayo Ediciones S. de R.L. México, 1981. 680 p.
- 16.- RIOS Elizondo, Roberto. El Acto de Gobierno. El Poder y el Derecho Administrativo. Edit. Porrúa S.A. México, - 1975. 465 p.
- 17.- RIVERA Cambas, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental. Edit. Porrúa S.A. México, 1962. 466 p.
- 18.- RIVA Palacio, Vicente. México a Través de los Siglos. T. II. Edición Facsimilar. Edit. Publicaciones Herre-rías, México. S/F. 948 p.
- 19.- SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Doc--trina, Legislación y Jurisprudencia. 12va. Ed. T. I. Edit.- Porrúa S.A. México, 1983. 765 p.
- 20.- SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Doc--trina, Legislación y Jurisprudencia. T. II. 13va. Ed. Edit. Porrúa S.A. México, 1985. 723 p.
- 21.- SIERRA, Carlos J. Historia de la Navegación en la Ciudad de México. Secretaría de Obras y Servicios del Dis--trito Federal. Colección Popular Ciudad de México. México, - 1973. 91 p.
- 22.- SOUSTELLE, Jaques. La Vida Cotidiana de los Azte--cas en Vísperas de la Conquista. Edit. Fondo de Cultura Eco--nómica. México, 1956. 283 p.
- 23.- TORRES Quintero, Gregorio. México Hacia el Fin del Virreinato Español. Edit. Patria S.A. México, 1964. 126 p.
- 24.- TORRE Villar, Ernesto De La. La Capital y sus --- Primeros Medios de Transporte. Prehistoria de los Tranvías. Revista Histórica Mexicana No. 34, Octubre-Diciembre, 1959. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1968. 449 p.

## ENCICLOPEDIAS

- Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México. T. II. Edit. Porrúa S.A. México, 1971. 2200 p.
- Diccionario Enciclopédico González Porto. T. I. Edit. Renacimiento S.A. México, 1971. 892 p.
- Enciclopedia de México. T. II. "Comunicaciones". ---- Edit. Porrúa S.A. México, 1967. 640 p.

## LEGISLACION

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS  
Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de Febrero de 1917.
- LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.  
Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de -- Diciembre de 1978, reformada según Decreto de fecha 28 de -- Noviembre de 1983.
- LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJER TARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL.  
Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de -- Marzo de 1942.
- REGLAMENTO INTERIOR DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.  
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de Agosto de 1985.
- REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.  
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de Abril de 1942.
- REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.  
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de -- Julio de 1976.
- DECRETO QUE CREA EL ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, DENOMINADO "AUTO---- TRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS RUTA 100".  
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de Agosto de 1981.

## I N D I C E

	Pág.
INTRODUCCION.....	
C A P I T U L O 1	
Antecedentes Históricos del Transporte Urbano en - México.....	1
1.1 Epoca Prehispánica.....	1
1.2 Epoca Virreinal.....	7
1.3 Tres Etapas.....	12
1.3.1 México Independiente.....	12
1.3.2 El Porfiriato.....	16
1.3.3 México Contemporáneo.....	19
C A P I T U L O 2	
El Servicio Público de Transporte de Pasajeros en - el Distrito Federal.....	23
2.1 Concepto General.....	23
2.2 Análisis de la Legislación Vigente.....	28
2.3 Modalidades.....	46
2.4 Requisitos para la Explotación del Ser- vicio.....	48
2.4.1 Legales.....	49
2.4.2 Formales.....	51
C A P I T U L O 3	
La Concesión de Transporte de Pasajeros en el Dis- trito Federal.....	54
3.1 Naturaleza Jurídica.....	54
3.2 El Concesionario.....	62
3.2.1 Capacidad Técnica.....	62
3.2.2 Capacidad Financiera.....	64
3.2.3 Derechos y Obligaciones.....	65
3.3 El Concedente.....	73
3.3.1 Autoridad Facultada para Otorgar- la Concesión.....	73
3.3.2 Facultad de Vigilancia de las --- Concesiones.....	75

## C A P I T U L O 4

Extinción de la Concesión.....	82
4.1 Causas Imputables al Concesionario.....	82
4.1.1 Caducidad.....	82
4.1.2 Renuncia.....	88
4.1.3 Quiebra del Concesionario.....	89
4.2 Causas no Imputables al Concesionario....	91
4.2.1 Revocación.....	91
4.2.2 Cumplimiento del Plazo.....	95
4.2.3 Falta de Objeto o Materia.....	96
4.3 El Rescate.....	97
4.4 Derecho de Reversión.....	101
CONCLUSIONES.....	104
BIBLIOGRAFIA.....	111
ENCICLOPEDIAS.....	113
LEGISLACION.....	113
INDICE.....	114