





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

DIVISIÓN DE UNIVERSIDAD ABIERTA Y EDUCACIÓN A DISTANCIA

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO FISCAL Y FINANZAS PÚBLICAS

“LAS FIGURAS JURÍDICAS DE PAGO Y DEVOLUCIÓN DE
MULTAS Y SANCIONES, COMO RESULTADO DEL
PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE APLICACIÓN DE
SANCIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
DEL DISTRITO FEDERAL”

Tesis que para obtener el Título de Licenciado en Derecho,
presenta:

E N R I Q U E C R U Z V I L L E G A S

ASESOR: LIC. ALICIA RENDÓN LÓPEZ

Ciudad Universitaria, México, D.F., 2009

A G R A D E C I M I E N T O S .

A Dios, porque me ha dado una vida plena, ha iluminado mi camino y me ha colmado de bendiciones; me ha permitido estar con mis padres, con mi familia y con mis amigos; me ha dado salud e inteligencia, me ha dado el tiempo para cumplir mis metas y ha estado presente conmigo en todo momento.

A Mis padres, porque hoy, soy el reflejo de su coraje, de su amor, de su vida; porque su ejemplo está presente en mí, día a día y porque me siguen inspirando para seguir adelante; porque sin escatimar esfuerzo alguno, han sacrificado una parte de su vida para educarme, para formarme y porque nunca podré pagar todos sus desvelos y malos momentos que les hice pasar, ni con las riquezas más grandes del mundo.

Porque han sido la luz en mi oscuridad y mi aliento en la tempestad; en todo momento me han hecho sentir que están conmigo y me han dado el amor que sólo los padres pueden dar: incondicional e infinito.

Porque gracias a su apoyo y consejo, he llegado a realizar la más grande de mis metas, la cual constituye: la herencia más valiosa que un hijo puede recibir.

Deseo de todo corazón que mi triunfo profesional lo sientan suyo, porque así es; gracias por su paciencia y su cariño.

A Claudia, Ivonne e Ingrid, porque han sido la fuente de mi inspiración, porque su presencia es y será siempre, el incentivo más grande para continuar en esta aventura llamada vida; porque me han impulsado en todo momento para lograr esta meta y seguir sin claudicar.

Hoy este proyecto no tendría sentido sin ustedes. Espero que éste pequeño esfuerzo las motive a continuar con todos sus propósitos.

A Mi familia, simplemente gracias por estar conmigo y apoyarme incondicionalmente cuando los he necesitado; sin ustedes esta conquista no sería completa; hoy éste pequeño logro está dedicado a ustedes.

A La Universidad Nacional Autónoma de México, mi *Alma Máter*, al Colegio de Ciencias y Humanidades, a la Facultad de Derecho, al Seminario de Derecho Fiscal y Finanzas Públicas, porque en sus aulas e instalaciones he pasado muchos años de mi vida, los más importantes y trascendentes; porque en ellos me formé, me instruí y aprendí el valor de la educación.

A La Licenciada Alicia Rendón López, por creer en este ideal; por darme su apoyo, sus enseñanzas, su tiempo, por guiarme en la realización de este proyecto.

Ha sido mi luz en este abrupto recorrido a mi titulación.

A Mis profesores, quienes a lo largo de mi vida compartieron sus conocimientos, sus vivencias, su entereza; hoy han dejado huella en mí

En donde estén: Gracias por su tiempo, esfuerzo, paciencia y dedicación.

A Los Licenciados: Araceli Trinidad Delgado, Pedro Noguerrón de la Roquette, José Antonio Granados Atlaco y Juan Roberto Luna Carrasco, por su impulso, entrega, amor a la Universidad y a la docencia, y porque en mí dejaron plasmados su esencia, sus conocimientos, pero sobre todo su amistad.

A Mis amigos, compañeros, y personas con las que he compartido mi camino; a quienes han estado conmigo; a quienes me tendieron la mano cuando los necesité; a quienes me impulsaron a seguir adelante; a aquellos con los que me divertí y a quienes ya no están, gracias. Porque en ustedes he encontrado el tesón y el coraje para sobresalir.

Me es imposible nombrar a todos y a cada uno, pero en mi corazón hoy están presentes.

A Todos ustedes, Gracias; éste incomparable sabor a triunfo que hoy disfruto, también es suyo.

Í N D I C E .

INTRODUCCIÓN.....	16
CAPITULO PRIMERO	
Antecedentes y evolución del marco normativo en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.....	20
1.1 Primera Época: del Siglo XVIII al Siglo XIX.....	20
1.1.1 Primer Reglamento en la Ciudad de México que regula el desplazamiento de bienes y personas (1793).....	20
1.1.2 Expedición del nuevo Reglamento (1803).....	21
1.1.3 Primer Reglamento liberal referente al transporte (1825).....	23
1.1.4 Ley sobre Reglamentación de Ferrocarriles, Telégrafos y Teléfonos (1881).....	26
1.2.- Segunda Época: del Siglo XIX al Siglo XX.....	27
1.2.1 Otorgamiento de Permiso para cambio de tracción animal, por tranvías eléctricos (1916).....	27
1.2.2 Creación Departamento de Tráfico (1918).....	29
1.2.3 Ley Orgánica del Distrito Federal (1928).....	31
1.2.4 Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas, y establecimiento de nuevas líneas, (1929).....	36

1.2.5 Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte (1931).....	38
1.2.6 Reglamento para el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en el Distrito Federal, (No aplicado) 1940.....	39
1.2.7 Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal (1942).....	40
1.2.8 Decreto que declara nulas las concesiones de tranvías, abrogado por la Ley de Instituciones Descentralizadas de Servicio publico. (1946).....	41
1.2.9 Ley de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (1946)..	43
1.2.10 Decreto en donde se declara “Servicio Público” el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo (1951).....	43
1.2.11 Ley de Instituciones Descentralizadas de Servicio Público (1956).....	43
1.2.12 Ley de Transporte (1959).....	44
1.2.13 Proyecto de Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, (no publicado) 1976.....	45
1.2.14 Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, Reforma al Reglamento de Tránsito (1983).....	47
1.2.15 Ley de Transporte del Distrito Federal (1995).....	47
1.2.16 Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal (1998).....	48

1.2.17 Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (1999).....	49
1.2.18 Reglamento para el Servicio de Pasajeros en el Distrito Federal (1999).....	50
1.2.19 Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxi en el Distrito Federal (1999).....	50
1.3 Tercera Época: El Siglo XXI.....	51
1.3.1 Reglamento del Transporte del Distrito Federal (2003).....	51
1.3.2 Ley de Transporte y Vialidad vigente en el Distrito Federal (2003).....	51
1.3.3 Reglamento de Tránsito Metropolitano (2007).....	53
 CAPITULO SEGUNDO	
 La Concesión, el Permiso, la Autorización, y otras figuras jurídicas relacionadas al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal..	
2.1 Definición desde una perspectiva doctrinal.....	59
2.1.1 Concesión.....	59
2.1.2 Permiso.....	60
2.1.3 Autorización.....	62
2.1.4 Otros.....	62
2.2 Definición desde una perspectiva legal.....	64
2.2.1 Concesión.....	64

2.2.2 Permiso.....	64
2.2.3 Autorización.....	65
2.2.4 Otros.....	65
2.3 Diferencias y similitudes entre la postura doctrinaria y legal.....	66
CAPITULO TERCERO	
El procedimiento administrativo de aplicación de sanciones en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.....	
	71
3.1 Autoridad competente o responsable.....	76
3.1.1 Facultades y atribuciones.....	77
3.1.2 Competencia.....	89
3.1.3 Marco normativo.....	90
3.2 El procedimiento administrativo de aplicación de sanciones en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.....	95
3.2.1 Marco legal.....	95
3.2.2 Requisitos de forma y fondo.....	102
3.2.3 Partes.....	109
3.3 Procedimiento (Substanciación).....	110
3.3.1 Etapas.....	118

3.3.2 Resoluciones.....	121
3.3.3 Medios de defensa e impugnación.....	126
3.4. Definición desde la perspectiva legal de las figuras de pago y devolución.....	147
3.4.1 El pago.....	147
3.4.1.1 Fundamento legal.....	150
3.4.1.2 Sujeto obligado al pago.....	154
3.4.1.3 Supuestos procesales de procedencia.....	155
3.4.1.4 Causales de improcedencia.....	155
3.4.1.5 Medios coactivos para el cumplimiento de la obligación de pago.....	156
3.4.2 La devolución.....	158
3.4.2.1 Fundamento legal.....	159
3.4.2.2 Autoridad obligada a la devolución.....	162
3.4.2.3 Supuestos procesales de procedencia.....	162
3.4.2.4 Medios de apremio para el cumplimiento de resoluciones de devoluciones de pagos.....	164
CAPITULO CUARTO	
Renovación legal e institucional en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.....	173

4.1 Reestructuración integral y unificación de la normatividad legal vigente que regula al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.....	174
4.2 Creación de un órgano colegiado encargado de la vigilancia y correcta aplicación de la norma legal aplicable en materia de transporte publico de pasajeros en el Distrito Federal.....	184
4.3 Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y el otorgamiento de poder coactivo y facultades coercitivas para el cumplimiento de sus decisiones jurisdiccionales.....	188
Conclusiones.....	194
Apéndice 1.....	205
Apéndice 2.....	210
Apéndice 3.....	215
Apéndice 4.....	216
Apéndice 5.....	217
Apéndice 6.....	218
Apéndice 7.....	222
Glosario.....	224
Bibliografía.....	249

El hombre nunca sabe de lo que es capaz hasta que lo intenta.

Charles Dickens

INTRODUCCIÓN.

El transporte público de pasajeros en general, pero especialmente el que se presta en el Distrito Federal, ha sido siempre un tema difícil de tratar, dados los factores e intereses que en él intervienen, por lo que siempre es actual y relevante en la vida diaria y desarrollo de esta ciudad, debido a la gran cantidad de personas que se trasladan día a día por este medio.

Ahora bien, y en razón del impacto que implica en la economía de la población, este sector transportista es foco de atención de todas las miradas, ya que representa a un grupo social de gran poder, pero que se encuentra mal organizado y mal representado, que es víctima de intereses políticos y escarnio, dado el bajo nivel sociocultural con que cuenta.

Por ello, ese sector ha sido atacado e incluso “satanizado” a lo largo de la historia moderna de la ciudad, y hoy, como muchos otros sectores, está inmerso en una crisis financiera y económica, así como bajo presiones extremas por parte de las autoridades locales, que exigen cambios de forma y fondo, pero a consideración del sucrito, sin brindar alternativas reales y factibles para el desarrollo de ese gremio.

Los concesionarios del transporte público, son un sector menospreciado y relegado por las autoridades correspondientes, situación que se ha reflejado en una normatividad reguladora vaga, ambigua e imprecisa, caracterizada por muchas lagunas legales que afectan la esfera jurídica de estos sujetos de derecho, que son concesionarios que transportan casi en su totalidad a la población de la capital y de los municipios conurbanos del Estado de México y que, por ende, generan un sinnúmero de empleos directos e indirectos.

Por lo anterior, este trabajo encuentra especial relevancia hoy en día, porque es un tema que, por su naturaleza, siempre está vigente y se renueva diariamente, encontrando en todo momento y por cualquiera de los actores que en él confluyen: permisionarios, autoridades, público usuario o sociedad en general, temas que lo actualicen.

Esta investigación se centra específicamente en el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, llevado a cabo por las autoridades dependientes de la Secretaría de Transporte y Vialidad; procedimiento que, como se verá aquí, adolece de muchas deficiencias de forma y fondo que causan perjuicio a los sujetos sometidos a este proceso.

Luego entonces, el presente trabajo pretende enunciar las irregularidades y violaciones procedimentales en las que incurren estas autoridades, al aplicar de forma errónea y sin apearse a estricto derecho, los ordenamientos legales que regulan sus funciones y atribuciones, en perjuicio de los prestadores de servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, Estado de México u otras entidades federativas.

Asimismo, en el trabajo se expone cómo es que en la vida práctica, desde que nace a la vida jurídica, el acto administrativo denominado Orden de Visita de Verificación y Acta de Visita de Verificación, que dan origen al procedimiento administrativo que esta, previsto y reglamentado en la Ley de Transporte y Vialidad, con sujeción supletoria a la Ley del Procedimiento Administrativo, ambas del Distrito Federal, carecen de eficacia jurídica, dadas las anomalías que aquí se enuncian.

Como consecuencia de esto, el ciudadano afectado por esos actos de autoridad, al interponer los medios de defensa oportunos en contra del citado procedimiento administrativo obtiene, de forma general, la Declaración de Nulidad lisa y llana de los actos que combate, ordenando en términos generales dejar insubsistente el acto y obligando a devolver las cantidades que hayan sido enteradas por concepto de multas.

Es aquí en donde el presente trabajo se encuadra y trasciende al Derecho Fiscal, dado que, al pronunciarse el Órgano Jurisdiccional competente a favor del particular, sentencia entre otras, a la autoridad recaudadora a devolver las cantidades calificadas como “indebidamente pagadas”.

De esta forma y toda vez que es de interés público que se regule y en su caso se sancione de forma eficiente a los transportistas que transgredan a los

ordenamientos legales que los regulan, es necesario también que esto se realice en estricto apego a derecho, sin violentar las libertades y garantías consagradas constitucionalmente.

Por ello, es necesario que se realicen cambios de forma y fondo en todo el ámbito que rodea a los medios de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, pero es más importante aún que las autoridades encargadas y comisionadas tengan conocimiento pleno de la problemática que aqueja a ese sector, que las personas que ocupen los cargos públicos en relación a este rubro (como en muchos otros) sean capaces, honestos y comprometidos con la causa que representan, con el fin de que su gestión no sea solamente un “trabajo más”, y muestren voluntad de encontrar la mejor solución, que beneficie al usuario final, en aras del bien común e interés público.

Se requiere urgentemente que se realicen modificaciones de forma y fondo en el rubro del transporte público en general, que se unifiquen criterios y que sea un solo ordenamiento legal el que se aplique y una sola autoridad la que conozca y sea competente para sancionar, y no tantas, como hoy en día ocurre; es necesario que estos se encuentren ajustados a la actualidad y a la realidad de nuestra ciudad; de igual forma, se debe dotar de poder coactivo y facultades coercitivas a los órganos de control de estas autoridades, en específico al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, para que pueda ejercer plenamente su jurisdicción como Órgano de legalidad y con ello se puedan cumplir sin dilación las sentencias y resoluciones que pronuncie, algo que lamentablemente no ocurre en la actualidad.

Es importante, que antes de emitir un juicio respecto al tema se conozca el problema de fondo y que antes de “condenar” a este grupo social conozcamos todas las verdades existentes; se requiere también, para lograr un cambio de fondo en este sector, la voluntad de todos los actores que en él intervienen; es necesario que se dejen de lado los intereses personales y se imponga realmente el interés general en beneficio de todos, pero acorde a la realidad que hoy vivimos; es por ello, sin el afán de ser muy ambicioso, si bien no sea la base para la reestructuración que se requiere, espero que las

conclusiones de este trabajo sean escuchadas y se tomen en cuenta para lograr un mejor servicio de transporte de pasajeros en la Ciudad de México.

CAPÍTULO PRIMERO

Antecedentes y evolución del marco normativo en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

Para tener un adecuado entendimiento del presente trabajo, es necesario conocer cómo ha evolucionado el transporte público de pasajeros a lo largo de la historia en la Ciudad de México; esto es, tener una visión general de cómo se han organizado y operado los prestadores del servicio público y cómo las autoridades han reglamentado a éstos entes.

1.1. Primera Época: del Siglo XVIII al siglo XIX.

1.1.1 Primer Reglamento en la Ciudad de México que regula el desplazamiento de bienes y personas (1793).

Se tiene documentado que la primera concesión relacionada con el transporte público de pasajeros, en la Ciudad de México, fue otorgada por el Virrey de Revillagigedo al “coronel, periodista” Manuel Antonio Valdez Munguía y Saldaña con fecha 20 de julio de 1793, misma que tuvo una vigencia de nueve años, lo que le permitió establecer los entonces llamados “sitios” de coches o coches de providencia; que se integraron perfectamente a las necesidades de la época.

Ahora bien, tal y como lo consigna Héctor Manuel Romero, en su obra titulada: “*Historia del transporte en la Ciudad de México, de la trajinera al metro*”, publicada por el entonces Departamento del Distrito Federal, en el año de 1987.

El documento que normó a esta incipiente concesión, fue el primer Reglamento para el transporte de pasajeros, éste se promulgó en la Ciudad de México, el 6 de agosto de 1793, a continuación se destacan los puntos más relevantes¹:

¹ MANUEL ROMERO Héctor. *Historia del transporte en la Ciudad de México, de la trajinera al metro*. México DF. Editorial DDF. 1987, Pág. 52.

- Las Características que debían observar los vehículos que para el transporte de personas se utilizarían y éstos deberían de ser cerrados y decentes.
- Una cromática específica para su perfecta identificación (nomenclatura, y colores del vehículo)
- El conductor debería de portar la librea, que era el uniforme.
- Número de vehículos con los que iniciaba la prestación del servicio y que para ese entonces era de ocho.
- Sitios y recorridos a cubrir, por parte de las unidades que prestaban el servicio de transporte de pasajeros.
- Horarios de trabajo, la tarifa de pago, la cual era de 4 reales por hora.
- Obligación de expedir recibos por el tiempo en que se esté prestando el servicio (por cuartos de hora, medias horas u horas completas) y,
- Restricción del servicio a personas “indecentes”.

Asimismo, se estableció de forma genérica un manual de conducta que deberían de observar los conductores de los coches de “alquiler” y se estableció el límite de velocidad máximo, ya que se prohibió el correr o galopar dentro y fuera de la ciudad.

1.1.2 Expedición del nuevo Reglamento (1803).

La concesión otorgada a favor de Manuel Antonio Valdez Munguía y Saldaña, tuvo una vigencia menor a los 10 años; en el año de 1802 se le cancela y se otorga una nueva a favor de Carlos Franco y Antonio Bananeli, nuevas “amistades” del Virrey de Revillagigedo, quienes fueron favorecidos para la prestación de este servicio por un periodo de 10 años, que corrieron a partir del 8 de diciembre de 1802, obligando a Manuel Antonio a que brindara todo el apoyo y conocimientos adquiridos a los nuevos concesionarios.

Con motivo de este hecho se emite, de forma apresurada, el 7 de enero de 1803 el nuevo Reglamento que regiría al transporte de pasajeros de esta época.

Uno de los cambios radicales que se pudo observar en el servicio de transporte de pasajeros, fue el aumento de la flota de vehículos, ya que de los 8 que iniciaron, se aumentó a 30 unidades. Dentro de las pocas modificaciones que sufrió el Reglamento, fue lo relacionado a la conducta del operador del vehículo. Aquí se encuentran los antecedentes del “*alcoholímetro*” y se establecen las penas que deberían de pagar por conducir en estado de embriaguez; asimismo, se establece el derecho de preferencia a la mujer para el caso de que se solicitara el servicio al mismo tiempo que otra persona de distinto sexo².

En este nuevo Reglamento se instauraron los lineamientos y perfiles que debían cubrir los “cocheros” o conductores, que entre otros eran: ser profesionales, jóvenes y pulcros, ser prácticos y no aprendices, sin vicios de embriaguez y no ser viejos faltos de fuerza.

Se constituyeron los lineamientos y características que debían de cumplir los vehículos destinados al transporte de pasajeros, se restringió la prestación del servicio favoreciendo a los concesionarios beneficiados por el Virrey; se imposibilitó con ello, la libre competencia a través de penalidades a las personas que incurrieran en conductas de “piratería”, siendo éste punto lo más relevante de esta segunda concesión y su Reglamento.

Para 1812 y una vez concluida la vigencia de la concesión otorgada a Antonio Bananeli y Carlos Franco, el vocal de la Junta de Policía, Domingo María Pozo, elaboró un nuevo Reglamento, en donde se estipuló un impuesto anual por coche y lo recaudado fue utilizado para el empedrado de las calles; este nuevo ordenamiento fue aprobado por el Virrey Venegas el 25 de octubre del mismo año y estuvo vigente hasta 1818.

Una vez consumada la lucha de Independencia, surge la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, el 8 de noviembre de 1821 depende, en funciones, de la Secretaría de Estado y del Despacho de

² MANUEL ROMERO Héctor. Op Cit. Pág. 54.

Relaciones Exteriores e Interiores. Sin embargo, debido a las modificaciones que se llevaron a cabo en esa época en el gobierno, las funciones relativas al ramo de comunicaciones y transportes se diseminaron entre varios organismos más.

Para estos años, la población creciente en la ciudad se encontraba en los 140 mil habitantes y transitaban un promedio de 2 mil 500 coches, entre particulares y de alquiler, ocasionando ya grandes problemas viales.

Dentro de la euforia independentista, hubo muchas propuestas en materia de dinámica urbana y referente a los transportes en la Ciudad de México, en donde el Proyecto de Policía para la Ciudad de México, que presentó un “europeo americano”, del cual no se tiene dato preciso del nombre, propuso entre otras cosas, para vigorizar la tributación fiscal, que todo coche que rodara por la Ciudad, debería de pagar un real diario y que por cada caballo, mula o burro, que estuviera en la Ciudad se pagara una cuartilla de real por cada día.

1.1.3 Primer Reglamento Liberal referente al transporte (1825).

A cuatro años de la Independencia, se creó la estructura legal del monopolio del transporte, el 24 de diciembre de 1825, se establece el primer Reglamento liberal, que entre otras cosas preveía que cualquier persona podría ser concesionaria, bajo condición de pagar 80 centavos mensuales por carruaje, sin tener limitación alguna en el número de coches a poseer; situación contraria, a la anterior, donde se había sido otorgado y explotado únicamente por las amistades allegadas a las autoridades virreinales.

El censo registral contaba en 1830 con 146 coches, 24 omnibuses y “wayines” y 16 “carretelas”, 9 casas alquiladoras de caballos y 23 talleres de compostura de carrocerías, así como 11 cuidadores de caballos, todos ellos, involucrados en el ramo transportista para la fabricación de vehículos o para la movilización a través del alquiler de caballos y otros³.

³ MANUEL ROMERO *Héctor*. Op. Cit. Pág. 68.

Lo trascendental de esta reforma reside que a partir de ese momento se permite la libre competencia para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, al dejar de lado los clientelismos en los que se incurrió durante el Virreinato; se abre, entonces, la posibilidad a la población en general de ser concesionario, cumpliendo sólo con los requisitos establecidos en el Reglamento en antecedentes mencionado.

Los inicios ideológicos y tecnológicos del Ferrocarril en México datan de 1825, cuando en Inglaterra pone en funcionamiento la locomotora Rocket, en el Ferrocarril de Stockton a Darlington, lugar en donde se hicieron evidentes las ventajas de transporte de rieles con locomotoras que trabajaban con tecnología capaz de utilizar la energía de vapor de agua. En esta época, la evolución en la industria ferroviaria en Europa dio noticias a México de la gran capacidad para el desplazamiento masivo de personas.

En nuestro país, el gobierno valoró la conveniencia de crear un sistema ferroviario, tratando de prever el impacto que generaría en la economía, y políticamente se pretendió unir a todas las regiones a través de la locomotora; con lo cual, se pensaba fomentar también la unidad nacional. Por tal motivo, los primeros ferrocarriles urbanos mantenían la imperiosa necesidad de unir a la capital con los poblados más cercanos a ella.

En el año 1852, el presidente en turno, Mariano Arista, aprobó las bases para construir un ferrocarril cuyo trayecto recorrería la Ciudad de México al entonces pueblo de Tlalpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac y San Ángel.

El 13 de agosto de 1856, el Congreso Constituyente expide una Ley que otorga la concesión para prestar el servicio de transporte de personas, por tranvía con tracción animal, iniciando operaciones en 1860 con un costo tarifa de un real.

En 1883, los tranvías y sus ya diversas rutas o recorridos eran administrados por Ramón Guzmán, un prominente y acaudalado empresario,

político y financiero de la época, quien en 1885 se asoció con Ángel Lerdo de Tejada, quien entre muchos otros cargos fungió como Presidente de la Compañía Manufacturera y Minera y fue Consejero del Banco Hipotecario. Entre ambos constituyeron la Compañía de Ferrocarriles y Tranvías del Distrito Federal, a la cual se le otorgó una concesión por 99 años para la prestación y explotación del servicio, configurándose un nuevo monopolio en materia de transporte. Con el paso del tiempo, esta compañía fue absorbiendo a las empresas de menor capacidad económica y material.

Así, el también llamado Sistema Ferroviario Urbano, comenzó sus operaciones, utilizando inicialmente una tracción de carga animal. Por eso fue conocido en principio como "*el tranvía de mulitas*"; es decir, la energía se generaba con los animales de carga; pero, con una tecnología que utilizaba carros sobre vías, esto ofrecía mayor rapidez y capacidad en el peso de carga. Tiempo después la característica se modificó.

Los decretos que se habían establecido para el desempeño de las labores del ferrocarril urbano, presentaban la siguiente limitante para la circulación en las calles: El uso de la máquina de vapor no se aprobó para ser utilizada en estas áreas urbanas. Quizá el problema consistía en el escandaloso ruido que provocaban las máquinas; por lo cual, el gobierno de Maximiliano, sólo aceptó el uso de energía animal. A pesar de ello, las líneas urbanas unieron a las poblaciones cercanas a la ciudad.

Por ello, se aceptó utilizar el uso de la maquinaria de vapor en las afueras de esta urbe. Así surgió el uso de tranvías híbridos; es decir, en las calles se utilizaba la tracción animal y en las áreas rurales, la maquinaria de vapor.

Ejemplo de ello fue el caso de la vía férrea de Tacubaya, que iba del Centro de la Ciudad al Paseo de Bucareli, y que ocupaba la tracción animal; mientras que en las afueras de la urbe, se ocupaba la energía de vapor.

Por eso, dada la mutación que se estaba generando en la fuerza de tracción, en el año de 1894 se promulgó un nuevo Reglamento en materia de transporte, en el que se establecía que los animales de tiro deberían de ser mansos, “hechos al tiro”, y no se permitía que estuvieran enfermos, lastimados o flacos.

1.1.4 Ley sobre Reglamentación de Ferrocarriles, Telégrafos y Teléfonos (1881).

Es de referencia señalar que los países que habían aprovechado el impulso de la ciencia y la tecnología gracias a sus procesos de desarrollo de muchos años atrás, para desarrollar sus industrias buscaban impulsar sus mercados a través de la inversión en otras naciones que, por supuesto, no tenían ese impulso. Lo que podían ofrecer naciones como México e incluso América Latina, era mano de obra y materia prima.

A partir de 1877 en México, el capital francés observó un marcado ascenso. Durante el periodo de 1880 a 1889, durante la época de Porfirio Díaz, lo apoyos económicos provenientes del extranjero destinaron, primordialmente, sus recursos a la construcción de vías férreas y ferrocarriles, además de destinarse al sector bancario y en minas de cobre. En ese periodo, específicamente el 19 de febrero de 1878, se signó el Tratado en el que se determinó construir la vía Garita de Belén y el Panteón de la Piedad, así como un tramo de la vía doble en la Calzada de la Villa de Guadalupe; el servicio, continuó ocupando la tracción del Tranvía de Mulitas.

El 5 de mayo del mismo año, se logró inaugurar el tramo del ferrocarril urbano de la Plaza de la Constitución hasta la Garita de San Lázaro. Posteriormente se pondría en funciones el tramo de La Piedad, donde por primera vez se utilizaron vías de acero, que sustituyeron a las de madera.

Durante los primeros años de estos servicios, no existió normatividad específica aplicable a la materia, ya que se establecían normas en razón a intereses particulares, y la regulación se fue dando vía las concesiones,

contratos y permisos que otorgaban tanto el gobierno federal, como los gobiernos estatales. La referencia necesaria en materia de redes, sistemas o servicios transporte y telecomunicaciones, que han sido catalogadas como vías generales de comunicación, se plasmaron expresamente hasta 1881, año en que se publicaron las Bases para la Reglamentación del Servicio de Ferrocarriles, Telégrafos y Teléfonos, ordenamiento que en cinco artículos es el antecedente más importante para definir el marco jurídico de las incipientes telecomunicaciones y medios de transporte.

1.2 Segunda Época: del Siglo XIX al siglo XX

1.2.1 El otorgamiento de Permiso para cambio de tracción animal, por Tranvías Eléctricos (1916).

En el curso de la historia, diversos hechos se suscitaron en mismas épocas, que dieron curso a múltiples ordenamientos en materia de transporte; así, para el año de 1870, las líneas férreas habían prosperado rápidamente, adecuándose a la urbe en crecimiento, que requería cada vez mas medios y rutas de transporte. El 9 de diciembre de ese año, el gobierno otorgó autorización para iniciar la construcción de una doble vía, que correría a Tacubaya, y de la Calzada de los Hombres Ilustres a Popotla, este segundo recorrido autorizado en 1873.

De tal manera que en 1877, se concede permiso a los señores Luis Miranda y Raúl Álvarez, para explotar un ramal de ferrocarril, que partiría de la Glorieta de la Piedad, en Chapultepec, con destino al pueblo de La Piedad; para el año siguiente, 1878, se otorga concesión a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal, por conducto de su representante, el señor Agustín López, para construir un camino de hierro entre la Garita de Belem y el Panteón de la Piedad (hoy Panteón Francés), esto además de la construcción de tres tramos de doble vía en la Calzada de la Villa de Guadalupe.

Dado el éxito y las concesiones que obtenía esta compañía, se autoriza en el mismo año de 1877, a la empresa de Ferrocarriles del Distrito Federal

convertirse en Sociedad Anónima de Responsabilidad Limitada, otorgándole la concesión de tres nuevas líneas, que corrían de Azcapotzalco a Tlalnepantla, de San Ángel a Contreras y de Chapultepec de Morales a Tacubaya.

Siendo un negocio redituable, rápidamente participaron nuevas empresas en el transporte. Para el año de 1882, eran cinco las compañías más importantes que operaban en el Distrito Federal; a decir: Ferrocarriles del Distrito Federal de México S.A., Ferrocarriles de México a Tacubaya, Ferrocarriles de México a Tlalpan y Chalco, Tranvías de Correspondencia del Distrito Federal y Ferrocarril del Valle de México, iniciándose la venta y fusión de compañías, la cual a la postre, para el año de 1896 dejó el monopolio y control total de operaciones a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal de México S.A.

Durante esta transición se fusionaron, en primera instancia, Ferrocarriles de México a Tacubaya y Ferrocarriles de México a Tlalpan y Chalco, dando origen a la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal, empresa que presentó un proyecto al gobierno a efecto de que iniciara la “modernización” del transporte, en donde se establecieron los puntos que se deberían de abordar y necesarios para el citado cambio; documento que fue presentado al Cabildo local para su estudio.

En sesión de Cabildo el día 5 de junio de 1896 se aprobó otorgar el permiso para el cambio de tracción en los tranvías, ratificado por la Presidencia de la República el 16 del mismo mes y notificado a la compañía hasta el día 16 de agosto de ese año.

Una vez aprobado por el gobierno, la Compañía inició las obras de construcción y transformación, en el año de 1898, bajo el nombre de Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos, concluyendo sus obras en 1900; año en que circularía el primer tranvía eléctrico en la Ciudad de México.

Como sucede en todo cambio, la transición de los tranvías de mulitas a los electrificados, trajo aparejado el despido de personal y en el mejor de los casos la capacitación de los operadores para el manejo del nuevo transporte.

De esta manera y ante la necesidad de un Reglamento que en específico regulara al transporte eléctrico naciente, el 24 de febrero de 1900 se expidió el primer ordenamiento exclusivo para los ferrocarriles eléctricos.

1.2.2 Creación Departamento de Tráfico (1918).

Los Tranvías eléctricos operaron sin contratiempo y tuvieron una evolución considerable dada la creciente demanda de la población y su gradual desarrollo, que se vio afectado por el movimiento armado de 1910. Así, para el año de 1913, los tranvías eléctricos que contaban, para ese entonces, con una infraestructura que atravesaba la ciudad entera, sirvieron también para trasladar a los combatientes del movimiento revolucionario, teniendo repercusiones principalmente de carácter económico y laboral, dado que cada grupo combatiente emitía su papel moneda y los trabajadores que eran personal altamente calificado dejaba sus puestos por unirse a las causas revolucionarias, infligiendo con ello un daño en los ingresos de la compañía.

Para octubre de 1914, la compañía se declara en huelga dado que la cúpula directiva no otorgó un aumento del 50 por ciento solicitado por sus trabajadores, lo que derivó en la ocupación militar de las instalaciones de la empresa de tranvías. Ante tal situación y por órdenes directas de Venustiano Carranza, se concedió un 25 por ciento de aumento a los salarios de los empleados y para 1918, se crea y reglamenta como una dependencia del Gobierno del Distrito, instaurándose un Departamento de Tráfico, que conocería y resolvería sobre temas de la materia.

Para tales efectos y ante diversas problemáticas que acompañaron al tranvía y a las relativas necesidades para normar a los coches que circulaban en la ciudad, se creó un nuevo Reglamento de Tránsito, en mayo de 1918, en donde se abordaron normas de carácter general y dirigidas únicamente a

establecer la apariencia que deberían de guardar los conductores de los automóviles que circulaban en esa época, y ciertas características, vagas y generales, que deberían de cumplir los autos.

El Reglamento constituido en 1918 dejó de lado lo concerniente a los permisos, rutas, y características o condiciones que deberían de tener los vehículos de pasajeros. Este ordenamiento estuvo vigente durante el periodo de organización, transformación y consolidación de la industria camionera, dejando vacíos legales casi totales y abriendo paso a la anarquía que se apoderó de las nascentes organizaciones de transportistas.

Así, para noviembre de 1918, la Estación de Tranvías de Tlalpan, es ocupada por los zapatistas, quienes destruyeron la mayor parte de las instalaciones, robando lo que ahí se encontraba, repitiéndose esta escena en la Estación de Xochimilco.

En esta época, el movimiento revolucionario ocasionó muchos daños a la empresa tranviaria, al grado que secuestraron unidades y no fueron recuperadas hasta tiempo después, incendiadas o abandonadas a la salida de las fuerzas de Zapata de la Ciudad capital.

El 2 de marzo de 1915, el Sindicato de Tranviarios suspendió el servicio en demanda de nuevas mejoras y condiciones laborales, resultando todo ello en un pésimo servicio para el usuario. Para 1919 el gobierno devuelve las instalaciones intervenidas a la compañía para que ésta se haga cargo nuevamente del negocio tranviario, teniendo enfrente y como competencia directa a las incipientes líneas camioneras y otros medios de transporte que emergieron a la par de la lucha revolucionaria, atendiendo las necesidades que en ese momento se presentaron a la población, ávida de trasladarse.

Para 1921 se tienen datos de que la Inspección General de Tráfico realizada por el H. Ayuntamiento de la Ciudad de México, censó a las unidades que iniciarían la motorización de los medios de transporte en la urbe, arrojando como datos generales de vehículos registrados los siguientes: 136 coches particulares, 148 coches de alquiler y lujo, 1,141 coches de alquiler de bandera

blanca (servicio diurno), 252 coches de alquiler de bandera blanca (servicio nocturno), 4 mil 15 autos particulares, 4 mil 122 autos de alquiler, 862 autos de alquiler con taxímetro, 309 autos de gobierno y 265 motocicletas⁴.

Como se puede observar, en el censo llevado a cabo por las autoridades del Ayuntamiento, la ciudad crecía de forma vertiginosa y las necesidades de transporte con ella, esto aunado a los conflictos que se presentaban en la compañía tranviaria, que para ese entonces enfrentaba huelgas, paros y demás problemas que le impedían trabajar eficientemente, situación que permitió que otros grupos sociales ingresaran al sistema y medios de transporte, sin ser excluyentes, los grupos de taxistas que crecían sin regulación o medios de control eficientes.

En 1927 se prohibió el tránsito de vehículos de tracción animal por las calles ya asfaltadas en la Ciudad de México, por considerarse peligroso al interactuar con los vehículos motorizados, además de que se creía que causaba grandes daños al pavimento. Es de vital relevancia señalar que para el inicio de la década de los treinta, existían diversos negocios que tenían como fuente principal al transporte en sí, como lo fue el Banco Nacional de Transportes, que operaba financiando a este creciente y pujante medio.

1.2.3 Ley Orgánica del Distrito Federal (1928).

Dados los fuertes problemas que acompañaron a la Compañía Tranviaria a lo largo de su historia, que se acentuaron durante el periodo revolucionario y que coronaron con la huelga de trabajadores en el año de 1935, que llevó varios años resolver, el gobierno decide realizar la primera gran incursión en los medios de transporte masivos, y no es sino hasta 1945 que el gobierno ocupa las instalaciones de la empresa, argumentando el abandono, deterioro de las unidades y, por tanto, el mal servicio que se brindaba en esa época al usuario, por lo que, para el año 1951, se decide implementar la primera línea de trolebuses de la Ciudad de México, que correría de la Villa de

⁴ MANUEL ROMERO Héctor. Op. Cit. Pág. 104.

Guadalupe a la Ciudad de los Deportes, naciendo una nueva era en el transporte y dejando a un lado el uso del tranvía.

De esta manera, el 7 de noviembre de 1952 se firmó un convenio entre la Compañía Tranviaria y el gobierno, en el que este último tomó el control y dominio total de los bienes de la empresa y del sistema en sí.

A la par de estos sucesos y durante el transcurso que marco la desaparición del sistema tranviario operado por la Iniciativa Privada, crecían por otro lado y de forma importante las organizaciones camioneras, adquiriendo a la postre un poder similar al obtenido por las Compañías Ferrocarrileras y de tranvías en sus mejores años, esto al igual de los grupos de taxis de alquiler que progresaban y se extendían de forma impetuosa en la Ciudad capital.

Para el año 1916, y ante la carencia de tranvías ocasionada en primera instancia por la huelga iniciada por la Federación de Sindicatos del Distrito Federal, que detuvo todas las actividades industriales, con ellas la eléctrica y de tranvías, se dio inicio el movimiento de personas en vehículos particulares modificados y adaptados, que desde ese momento se les conoció como “camiones”.

Esta asistencia nace como auxiliar al de los tranvías y como opción de servicio dado el paro laboral en que se encontraba la industria por la huelga de la Federación de Sindicatos del Distrito Federal y la demanda de la población de transporte, que tiempo después se quedó como alternativa y creciente negocio.

Obviamente, al no estar reglamentado este tipo de servicio nos encontramos que la prestación del mismo se ofrecía al mejor postor, sin rutas determinadas, ni horarios fijos, incurriendo en todo tipo de arbitrariedades e incluso peleando entre sí por el pasaje, ya que cada vez era mayor el número de “camiones” que circulaban en la ciudad sin orden alguno.

Dada la necesidad de regular y ordenar a este medio de transporte, es que en 1917, el gobierno del Distrito Federal, decide otorgar los permisos correspondientes a líneas y rutas determinadas, con el fin de acabar con la problemática que imperaba en ese tiempo. Así, en ese mismo año los choferes de estos llamados “camiones” se empezaron a organizar y formaron la primera línea, a la cual llamaron “Santa María Mixcalco y Anexas”, a la que el gobierno le reconoció y le otorgó toda clase de facilidades y permisos para el establecimiento de nuevas rutas, iniciando con ello la regularización del transporte y la organización de este medio.

Es importante señalar que los choferes organizados en líneas, en ningún momento perdieron su carácter de propietarios individuales, dado que la línea como tal sólo era el medio por el cual se explotaba una ruta o recorrido por un grupo determinado, así la asociación en línea de camioneros se constituía para adquirir de manera formal el derecho a circular por un recorrido o ruta y que nadie más pudiera explotarlo, y optaron por adquirir una cromática, la cual los distinguiría entre sí.

Ahora bien, dadas todas las facilidades que el gobierno le otorgaba a esta línea camionera, la saturación de permisos y el crecimiento desmedido dio pie a la escisión por parte diversos grupos que formaron nuevas organizaciones o líneas camioneras, como la Peralvillo-Belem, la Guerrero-San Lázaro, la Gustavo A. Madero, la San Rafael-Aviación, entre muchas más que se formaron, reconociendo las autoridades únicamente los derechos de éstas que por costumbre se generaron.

Pero la falta de una regulación específica en la materia, trajo consigo la saturación de rutas y permisos que eran otorgados sin estudio previo y sólo se requería la solicitud que hiciera la línea interesada, otorgándose incluso sobre mismas rutas, ocasionando nuevos conflictos e incosteabilidad para el sostenimiento del servicio, llegando incluso a la saturación, dado el excesivo número de carros que se llegó a concentrar.

Este medio de transporte se llegó a organizar de tal manera, que ofrecía la eficacia que el tranvía había perdido, derivando en organizaciones mejor definidas, como la Unión de Propietarios de Camiones, en donde se realizaron “estudios” para saber las necesidades reales de cada ruta o línea en cuanto al número de camiones que se requerían para prestar el servicio de forma más ordenada y que les dejara mejores resultados económicos.

Ante la saturación de unidades, la Unión de Propietarios de Camiones propuso al Gobierno que en ciertos recorridos disminuyera la oferta de transporte y, por tanto, saliera un número determinado de camiones de circulación y en su caso se eliminaran líneas completas de transportistas, pretendiendo con ello sanear el negocio, acción que encontró resistencia y provocó pugnas entre los inconformes afectados y la Unión.

El 27 de febrero de 1922, que se realizó un paro y una manifestación de protesta en la que se encontraban afiliados al Centro Social de Choferes y algunas líneas más, para buscar un acuerdo con las autoridades para que éstas resolvieran de forma equitativa esta problemática, desatándose un motín frente al Ayuntamiento del Distrito Federal, que culminó con el enfrentamiento entre manifestantes y autoridades, dejando como saldo la muerte de choferes afectados y la quema del Archivo Municipal.

El entonces Gobernador del Distrito Federal, General Celestino Gasca, fue quien, una vez ocurrido lo anterior y ante la magnitud de la problemática, inició la ordenación de este sector, al implementar normas de carácter administrativo, a fin de terminar con la anarquía que se le presentaba, fijando entre otras: las reglas para limitar el número de unidades que compondría a cada línea de transportistas que se encontraban en operación, y le otorgó a cada camión una autorización para circular en la ruta en la que trabajaba.

Paralelo a ello, celebró convenios con las organizaciones de camioneros, estando entre los más importantes aquel en el que el Centro Social de Choferes fungiría como asesor de la Jefatura de Tránsito,

dependencia que dejó de pertenecer al Ayuntamiento y formó parte del Gobierno del Distrito Federal.

Nos refiere el Licenciado Hugo Luis de Jesús Baz Duarte, en su obra titulada *Transporte Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal*⁵, que los agremiados del Centro Social de Chóferes asesoraron a las autoridades del Departamento de Tránsito, y que incluso ocuparon altos puestos en el Gobierno, como Concejales de los Ayuntamientos y la Jefatura de Tránsito, obteniendo con ello beneficios para su grupo y el cierre de las líneas que se oponían a sus intereses, regulando de cierto modo y controlando la expedición de permisos, lo que estableció cierto orden en el transporte, pero en beneficio principal de un pequeño grupo que controló a este sector; a este grupo se le debe la iniciativa para crear la estructura jurídica que regularía en su momento al sector de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.

Como consecuencia de la segregación que sufrieron algunos grupos de choferes y camioneros, se formó, el 10 de marzo de 1923, la Alianza de Camioneros de México, quienes funcionaron como organización en defensa y resistencia del Centro Social de Choferes, lo que concluyó en la emancipación de éste.

Los camiones que prestaban el servicio, para ese entonces (1926) tenían capacidad para trasladar a un máximo de ocho a diez pasajeros sentados, y es para el año de 1928 que el entonces Departamento del Distrito publica la Ley Orgánica del Distrito Federal, en la que en su Título Primero aborda aspectos relacionado al servicio público en materia de transportes.

Un punto muy importante y que trasciende al rubro del transporte de pasajeros en la capital, fue la mutación que sufrieron las líneas camioneras al adoptar la figura de sociedades cooperativas, esto dado el impulso que dio el Gobierno Federal para acoger esta figura; arrojando, al paso de los años, resultados nefastos y llevando a la quiebra a varias líneas, pues no comulgaban con la forma de organización de estas sociedades.

⁵ Baz Duarte, *Hugo Luis de Jesús, Transporte Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal* Tesis profesional México 1969, Pág. 53. UNAM Facultad de Derecho.

Aún así, al constituirse como sociedades cooperativas las líneas camioneras, los propietarios aportaron sus camiones al patrimonio de la naciente sociedad, pero cada uno seguía haciéndose cargo de sus unidades y las diferencias entre socios por los manejos que se llevaban en la cooperativa llevaron al fracaso de éstas.

Las diferentes huelgas de trabajadores de los tranvías observadas en 1916, 1935 y 1945 fueron tan impactantes y tuvieron grandes repercusiones en la población, debido al mal servicio que se prestaba de forma intermitente e irregular, lo que dio origen al surgimiento de las líneas de camiones, ya que a falta de transporte eficiente, el ingenio característico del mexicano se hizo presente, por lo que algunos osados modificaron sus automóviles de uso particular, adaptándolos para el traslado de personas, situación que se hizo popular rápidamente y en poco tiempo dio paso a la organización y creación de una “nueva” línea de camiones innovadora y sin regulación legal expresa para ello.

Ese fue el precedente directo del transporte colectivo de pasajeros, con un servicio motorizado independiente a la electricidad, mismo que inició operaciones en la “clandestinidad” y que poco a poco tomó forma y fuerza. Se tiene como antecedente inmediato de lo que hoy conocemos como “microbuses”.

1.2.4 Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Rutas, y Establecimiento de Nuevas Líneas (1929).

Durante la organización, consolidación y expansión de las Líneas camioneras, se presentaron constantes problemas en este gremio, que demandaba cada vez más la intervención de las autoridades para regularlos. Es por ello que en el año de 1929 se expide el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Rutas, y Establecimiento de Nuevas Líneas, que constaba de doce artículos y en el que

se consignaban aspectos generales de mejora en la prestación del servicio, el cambio de unidades, por unas de mayor capacidad de carga, y la necesidad de organizarse como sociedades cooperativas.

Este ordenamiento legal instituyó los lineamientos que rigieron a las instituciones de Gobierno, a la par que reguló a las líneas camioneras, cimentando las bases de las leyes que nos rigen hoy en día. Entre otras cosas, contempló la necesidad de regular el número de unidades que circularía y explotaría cada línea y ruta de transporte, evitando con ello la sobresaturación de servicio.

Se estableció un tiempo límite de tres años para el cambio de unidades, dado que las que circulaban en aquella época eran vehículos adaptados con capacidades de transporte de ocho a diez pasajeros y las necesidades crecientes de la urbe requería de vehículos con mayor capacidad de carga de pasajeros, especializados para el traslado de personas y adecuados para la prestación del servicio.

En términos generales, contempló la expansión del servicio y el aumento en las capacidades de carga de las unidades, pero sin que esto implicara el aumento del parque vehicular (camiones) en atención a las necesidades de la población; es decir, a mayor necesidad de transporte, camiones más grandes, y no más camiones.

También, en este Reglamento se previó que en caso de que requiriera aumentar el número de unidades en una línea, las autoridades tendrían el derecho de cambiar a las unidades sobrantes a otra línea camionera, de esta manera en ningún momento se saturaría el servicio, tratando con ello de dejar en igualdad de circunstancias a todas las organizaciones y líneas que operaban en la época.

Así, según crecieran las necesidades de transporte de la población de la Ciudad de México, con los camiones sobrantes que se citan, se abastecerían nuevas líneas y rutas que cubrirían esos nuevos recorridos.

Este Reglamento consignó que para la expedición de nuevos permisos para la prestación de servicio de transporte de pasajeros se tenía que dar “vista”, (informar) a las demás líneas ya establecidas con el objeto de que éstas expresaran su consentimiento o en su caso señalaran los agravios que pudiera ocasionarle el otorgamiento del permiso referido.

Así, se condicionó el crecimiento del transporte y de nuevas líneas a la consideración y opinión “experta” de las líneas ya establecidas, quienes tenían el derecho preferente de solicitar el permiso que en su caso ellos mismos negaban, esto siempre y cuando comprobasen haber retirado unidades de circulación; y de igual forma, se daba preferencia a las organizaciones gremiales de camioneros y sociedades cooperativas a quienes se les hubiese cancelado su concesión con motivo de la regulación y disminución del parque vehicular ordenado años atrás.

Este reglamento sentó las bases que rigen en la actualidad, al normar específicamente que cada persona como ente individual no podría tener más de cinco camiones en el Distrito Federal, situación que hoy en día se encuentra establecida en la Ley vigente de la materia. Asimismo, se constituyó la prohibición a las empresas extranjeras y a sociedades anónimas para obtener permisos, dada la característica que marcaba a este sector, ubicándose en todo momento en un aspecto gremial y no mercantil, y como un patrimonio para el connacional.

Para el año 1935, las líneas camioneras abandonaron la figura de las sociedades cooperativas, dado lo poco rentable y problemático que se había convertido el manejo de éstas, optando por una nueva forma de organización a base de sindicatos de propietarios y permisionarios de camiones, fundándose en aquella época en lo establecido en el artículo 232 de la Ley Federal del Trabajo, concerniente al “sindicato”.

1.2.5 Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte (1931).

Durante el transcurso de estos años, la reglamentación en materia de transporte poco a poco se iba especializando y diversos ordenamientos regulaban partes determinadas de la materia, en particular la Ley de Vías Generales de Comunicación, que expidió el Presidente Pascual Ortiz Rubio, y que en términos generales contenía ya un capítulo específico para la jurisdicción y competencia para su aplicación a nivel Federal.

Este capítulo regulaba de forma específica y muy particular la figura de la Concesión de los servicios públicos, de los cuales, establecía, el titular era el Estado; instauraba, también, los requisitos para la expedición de las concesiones, y las causas de revocación y rescisión de los derechos, así como instituía las funciones específicas de la Secretaría de Comunicaciones y regulaba también la explotación de las vías generales de comunicación a cargo de las empresas autorizadas.

Esta Ley, a pesar de tener un carácter federal estableció las bases por las cuales se registrarían los transportistas de cualquier área de trabajo para la circulación en las vías federales, en particular al tema que nos ocupa: la circulación de ferrocarriles y tranvías, de ahí lo trascendente en el presente trabajo.

1.2.6 Reglamento para el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en el Distrito Federal (No Aplicado), 1940.

Durante el tiempo en que estuvo vigente el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Rutas, y Establecimiento de Nuevas Líneas, hubo intenciones y proyectos por parte de las autoridades para expedir un nuevo ordenamiento legal más especializado y acorde a las nuevas tendencias y necesidades de la ciudad capital, por lo que en 1940 se publica el Reglamento para el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en el Distrito Federal, pero éste nunca tuvo eficacia jurídica, ya que enfrentó total oposición por parte de los sectores del medio de transporte, en

particular de las líneas camioneras, dado que sentían agraviados sus intereses por el contenido de la norma.

1.2.7 Ley que Fija las Bases Generales a que Habrán de Sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal (1942).

Una vez frenado por la oposición que enfrentó el anterior ordenamiento en materia de transporte, las autoridades modifican y publican el 14 de abril de 1942 el Reglamento para el Servicio Público de Pasajeros en el Distrito Federal, documento que estaría vigente hasta el año de 1995, y que dada la trascendencia que éste adquirió en el gremio transportista, se enuncian las principales aportaciones que se establecieron en él.

En primera instancia, contempla de forma específica al transporte de pasajeros como un “servicio público”, reconociendo al Estado como ente magnánimo que tiene el poder de expedir y rescindir las concesiones y permisos según causas específicas y determinadas. Asimismo, establece y regula de forma particular los derechos y obligaciones tanto de autoridades como de concesionarios, y reglamenta la expedición de permisos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

Este Reglamento se expidió con un grado de especialización bien determinada, por la experiencia que tuvieron los gobiernos y las relaciones que se generaban entre los prestadores de este servicio y las distintas dependencias a lo largo de los años, tomando como base la experiencia que se obtuvo con los permisos otorgados a las compañías que controlaban a los tranvías.

Una diferencia importante que se observa entre el Reglamento que se fijó para el año 1942 y los anteriores, es precisamente la duración de los permisos y concesiones, siendo que para los primeros se otorgaban hasta por 99 años, y en esta “nueva reglamentación” ya se fijaban plazos menores de tiempo y la posibilidad de rescindirlos en caso de contravenir o no prestar el

servicio acorde a las necesidades de la población de la Ciudad capital o en perjuicio de ésta.

En términos generales, este Reglamento cimentó las bases y organización de lo que sería el sistema de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, ya que se mantuvo vigente cerca de cincuenta años, aunque quedó desfasado de las necesidades de la población de la capital al paso del tiempo.

1.2.8 Decreto que declara nulas las concesiones de tranvías, abrogado por la Ley de Instituciones Descentralizadas de Servicio Público. (1946).

A la par que las líneas camioneras tomaban auge y reclamaban su espacio en la Ciudad, convirtiéndose en la fuerza de transporte más importante y la opción de movimiento para la población del Distrito federal, el sistema de tranvías estaba pasando sus últimos momentos de vida a manos de la iniciativa privada; ya que, como se ha referido, diversas causales lo llevaron a la quiebra por incosteable. De las últimas causas que detonaron su crisis final, fue la revisión contractual que solicitaron los trabajadores tranviarios al gobierno local, obteniendo un aumento del 13 por ciento, lo que agravó más la situación financiera de la compañía.

Dada la precaria situación económica que vivía el medio tranviario, por la crisis en que estaba inmersa, el gobierno comenzó a inyectarle capital, subsidiando algunos costos, con el fin de conservar el sistema de vías en buen estado, así como el equipo de la compañía.

Para 1945, nuevamente la empresa acusa problemas financieros y laborales y se declara en huelga, a lo que el entonces Departamento del Distrito Federal dicta un acuerdo para ocupar los bienes de las compañías Ferrocarriles del Distrito Federal de México S. A. y de Tranvías México S.A. y tomar el control del servicio.

Para el año de 1946 y vistos todos los conflictos que se presentaron, por decreto presidencial se declaran nulas las concesiones de la compañía que controlaba el sistema tranviario, y el gobierno toma el control de instalaciones y se hace de la posesión de la empresa.

De esta manera, el transporte de tranvías, que por muchos años había estado en manos de la Iniciativa Privada, pasó a poder del gobierno, creando el “servicio público descentralizado”, con capacidad jurídica y patrimonio propio, esto bajo los Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal” (trolebuses).

Esta mutación no fue algo que se diera de la noche a la mañana; por el contrario, sobrevino de la necesidad de realizar estudios que estuvieron a cargo de especialistas para determinar la mejor solución a las necesidades de la Ciudad.

La requisita que ejecutó el gobierno para tomar el control de este medio de transporte, encontró férrea oposición por parte de los dueños y administradores de las compañías tranviarias afectadas, ya que estos entablaron en contra de las autoridades demandas de amparo, tratando de revertir la decisión del gobierno de apropiarse de este servicio, y obteniendo la suspensión definitiva en el juicio. Con ello impidieron que las autoridades tomaran el control total de las compañías, deteniéndose de esta forma el cambio ya iniciado por el gobierno.

Esa problemática se prolongó durante varios años, y fue hasta 1951 que las autoridades del Departamento del Distrito Federal y los representantes de las empresas tranviarias, en litigio, iniciaron pláticas amistosas en vías de tratar de solucionar el conflicto, concluyendo éstas el día 7 de noviembre de ese mismo año, en las que concertaron la resolución definitiva, en términos por demás ventajosos para el gobierno local.

Así, el convenio resultante y con el cual se destrabaría el conflicto se hizo público hasta el 25 de enero de 1952. En el documento, se establece que

formalmente el gobierno tomaría el control definitivo de las instalaciones y la prestación del servicio eléctrico de transporte de personas, que así quedó a su cargo.

1.2.9 Ley de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (1946).

Durante la ocupación que sufrieron las empresas que prestaban los servicios eléctricos de transporte, el Gobierno Federal promulgó el 19 de abril de 1947 la Ley-Decreto de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal del 31 de diciembre de 1946, en la que se establecía la creación de los Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, y se constituía el funcionamiento, organización operativa y los órganos que regirían para tales efectos, a esta nueva empresa que supliría a las antiguas compañías tranviarias, naciendo con ello una nueva etapa en el transporte de la Ciudad de México.

1.2.10 Decreto en el que se declara “Servicio Público” al transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo (1951).

Estando en funciones el Presidente Miguel Alemán Valdés, promulgó un decreto por el cual declara que los autos de alquiler sin itinerario fijo (TAXIS) son un servicio público, entendiéndose con ello que todo el servicio de traslado de personas son potestad del Estado y que éste delega la facultad a particulares para que exploten este permiso o concesión otorgado y que por medio de ello obtengan un beneficio económico, pero ajustándose a las normatividades vigentes que para tales efectos existen.

1.2.11 Ley de Instituciones Descentralizadas de Servicio Público (1956).

Estando en la Presidencia Adolfo Ruiz Cortines, promulga el Decreto-Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Publico de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, que establece el Servicio de Transportes

Eléctricos del Distrito Federal como un órgano descentralizado, con patrimonio y personalidad jurídica propia, y éste tenía como órgano rector al Departamento del Distrito Federal. En esta ley se consigna específicamente las funciones y atribuciones que tendría para la prestación del servicio de transporte de pasajeros e incluso contemplaba que podría valerse de vehículos con alimentación diferente a la electricidad, para fungir como auxiliares en caso de ser necesario.

También, en esta ley se consignó que todos los bienes muebles e inmuebles que formaban el haber de las compañías tranviarias, conformarían el patrimonio de la empresa naciente de gobierno, y se establecieron los organismos administrativos que dirigirían a ésta.

1.2.12 Ley de Transporte (1959).

Así, para el año de 1959, estando en funciones el Presidente Adolfo López Mateos y como Jefe del Departamento del Distrito Federal Ernesto P. Uruchurto, promulgan la Ley-decreto de nombre Ley de la Unión de Permisarios de Transportes de Pasajeros en Camiones y Autobuses del Distrito Federal, en donde se crea la institución del mismo nombre, que agrupó a todos los permisionarios del transporte público de pasajeros y la autoridad encargada de regular y aplicar la norma fue directamente el Departamento de Distrito Federal.

En esta ley se otorgó a la organización citada el título de institución pública, con personalidad jurídica y patrimonio propio, y este organismo era el único medio por el cual los permisionarios podían realizar cualquier trámite relacionado a la prestación del servicio que brindaban; por tanto era obligación de todo permisionario o concesionario el pertenecer a esta organización para que se le reconocieran sus derechos como tal.

En esta ley también se implantaba la forma de organización que debería tener administrativa y operativamente, así como los medios y recursos que debería allegarse para el correcto funcionamiento de la unión.

Un punto importante a resaltar es el concerniente al presidente de la Unión, ya que éste era nombrado de forma personal y directa por el Jefe del Departamento del Distrito Federal, y esta designación no podría darse a miembro de la Unión o persona con interés directo en el negocio del transporte en el Distrito Federal.

Asimismo, la Unión tenía su organismo de supervisión y vigilancia, que estaba conformado de manera colegiada, por un representante de gobierno, un representante de los permisionarios y un representante de los usuarios.

1.2.13 Proyecto de Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (No Publicado) 1976.

Para el año de 1976, se crea el Plan Global de Desarrollo, a cargo del Gobierno Federal, en que se contenía un plan de desarrollo para el Distrito Federal, así como un Plan Rector de Transporte y Vialidad. En este año se desarrolla el Plan Maestro del Metro con la idea de expandir el Sistema de Transporte Colectivo, el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie; constituido, éste último, por autobuses, trolebuses y automóviles de alquiler (taxis).

Es por ello que el Reglamento proyectado para derogar el ordenamiento vigente de 1959, queda pendiente, dados los estudios que inicia la autoridad en turno para el mejoramiento del sistema de transporte, a efecto de estar acorde a las necesidades de la ciudad capital.

Para el año de 1981, debido a los constantes problemas que se generaron en las líneas camioneras de transporte de pasajeros, y que las autoridades en funciones no supieron resolver, el Regente en turno de la Ciudad de México, Carlos Hank González, anuncia la revocación de las concesiones otorgadas a los particulares para la prestación del servicio del transporte urbano de pasajeros en autobuses, lo que significaría la segunda gran incursión del gobierno en los medios masivos de transporte de pasajeros,

diluyendo con ello el mal llamado “pulpo camionero” y haciéndose cargo de forma directa de la prestación de este servicio, creando para tales efectos lo que se conocería como “Ruta 100”.

La Ruta 100 tenía como característica el ser un organismo descentralizado con patrimonio y personalidad jurídica propia, y que a la postre significó un problema mayor al que se intentó solucionar, ya que se creó un ente que afectó gravemente a las finanzas de la Ciudad, resultado de los malos manejos y poca experiencia del gobierno en cuestiones de transporte.

Con el objetivo de indemnizar a los permisionarios y liquidar los bienes de los cuales tomó posesión, el gobierno creó una Comisión Liquidadora y convino con los camioneros los términos de la indemnización a cubrir.

Dada la magnitud y variante que tomó el transporte de pasajeros por parte de las líneas camioneras, se empezó a gestar el fenómeno que vivimos en la actualidad, los microbuses. Esta nueva figura, los microbuses, trasladan a un mayor número de personas diariamente, en comparación con otros medios de transporte; es por ello su importancia en este tema y la necesidad de conocer el surgimiento de éstos.

Durante los años setentas, la Regencia de la Ciudad de México permite la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través de autos tipo sedán, los cuales tenían capacidad de hasta a cinco pasajeros. Otorgando con ello las concesiones correspondientes para la explotación de rutas fijas de transporte colectivo.

Dichos vehículos fueron conocidos como “peseros”, llamados así porque la tarifa que cobraban era de un peso por persona-viaje. Ante la gran demanda del servicio por parte de la población de la ciudad, los nuevos concesionarios fueron autorizados por las autoridades de gobierno a utilizar vehículos más grandes, por lo que rápidamente se generalizó y se popularizó el uso de la Combi, que tenía mayor capacidad para trasladar personas.

La demanda de transporte creció vertiginosamente junto con la población del Distrito Federal y su área conurbana, por lo que a fines de la década de 1980 fueron puestos en circulación los primeros microbuses en la Capital del país.

Se puede equiparar la circulación de estos microbuses con el inicio del transporte de pasajeros que se observó en 1916, con la incursión de los autos modificados, y dado que los primeros microbuses en que se prestó el servicio, eran incómodos e inseguros y contaban con una estructura estrecha y con motores impulsados por gasolina, éstas unidades con el paso del tiempo se fueron modificando y adecuando a las necesidades de la población y se convirtieron en el medio de transporte masivo más importante en la época moderna.

1.2.14 Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, reforma al Reglamento de Transito (1983).

Durante el periodo de gobierno del presidente Miguel de la Madrid Hurtado, se promulgó el Decreto por el cual se constituyó la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, y que sostuvo como objetivo principal el coordinar las acciones administrativas y operacionales para solucionar los problemas de calidad en el transporte, que se presentaban en aquella época entre el Distrito Federal y la zona conurbada de la Ciudad de México.

Para el 16 de diciembre de 1983, se integró la Coordinación General de Transporte, como área coordinadora en la que participan los organismos públicos descentralizados: Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Sistema de Transporte Eléctrico del Distrito Federal (trolebús) y Autotransportes Urbanos de Pasajeros (Ruta 100).

1.2.15 Ley de Transporte del Distrito Federal (1995).

Para el año de 1994 se celebra el convenio entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Federal, la del Distrito Federal y del Estado de México, dando paso a la creación de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), que vino a sustituir al Consejo de Transporte del Área Metropolitana, creado en 1991.

El 30 de diciembre de 1994, se suprime la Coordinación General de Transporte, origen de la hoy Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, SETRAVI, que absorbe a las unidades administrativas que integraban al entonces Consejo. Esta naciente Secretaría absorbió a la Dirección General de Autotransporte Urbano y a la Dirección General de Control de Tránsito, que pertenecía a la entonces Secretaría de Protección y Vialidad, hoy Secretaría de Seguridad Pública.

Así, para 1995 se publica la Ley de Transporte del Distrito Federal, que abrogó a la ley que se aplicaba desde de 1942.

1.2.16 Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal (1998).

El 29 de diciembre de 1998, estando a cargo del Distrito Federal el Primer Jefe de Gobierno electo por mandato popular, el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, se publicó en la Gaceta del Distrito Federal la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, que entre sus principales facultades y en relación al tema que nos ocupa, asigna a la Secretaría de Transporte y Vialidad la redefinición de las atribuciones de las direcciones generales, lo que quedo establecido y regulado por el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Entre ellos, se firman diversos convenios, pero el más relevante fue el signado con la Universidad Nacional Autónoma de México, en el que se establece el compromiso de diseñar y desarrollar el Instituto de Transporte Urbano del Distrito Federal. Para ese año, se abre la convocatoria para la

expedición de nuevas placas para taxis, dada la creciente necesidad de la población de la Ciudad de México de transportarse.

1.2.17 Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (1999).

Para el año de 1999, se publica el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. En él ya se contenían títulos y capítulos especializados, en donde se establecían medidas de seguridad hacia el peatón, la protección a escolares y a personas con discapacidad, entre otros.

En este Reglamento se denota el valor que adquieren para el legislador todos aquellos aspectos que no regulaban los anteriores ordenamientos, e incluye a todos aquellos entes que “circulan” o transitan en las ya complicadas vías de la Ciudad: además, se establece en esa normatividad una tabla de sanciones, atendiendo al tipo de conducta que se despliegue, así como también se instauran las vías por las cuales se pueden impugnar las sanciones impuestas.

En este punto, es importante señalar que ya se encontraba en funciones el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, creado el 17 de marzo de 1971, y que había iniciado sus funciones el 17 de julio de ese año.

Si bien es cierto que en toda época este derecho ha estado vigente, es hasta este momento que se establecen mecanismos por los cuales se pueden combatir decisiones de carácter administrativo.

De igual forma, en ese ordenamiento se establecen las reglas y bases con las cuales se han de conducir los automovilistas, en general para la obtención de licencias y/o permisos para conducir, así como los requisitos y trámites a cumplir para la expedición de placas y demás documentos necesarios y que para tales efectos expide la Secretaría de Transportes y Vialidad.

1.2.18 Reglamento para el Servicio de Pasajeros en el Distrito Federal (1999).

Conforme avanza la tecnología, nuevos medios de transporte se hacen presentes en el Distrito Federal; también los órganos legislativos se especializan en la materia del transporte, dadas las necesidades crecientes y siempre cambiantes de la población.

En 1999 se expide el Reglamento para el Servicio de Pasajeros en el Distrito Federal, en el que se pretendió regular la prestación del servicio de transporte y sus diversas modalidades que se ofrecía en ese entonces y hasta el día de hoy, siendo estos: público, mercantil, privado y particular, esto sin considerar el tipo de vehículo que se usara para el servicio de transporte ni el equipamiento auxiliar con el que contara; en ese sentido, este Reglamento estableció el procedimiento a cargo de las autoridades competentes, para fijar, revisar y/o modificar las tarifas que se otorgaban a los diferentes medios de transporte.

1.2.19 Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxi en el Distrito Federal (1999).

Para este año, la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal se reestructura, haciendo cambios en diferentes áreas de la dependencia y creando el Instituto del Taxi, como un órgano desconcentrado y con el objetivo de mejorar e impulsar el desarrollo de servicio individual de pasajeros, taxis.

Para tal efecto, se crea el Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxi en el Distrito Federal, ordenamiento que regularía a este medio de transporte en particular.

En esa misma fecha se crearon los Reglamentos de Transporte Público de Pasajeros (en su modalidad de colectivo) y el Reglamento de Transporte de Carga (mercantil), los cuales fueron publicados en la Gaceta del Distrito

Federal el día 23 de agosto de 1999; ahora bien, con estos ordenamientos las autoridades de gobierno pretendieron dotar de mecanismos independientes a cada tipo de servicio y regularlos por cuenta separada, estableciendo para ello oficinas especializadas en atención a cada área. Es así es como nace a la vida jurídica el Instituto del Taxi y el Reglamento que lo regiría.

En el año 2000, la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal expide el Manual Operativo de Inspectores con el objetivo de regular las actividades de estos servidores públicos, quienes son los encargados de realizar la inspección y vigilancia de los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

1.3 Tercera Época: El Siglo XXI.

1.3.1 Reglamento del Transporte del Distrito Federal (2003).

Con la expedición de este Reglamento, las autoridades del transporte en la Ciudad de México abrogaron los reglamentos para el servicio de transporte de pasajeros, para el servicio de transporte de carga y para el servicio de transporte público de taxi, que se habían publicado años atrás, dada su inoperancia, y conjugaron en un solo ordenamiento de nueva cuenta a todos los servicios de transporte, independientemente de su modalidad o área de desarrollo.

En este Reglamento se integraron las disposiciones que se encontraban insertas en los tres ordenamientos derogados, anexando además una sección destinada a regular la publicidad en los medios de transporte. En este mismo cuerpo legal, se incluye el procedimiento para la fijación, revisión y modificación de las tarifas, que se encontraba dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pasajeros en el Distrito Federal.

1.3.2 Ley de Transporte y Vialidad vigente en el Distrito Federal (2003).

Para el 26 de diciembre de 2002, se publica en la Gaceta Oficial la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal que se encuentra vigente al día de hoy, y que tiene por objeto, como el caso de las anteriores, regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; así como regular y controlar el uso de la vialidad, la infraestructura, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a la misma, para garantizar su adecuada utilización y la seguridad de los peatones, conductores y usuarios, tal y como se establece en el Artículo Primero de la ley en cita.

Asimismo, se establece que es responsabilidad de la Administración Pública (SETRAVI) asegurar, controlar, promover y vigilar que los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, y que éstos se efectúen con apego a la normatividad aplicable en la materia. De esta manera, se establecen medios de control y vigilancia más estrictos y específicos para la verificación e inspección de la prestación del servicio a cargo del concesionario.

De igual forma, se insta un apartado específico de posibles conductas que podrían constituir un delito, y se constituye el procedimiento administrativo a seguir por parte de las autoridades para el ejercicio de sus facultades y, en su caso, la imposición de sanciones, entro otras disposiciones.

A *grosso modo*, se dice que esta ley es el resultado de la conjunción e integración de los anteriores ordenamientos legales que han estado vigentes y que han regulado de forma específica al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y siendo perfectible para adecuarse a las necesidades cambiantes de la población de la Ciudad de México.

En esta Ley en particular, a la par del Reglamento de Transporte del Distrito Federal, se contemplan penas y sanciones más estrictas que en los anteriores ordenamientos, y se da un trato diferencial específico al prestador

del servicio público de transporte de pasajeros y al automovilista particular, caso que se estudiará más adelante.

1.3.3 Reglamento de Tránsito Metropolitano (2007).

Después de múltiples pláticas entre los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, el 20 de junio de 2007 entró en vigor el actual Reglamento de Tránsito Metropolitano, documento que tiene la peculiaridad de diferir en su contenido en relación con su aplicación en una entidad y en otra, ya que a pesar de contar con el mismo nombre, en algunos puntos específicos se diferencian, lo que se aprecia al hacer el comparativo entre ellos; tal es el caso del número de artículos y contenido de cada ordenamiento. Por ejemplo, para el Distrito Federal se contemplan 48 artículos, mientras que para el Estado de México contiene 52.

En estos reglamentos se establecen, también, supuestos e hipótesis diferentes entre sí; el ejemplo más claro se aprecia en los artículos 14 del Reglamento del Distrito Federal y 13 del Reglamento Estatal, de entre muchos otros más, mismos que se transcriben a continuación para un mejor entendimiento:

Reglamento de Tránsito Metropolitano para el Estado de México.⁶

“Artículo 13 En las vías públicas está prohibido:

I. Efectuar reparaciones a vehículos; salvo en vías locales y sólo en casos de emergencia;

II. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto que obstaculice o afecten la vialidad;

III. Arrojar, depositar o abandonar objetos, vehículos o residuos que puedan entorpecer la libre circulación;

IV. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto para reserva de espacios de estacionamiento en la vía pública sin la autorización correspondiente;

V. Organizar o participar en competencias vehiculares de alta velocidad o “arrancones” en las vías públicas;

⁶ Publicado en el Periódico Oficial, Gaceta del Gobierno, 19 de junio de 2007.

VI. Alterar o distorsionar las vías o sus instalaciones, produciendo en ellas o en sus inmediaciones, efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, detener o estacionar los vehículos automotores;

VII. Cerrar u obstruir la circulación con vehículos o cualquier otro objeto mueble; y

VIII. Descargar cualquier tipo de sustancias tóxicas o peligrosas. La infracción de las prohibiciones dispuestas en este artículo, se sanciona con base en la siguiente tabla:

Fracción	Sanción con multa equivalente en días de salario mínimo
VII	5 días
I	5 días y remisión del vehículo
II, III, V , VIII	10 días
IV	10 días
VI	20 días y remisión del vehículo

La Agencia y los Ayuntamientos, en su respectiva competencia territorial, podrán retirar los objetos que pongan en riesgo la seguridad de las personas, obstaculicen la circulación o estacionamiento de los vehículos.”

Reglamento de Tránsito Metropolitano para el Distrito Federal.⁷

“Artículo 14.- En las vías públicas está prohibido:

I. Efectuar reparaciones a vehículos, salvo en casos de emergencia;

II. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto que obstaculicen o afecten la vialidad;

III. Arrojar, depositar o abandonar objetos o residuos que puedan entorpecer la libre circulación o estacionamiento de vehículos;

IV. Abandonar vehículos;

V. Colocar señalamientos o cualquier otro objeto para reserva de espacios de estacionamiento en la vía pública sin la autorización correspondiente;

VI. Organizar o participar en competencias vehiculares de alta velocidad o “arrancones”; y

VII. Cerrar u obstruir la circulación con vehículos, plumas, rejas o cualquier otro objeto.

La infracción de las prohibiciones dispuestas en este artículo, se sancionará con base en la siguiente tabla:

⁷ Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 20 de junio de 2007.

<i>Fracción</i>	<i>Sanción con multa equivalente en días del salario Mínimo general vigente en el Distrito Federal</i>
<i>I</i>	<i>5 días y remisión del vehículo al depósito</i>
<i>II, III, V y VI</i>	<i>10 días</i>
<i>IV</i>	<i>10 días y remisión del vehículo al depósito</i>
<u>VI</u>	<u>Arresto Administrativo Inconmutable de 20 a 36 horas y remisión del vehículo al depósito</u>

Seguridad Pública coadyuvará con las autoridades competentes en el retiro de los objetos que obstaculicen o impidan la circulación o el estacionamiento de vehículos a que se refieren las fracciones II, III, IV, V y VII de este artículo; en caso de que los responsables de su colocación se nieguen a retirarlos.”

***El énfasis y subrayado son propios.**

Como se desprende de la lectura de los artículos citados, son evidentes los contrastes que existen entre ambos Reglamentos, dado que se establecen diferentes hipótesis para una mismo supuesto, siendo esto ejemplificado de la siguiente manera: en la norma del Estado de México no se contempla como sanción el arresto administrativo y para el Distrito Federal sí, esto para el caso de los “arrancones” contemplados en las fracciones V, del Reglamento Estatal y VI del Distrito Federal.

Diferencias como ésta son las que hacen disfuncionales a estos ordenamientos, ya que no se aplican sanciones iguales para conductas iguales; por tanto, la intención de unificar y homologar criterios en ambas entidades resultó inoperante y obsoleta, dado que no se cumplió el fin para el que fue creado.

Ahora bien, estos Reglamentos son el resultado de los “esfuerzos” que han realizado las autoridades de las dos entidades por unificar las leyes en la zona conurbana de la Ciudad de México, con el único objetivo de que se sancione y regule de la misma manera a los conductores de ambos Estados, dada la íntima relación que guardan entre sí, esfuerzo que, como lo hemos advertido, es insuficiente e inútil, y que más allá de cumplir un fin en aras del bien común e interés general, el resultado es a todas luces obsoleto y desproporcionado.

De esta forma, y en el caso del Reglamento que se aplica en el Distrito Federal, podemos observar que contiene disposiciones genéricas y conllevan

en sí a una estructura que dista completamente de lo que habitualmente se había promulgado y contiene un capítulo específico relacionado al transporte público de pasajeros, el cual contempla sanciones diferenciadas a las de los automovilistas de uso particular.

Ambos ordenamientos contemplan un “innovador” sistema de penalización por puntos, en donde se establece que por cada multa cometida se generará un punto en el registro de cada conductor u operador independientemente del tipo de vehículo que conduzca y que a la suma de doce puntos en un periodo de un año, esto provocará una suspensión temporal de los derechos a conducir y, por tanto, la suspensión de la licencia correspondiente, situación que no ha sido aplicada en la realidad dado la dimensión en la información generada y la falta de aditamentos tecnológicos y coordinación entre dependencias y entidades de ambos gobiernos.

Es así, de forma general, como ha evolucionado el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal y se ha tratado de exponer en este trabajo y en específico en este capítulo, los puntos trascendentales y los hechos más importantes que han influido en el desarrollo de este medio tan controversial. Asimismo, se enumeran los actores y factores que han intervenido y han trascendido a lo de largo la historia; misma que se reescribe día a día, dada la importancia y actualidad del tema que nos atañe.

Podemos concluir que el transporte de pasajeros en esta ciudad ha sufrido las mismas problemáticas en diferentes épocas, ajustándose a los estilos de vida de cada periodo y que hoy toman especial relevancia, ya que en la actualidad estamos en presencia de un nuevo suceso de dimensiones similares a los acontecidos en años anteriores y que pueden revertir en el peor de los escenarios en una nueva incursión del gobierno para tomar el control y/o en su caso cancelar las concesiones de forma general a los hoy microbuseros; con ello podríamos estar en presencia de la tercera gran ocupación del gobierno en los medios masivos de transporte en el Distrito Federal.

CAPITULO SEGUNDO

La Concesión, el Permiso, la Autorización, y otras figuras jurídicas relacionadas al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

Ahora que conocemos cómo ha evolucionado de forma general el transporte público de pasajeros en la Ciudad de México y cómo éste ha sido regulado por medio de los diferentes ordenamientos vigentes en cada época, nos avocaremos al estudio de las diferentes figuras jurídicas que se presentan y que son la piedra focal de este trabajo.

Es de vital importancia aclarar que, dada la magnitud y multiplicidad de deberes que el Estado desarrolla en el ámbito de sus atribuciones, en ocasiones éste requiere delegar algunas tareas a particulares y/o a personas morales, para que éstos realicen la prestación o uso de ciertos servicios públicos, debiendo cumplir con un perfil específico para cada ocupación, obteniendo por ello un beneficio económico.

Partiendo de ese punto, es relevante entender que el concepto de “servicio público”, desde una visión jurídica, es cuando se puede otorgar a un tercero el uso, explotación y disfrute de éstos, para después poder entender las figuras que en este capítulo estudiaremos.

Así, tenemos que el servicio público en concepto del Doctor Jorge Fernández Ruiz es:

“Toda actividad técnica destinada a satisfacer, una necesidad de carácter general, cuyo cumplimiento uniforme y continuo deba ser permanentemente asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción, a un mutable régimen jurídico exorbitante del derecho privado, y por medio de la administración pública, bien mediante particulares facultados para ello por autoridad competente, en beneficio indiscriminado de toda persona.”⁸

⁸ FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. *Derecho administrativo, Servicios Públicos*. México: Editorial Porrúa: UNAM, 1995, Pág. 162.

De igual manera el artículo 3 fracción XIV, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal⁹, establece claramente el concepto de servicio público y que a continuación se transcribe para mayor entendimiento:

“XIV. Servicio Público. La actividad organizada que realice o concesione la Administración Pública conforme a las disposiciones jurídicas vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme, regular y permanente, necesidades de carácter colectivo.”

Ahora bien, el fundamento que contempla la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁹, que dota al Estado de facultades para el otorgamiento de concesiones y permisos para el uso y explotación de servicios públicos, se encuentra regulado en los artículos 28 párrafo octavo y 32 párrafo cuarto, los cuales se transcriben para un mejor entendimiento:

Artículo 28.

“El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.”

Artículo 32.

“Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

Derivado de lo anterior, se deduce claramente que el servicio público es una potestad del Estado; un derecho inherente a éste, del cual es titular y que puede ser otorgado por medio de la concesión o cualquier otro título que la ley permita a un particular o persona moral, para que éste realice determinadas actividades; que siempre estarán reguladas y serán encaminadas a favor de la

⁹ Promulgada el 5 de febrero de 1917.

comunidad, salvaguardando el interés colectivo y el bien general, por encima de intereses particulares.

2.1.- Definición desde una perspectiva doctrinal.

2.1.1.- Concesión.

De acuerdo al Maestro Rafael I. Martínez Morales, la concesión es:

Concesión: *“El acto jurídico unilateral por el cual el Estado confiere a un particular la potestad de explotar a su nombre un servicio, o bien públicos, que le pertenecen a aquel, satisfaciendo necesidades de interés general.”¹⁰*

Asimismo, Roberto Báez Martínez establece su concepto y expone que:

“Concesión por servicio público: *es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado temporalmente a un individuo o empresa concesionaria, quien asume todas las responsabilidades del servicio y se remunera con el pago que hacen los usuarios por él.*

La concesión de un servicio público se aplica a determinados servicios, como aquellos en que existe la posibilidad de recibir del usuario una contraprestación. Un servicio público gratuito o servicios en los que no es posible esta condición no tienen cabida en el campo de esta concesión”¹¹.

En la obra escrita por Ángel Molinero Molinero e Ignacio Sánchez Arellano de nombre *“Transporte Público, Planeación, Diseño, Operación y Administración”*, realizan un estudio de la figura de la concesión y la conceptualizan al área del derecho administrativo de la siguiente manera:

“La concesión administrativa *es un acto jurídico del Estado, el que ante la imposibilidad de explotar debidamente la riqueza nacional o los servicios públicos, otorga al particular poder jurídico sobre una manifestación, acto o atribución de la administración pública. Este acto se denomina concesión.*

¹⁰ MARTÍNEZ MORALES Rafael I... *Derecho Administrativo 1er y 2º cursos*, México, Editorial Oxford Pág. 276.

¹¹ BÁEZ MARTINES, Roberto. *Manual de Derecho Administrativo*, México, Editorial Trillas, 2 ed, 1997 Pág. 321.

Por lo que la concesión es el acto administrativo a través del cual la administración pública (concedente) otorga a los particulares (concesionarios), el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio Público.”¹².

2.1.2.- Permiso.

Para Celso Antonio Bandeira de Mello, la figura jurídica del permiso se define de la siguiente manera:

“Permiso: Es el acto unilateral por el cual la administración faculta precariamente a alguien la prestación de un servicio público o concede la utilización especial de un bien público.”¹³

Para Ángel Molinero Molinero e Ignacio Sánchez Arellano, el permiso se define de la siguiente manera:

“Permiso es un acto jurídico administrativo, por el cual una persona física o moral puede ejercitar un derecho, después de satisfacer los requisitos legales y reglamentarios respectivos. Puede suceder que el derecho que se le autoriza a ejercitar sea explotar u ocupar algún bien del Estado, o también prestar un servicio.”

“El texto de un permiso por lo general se contiene en un simple oficio y en caso de incumplimiento del permisionario, se sujetará a la cancelación del permiso.”¹⁴

Para el maestro Rafael I. Martínez y Morales el permiso se define así:

“Permiso: Es el acto administrativo por el cual la administración remueve obstáculos a efecto de que el particular realice una actividad, pues preexiste un derecho; por tanto, no se trata de un privilegio. Un ejemplo es la utilización de la vía pública.”¹⁵

Una concepción particular que encontramos en relación a la figura jurídica del permiso administrativo, es la que consigna el Diccionario Jurídico 2000, que define a este concepto de la siguiente manera:

¹² MOLINERO MOLINERO, Ángel. y SÁNCHEZ ARELLANO Ignacio *Transporte Público, Planeación, Diseño, Operación y Administración*. México, Editorial DDF, Pág. 666.

¹³ BANDEIRA DE MELLO Celso Antonio. Traducción Valeria Estefanía Labraña Parra, *Curso de Derecho Administrativo*, México, Editorial Porrúa/UNAM, 2006, Pág. 379.

¹⁴ MOLINERO MOLINERO, Ángel. y SÁNCHEZ ARELLANO Ignacio. *Op Cit*. Pág. 673.

¹⁵ MARTÍNEZ MORALES Rafael I. *Op. Cit*. Pág. 289.

PERMISO ADMINISTRATIVO.

“Entre los actos administrativos, el permiso, es el reconocimiento a cargo de la autoridad competente de un derecho del particular, que allana la vía para el ejercicio de una actividad especial reglamentada por el Estado, o la realización de actos que ensanchan la esfera jurídica de su circunstancia”¹⁶.

Los administrativistas mexicanos han sido prolijos en el análisis del concepto de permiso administrativo. Para lograrlo, han aplicado el método de la clasificación de los actos administrativos, por una parte, y por la otra, la síntesis de conceptos y su comparación con referencia a la autorización, la licencia y la concesión. Enseguida han examinado las tendencias legislativas para la adopción de estas técnicas jurídico-administrativas que constituyen una expresión genuina del poder del Estado frente a los particulares y, por lo tanto, un acto administrativo por excelencia. El maestro Gabino Fraga encasilla al permiso administrativo entre los actos jurídicos directamente orientados a ampliar la esfera de derechos y obligaciones de los particulares frente al Estado, y lo define como “un acto administrativo, por el cual se levanta o remueve un obstáculo o impedimento que la norma legal ha establecido para el ejercicio del derecho de un particular”. Así el elemento fundamental del concepto, resulta ser un derecho preexistente, cuyo ejercicio está limitado por la norma jurídica y que es invocado por un particular frente al Estado. Olivera Toro, explica que el permiso administrativo o autorización tiene el mérito “de actualizar un derecho en potencia del particular”, dado que existe “la libertad de actuar con sujeción a determinadas condiciones”. Andrés Serra Rojas, distingue al permiso administrativo de la concesión, argumentando que ésta es un acto constitutivo por medio del cual la administración confiere derechos a un particular y “el permiso alude a levantar una prohibición”.

En la legislación administrativa mexicana, el universo de los permisos administrativos engloba el régimen jurídico de las actividades de los particulares para explotar y utilizar vías generales de comunicación, realizar actividades de índole industrial y comercial cuyo contenido supone la observancia de medidas sanitarias o de salud públicas, los reglamentos de policía y buen gobierno tanto del Distrito Federal, como de las localidades municipales de entidades federativas u otras disposiciones de policía administrativa como la materia forestal, de pesca y caza.

La aplicación del concepto de permiso administrativo por la legislación, entendida ésta como fuente de derecho administrativo, se caracteriza por la ausencia de distinción con que se alude al permiso, a la autorización y al otorgamiento de licencias, como un reflejo muy claro de la similitud que existe entre los conceptos elaborados por la doctrina.

¹⁶ Op Cit. DJ2K – 1962.

La interpretación de los jueces a propósito de los diversos conceptos de permiso administrativo que ostenta la legislación, deviene en un factor que contribuye ampliamente a su análisis y conocimiento. El concepto permiso administrativo en las tesis jurisprudenciales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y otras que con ellas se relacionan, se vincula a las libertades económicas de los particulares y a las facultades otorgadas por la ley al poder público para reglamentar o restringir sus actividades, ya por la naturaleza de estas actividades, ya por el carácter público de los bienes que se explotan o utilizan.” El énfasis y subrayado es propio.

2.1.3.- Autorización.

El maestro Rafael I. Martínez y Morales define a la autorización como:

“Autorización: Es un acto esencialmente unilateral de la administración pública, por medio del cual el particular podrá ejercer una actividad para la que esta previamente legitimado; pues el interesado tiene un derecho preexistente que se supedita a que se cubran requisitos, condiciones o circunstancias que la autoridad valorará.”¹⁷.

Para Celso Antonio Bandeira de Mello, la figura jurídica de la autorización se define como:

“Autorización Es el acto unilateral por el cual la administración, discrecionalmente, faculta el ejercicio de actividad material, teniendo como regla, carácter precario.”¹⁸

Ángel Molinero Molinero e Ignacio Sánchez Arellano, definen a la autorización así:

“Autorización es prácticamente lo mismo que el permiso y su diferencia varía básicamente en la duración o vigencia de cada uno.”¹⁹

2.1.4.- Otros.

¹⁷ Ídem.

¹⁸ Ídem.

¹⁹ MOLINERO MOLINERO, Ángel. y SÁNCHEZ ARELLANO Ignacio. Op Cit. Pág. 674.

Las figuras que a continuación se citan, son meramente enunciativas a efecto de que los lectores conozcan más a fondo las facultades con las que cuenta el Estado para delegar el uso o la prestación de diversos servicios públicos.

Es importante señalar que se toman como referencia los conceptos dados por diversos autores que son especialistas en la materia. De ahí tenemos que:

Celso Antonio Bandeira de Mello contempla diferentes figuras jurídicas relacionadas a la prestación o uso de servicios públicos, las cuales define de la siguiente manera:

*“**Admisión:** es el acto unilateral por el cual la administración vinculadamente faculta a alguien la inclusión en establecimiento gubernamental para el goce de un servicio público.”²⁰*

*“**Aprobación:** es el acto unilateral por el cual la administración discrecionalmente faculta la práctica de acto jurídico o manifiesta su concordancia con el acto jurídico ya practicado, para darle eficacia. Por lo tanto, admite, conforme se expone, doble modalidad, a saber: aprobación previa, cuando aprecia la conveniencia y oportunidad relativa al acto aun no editado, liberando su práctica; aprobación a posteriori, cuando manifiesta concordancia discrecional con el acto practicado y dependiente de ella para que sea eficaz. La aprobación previa es menos común.”²¹*

*“**Homologación:** es el acto vinculado por el cual la administración concuerda con un acto jurídico ya practicado, una vez verificada su concordancia con los requisitos legales condicionados de su válida emisión. Se percibe que se diferencia de la aprobación a posteriori en que la aprobación envuelve apreciación discrecional al paso de la homologación es plenamente vinculada.”²²*

El maestro Rafael I. Martínez Morales contempla en su obra otras figuras jurídicas relacionadas al tema que nos atañe, las cuales define a continuación:

*“**Actos de aprobación:** estos reciben otros nombres, como ratificación u homologación; constituyen un medio de control sobre actos de autoridades administrativas por lo que se*

²⁰ BANDEIRA DE MELLO Celso Antonio, Op Cit. Pág. 378.

²¹ Op Cit. Pág. 379.

²² Op Cit. Pág. 380.

*producen con posterioridad al acto controlado y confieren eficacia al acto original, y por tanto lo perfeccionan.*²³

Así, el acto original surte sus efectos jurídicos, en el momento de la aprobación, y no en la fecha de emisión del acto controlado. Esto significa que el acto aprobado no será un acto con efectos retroactivos. Como consecuencia de lo anterior, un acto no aprobado no produce efectos, pues no se configura en acto administrativo perfecto.

Por otro lado, la autoridad controladora solo puede otorgar o negar su aprobación sin modificar el acto; no obstante tiene la posibilidad de condicionar su aceptación para que el emisor del acto lo reforme en cierto sentido, por que una vez aprobado no puede ser revocado.”

“Licencias: son medios de control sobre el ejercicio de determinadas actividades desempeñadas por los gobernados, quienes al cumplir con los requisitos exigidos pueden desarrollar dichas actividades, ya que la propia administración le reconoce el derecho de ejercicio.”²⁴

2.2.- Definición desde una perspectiva legal.

2.2.1.- Concesión.

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal²⁵, establece en su artículo 2, el concepto de concesión que continuación se transcribe:

“Para la aplicación, interpretación y efectos de la presente ley, se entiende por:

Concesión: acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación de un servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado, del Distrito.”

2.2.2.- Permiso.

El mismo artículo 2º párrafo XXXV, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, establece el concepto jurídico del permiso, que señala:

²³ MARTÍNEZ MORALES Rafael I. Op. Cit. Pág. 288

²⁴ Op. Cit. Pág. 289

²⁵ Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 26 de diciembre de 2002.

“Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral, la prestación del servicio privado y/o mercantil del transporte de carga o de pasajeros.”

2.2.3.- Autorización.

El artículo 2º de la Ley en cita también establece el concepto de esta figura jurídica, de la cual se desprende:

“La autorización es el acto administrativo mediante el cual, las delegaciones autorizan a personas físicas o morales la incorporación de infraestructuras, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos.”

2.2.4.- Otros.

Es importante señalar que los conceptos que a continuación se citan, se les puede aplicar diversas connotaciones, dependiendo del área a la que se encuentran encausados y a la rama de Derecho en que se apliquen; es decir, estas figuras no se encuentran tan íntimamente ligadas al punto focal de este trabajo, como es el caso de la concesión y el permiso. Es por ello, que las definiciones legales pueden ser tan variables como los actos que de ellos nazcan y de su aplicación.

En este sentido, y para estos conceptos, la ley no prevé una definición o concepto específico, sino que se encuentra implícito en un acto determinado emanado de la prestación de un servicio público a favor de un usuario final, por lo que se expone a continuación las definiciones que en forma general son aplicables a estas figuras jurídicas.

Admisión: para el Diccionario de la Real Academia Española la definición del término en cita es el siguiente:

“Trámite previo en que se decide, atendiendo a aspectos de forma, si una demanda o recurso deben pasar o no a ser resueltos en cuanto al fondo.”

Aprobación: Para efectos de este trabajo y en relación al tema que nos ocupa, tenemos los siguientes conceptos en relación a esta figura jurídica.

“Reconocimiento por el firmante de un acto escrito de la exactitud de los hechos expuestos en él, o de la existencia del acto jurídico que comprueba.”²⁶

“Consentimiento prestado por una autoridad superior a un acto jurídico celebrado por otra inferior, y al cual se halla subordinada la validez de dicho acto. Ejemplo: consejo municipal.”²⁷

Homologación: Para el Diccionario de la Real Academia Española la definición del término en cita es la siguiente

“(De homólogo).

Equiparar, poner en relación de igualdad dos cosas.

Dicho de una autoridad: Contrastar el cumplimiento de determinadas especificaciones o características de un objeto o de una acción.”²⁸

Para la “Licencia” se da un caso más específico y concreto, ya que esta figura se encuentra perfectamente regulada en el artículo 2º de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal en su párrafo XXVII, la cual define a este concepto de la siguiente manera:

“Licencia: es el documento expedido por la secretaria, que autoriza a personas mayores de edad a conducir un vehículo.”

2.3.- Diferencias y similitudes entre la postura doctrinaria y legal.

Las diferencias básicas que existen entre la doctrina y el concepto legal son pocas, dado que se podría exponer que unas son consecuencia de otras y se complementan entre sí.

La diferencia radical que se podría ver, es que los autores al proponer su concepto, lo hacen atendiendo a su tendencia ideológica y/o formación

²⁶ Vocabulario Jurídico, Ediciones Depalma 1972 Buenos Aires Henri Capitant.

²⁷ Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta Tomo I Pág. 344 25ª. Edición. Guillermo Cabanellas.

²⁸ Op. Cit.

académica, pero sin dejar de abordar los puntos esenciales y relevantes de cada concepto en particular.

Otra diferencia que se aprecia a simple vista es que el concepto legal es más “rígido”, es decir, que la hipótesis es más específica a la materia de la cual se extrae, siendo que la doctrina nos explica el concepto de forma general con un ámbito de aplicación para todas las materias, mientras la postura legal se ciñe a un área específica de aplicación, como es, en este caso, el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, delimitando con ello su esfera de competencia y las atribuciones que le otorga a la autoridad respectiva.

En ese orden de ideas, de igual forma se realiza un comparativo entre las figuras que se citaron para obtener un mejor entendimiento y diferenciación de cada una de ellas.

Tenemos en primer lugar los dos principales conceptos y la diferencia que existe entre sí.

El punto que relaciona a cada una de las figuras que se citaron, es que salvo la Concesión, existe un derecho preexistente del particular para realizar una actividad determinada; es decir, en el Permiso, Licencia, Autorización, entre otras, el particular puede ejecutar estos actos simplemente reuniendo los requisitos que para ello establezca la propia autoridad y ésta se encuentra obligada a reconocer a estos sujetos una vez reunidos y cumplimentados los requerimientos planteados y otorgar el título u oficio correspondiente, legitimando con ello su actuación.

Es importante señalar también que las actividades que ejerzan los particulares o personas morales titulares de los permisos o figura que corresponda, siempre estarán sujetos a inspección y serán regulados por ordenamientos específicos.

Partiendo de esto, se enumeran en la tabla 2.3.1, las principales características y diferencias que existen entre el Permiso y la Concesión; figuras trascendentales en este trabajo.

Concesión:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Es un acto jurídico que se basa en la prestación de un servicio público. ✓ Existe una revisión de los bienes al término de la vigencia de este. ✓ No existe el deber de otorgarla. ✓ Con la expedición de esta se crea un derecho que no existía antes de ella.
Permiso:	<ul style="list-style-type: none"> ○ El objeto de este puede ser la prestación de un servicio publico o en su caso el permitir a los particulares la realización de actividades de carácter meramente privado. ○ El titular conserva la propiedad de los bienes. ○ Existe la obligación por parte de la autoridad de concederlo una vez satisfechos los requisitos legales. ○ Su naturaleza propicia una mayor competencia entre los que buscan obtenerlo. ○ Su régimen jurídico es más flexible.

Tabla 2.3.1

Para efectos de este trabajo la figura de la Concesión y su reglamentación se encuentran consignadas en el Título II denominado *del transporte*, capítulos II, III, IV, V, VI y VII, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, en particular lo que señala el artículo 24 que a la letra establece lo siguiente:

“Artículo 24.- En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga, así como permisos correspondientes para sitios, lanzaderas y bases de servicio de transporte público.

Para efectos de esta Ley y sus ordenamientos reglamentarios, constituye servicio público de transporte de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en los sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión, y demás documentos expedidos por las autoridades competentes.

Para el otorgamiento de concesiones, la secretaría deberá elaborar y publicar en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, conjuntamente con la declaratoria respectiva, los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de incremento, las

concesiones existentes, de acuerdo con la modalidad de que se trate*. La Secretaría deberá emitir y publicar en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el estudio que contenga el balance entre la oferta y la demanda del servicio materia de la concesión, con anterioridad a la emisión de la declaratoria de necesidad.

Además de los estudios que sustenten el otorgamiento de concesiones, en la declaratoria se informará el número de concesiones y vehículos permitidos hasta ese momento, para prestar el servicio, en la modalidad correspondiente.”

**El énfasis es propio.*

En este artículo se consignan las facultades con que cuenta la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, para la expedición y otorgamiento de la Concesión de los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como las bases y reglas que se deberán seguir para tales fines.

También en el capítulo VIII del Título II de la Ley invocada se establece específicamente lo referente a los permisos de transporte, que en términos generales se refiere al uso de vehículos de carga en general, en particular lo que señalan los artículos 51 y 52, que de manera ilustrativa se transcriben para el adecuado entendimiento de lo aquí expuesto:

“Artículo 51.- Para la realización de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, los interesados deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto y el pago de los derechos correspondientes.”*

“Artículo 52.- Los permisos para la realización del servicio privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:*

I.- Presentar solicitud por escrito a la Secretaría, especificando la modalidad para la cual solicita el permiso;

II.- En caso de las personas morales, acreditar su existencia legal y la personalidad jurídica vigente del representante o apoderado;

III.- Presentar un padrón de las unidades materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación de los vehículos;

IV. - Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;

V.- Indicar el lugar de encierro de las unidades;

VI.- Acreditar el pago de derechos correspondientes; y

VII.- Demostrar el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.”

**El énfasis y subrayado son propios.*

En estos artículos se establecen los requisitos que debe de cumplir el particular, que busque obtener de la Administración Pública Local el Permiso o Concesión correspondiente para la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades.

De esta manera, se ha abarcado las principales figuras jurídicas relacionadas al transporte público en sus diversas modalidades, y la reglamentación que de ellas hacen las autoridades competentes. El conocer su concepto y reglamentación contribuirá a plantear el tema nodal de este trabajo en el siguiente capítulo.

Como consecuencia de lo anterior, se observa las diversas modalidades en las que el Estado puede otorgar la prestación de un servicio público a favor de terceros y los requisitos que éstos deben de cumplir para obtener este beneficio, dependiendo de la actividad que se pretenda realizar.

CAPÍTULO TERCERO

El Procedimiento Administrativo de Aplicación de Sanciones en Materia de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal.

Una vez que se tiene en claro el concepto general de las figuras jurídicas más destacadas en materia administrativa relacionadas al transporte público de pasajeros, derivado del uso y explotación de un servicio público y que conforman el tema principal en este trabajo (la Concesión y el Permiso); entramos al punto medular de esta investigación, el concerniente al procedimiento administrativo llevado a cabo por las autoridades del Distrito Federal para imponer sanciones a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros, que tiene como una de sus características y consecuencias principales la de la obligación de un *pago* y como resultado de un procedimiento administrativo bajo responsabilidad de las autoridades de la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Otro punto de interés es el conocer los procesos, procedimientos y medios de defensa con los que cuentan: autoridades, ciudadanos concesionarios y permisionarios para la defensa de sus intereses, que en este caso puede concluir en su consecuencia más destacable, la figura de la *devolución de pago*, entre otras de igual importancia.

Para lograr este cometido, es necesario conocer la esfera de las atribuciones y facultades de cada individuo, el marco legal que los regula y todos aquellos aspectos jurídicos relevantes que se encuentran englobados dentro de las obligaciones contraídas por cada ente.

Es necesario, antes de entrar al estudio de este capítulo, conocer el fundamento constitucional que faculta al Estado, como titular indiscutible de los servicios públicos, para concesionar éstos a terceros, acto que se encuentra regulado por el artículo 28 párrafo IX, de nuestra Carta Magna y que a la letra se transcribe para un mejor entendimiento:

“Artículo 28...

“El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.”

*El énfasis y subrayado son propios.

Ahora bien, de la lectura del artículo invocado se desprende que es el Estado el que, a través de sus órganos e instituciones, faculta y delega la prestación y uso de los servicios públicos a terceros, en atención a las necesidades que en su momento presente la población, con el fin único de que prevalezca el bien común en beneficio del interés general, pero siempre, quien solicite ejercer esta función deberá de cumplir un perfil determinado y regularse por la norma que para tal efecto se establezca.

Es importante señalar cómo se divide, en términos generales la Administración Pública Federal, siendo sus partes más representativas: Entidades Centralizadas, Paraestatales, Organismos Descentralizados, Desconcentrados, Empresas de Participación Estatal, etcétera, conforme a lo que Establece los artículos primero²⁹ de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal³⁰, y 90 de nuestra Constitución Política.

“Artículo 90. La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades

²⁹ Artículo 1º.- La presente Ley establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal.

La Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, integran la Administración Pública Centralizada.

Los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal.

³⁰ Publicada en Diario Oficial de la Federación, el 29 de diciembre de 1976.

paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación.

Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.”

De esta forma se da curso a la delegación de facultades a favor de los estados de la Federación de conformidad con lo señalado por el Artículo 116 Constitucional, que establece la división de Poderes y cómo se organizará cada uno de ellos, siendo aplicable para el Distrito Federal y, a falta de Constitución propia, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.³¹

“Artículo 116. El poder público de los estados se dividirá, para su ejercicio, en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, y no podrá reunirse dos o más de estos poderes en una sola persona o corporación, ni depositarse el legislativo en un solo individuo.

Los poderes de los Estados se organizarán conforme a la Constitución de cada uno de ellos, con sujeción a las siguientes normas:...”

Nuestra Carta Magna establece, de forma particular y clara, la naturaleza jurídica del Distrito Federal, al señalar en su Artículo 122 la forma de organización de sus tres esferas de Gobierno, siendo de especial relevancia lo establecido en la Base Tercera y Base Quinta de este articulado, que a la letra establece:

“Artículo 122. Definida por el artículo 44 de este ordenamiento la naturaleza jurídica del Distrito Federal, su Gobierno está a cargo de los Poderes Federales y de los órganos Ejecutivo, Legislativo y Judicial de carácter local, en los términos de este artículo.

Son autoridades locales del Distrito Federal, la Asamblea Legislativa, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Tribunal Superior de Justicia.

C. *El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal se sujetará a las siguientes bases:*

BASE TERCERA.- Respecto a la organización de la Administración Pública local en el Distrito Federal:

³¹ Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 3 de junio de 1995.

I. Determinará los lineamientos generales para la distribución de atribuciones entre los órganos centrales, desconcentrados y descentralizados;

BASE QUINTA.- Existirá un Tribunal de lo Contencioso Administrativo, que tendrá plena autonomía para dirimir las controversias entre los particulares y las autoridades de la Administración Pública local del Distrito Federal.

**El énfasis y subrayado son propios.*

De la lectura del precepto invocado, se desprende la organización y órganos que integrarán al Gobierno local para el auxilio y ejercicio de sus atribuciones y facultades, así también, se establece la integración de los órganos auxiliares y de control que para su auxilio se requieran.

Es importante señalar que es, en esta Base Quinta, en donde se sientan las bases para la integración y creación del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, órgano encargado de resolver las controversias que se suscitan entre particulares y la Administración Pública Local.

Asimismo, los artículos 87 y 93 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal establecen de forma concisa la forma de organización de la Administración Pública Local, así como la potestad de concesionar los servicios públicos a terceros, respectivamente.

*“Artículo 87.- **La Administración Pública del Distrito Federal será centralizada, desconcentrada y paraestatal**, de conformidad con lo dispuesto en este Estatuto y la Ley Orgánica que expida la Asamblea Legislativa, la cual distribuirá los asuntos del orden administrativo del Distrito Federal.*

La Jefatura de Gobierno del Distrito Federal y las Secretarías, así como las demás dependencias que determine la ley, integran la administración pública centralizada.

Asimismo, la Administración Pública del Distrito Federal contará con órganos político-administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divida el Distrito Federal; dichos órganos tendrán a su cargo las atribuciones señaladas en el presente Estatuto y en las leyes.”

“Artículo 93.- La administración pública del Distrito Federal tendrá a su cargo, los servicios públicos que la ley establezca,

considerando la capacidad administrativa y financiera de la entidad.

La prestación de servicios públicos podrá concesionarse, en caso de que así lo requiera el interés general y la naturaleza del servicio lo permita, a quienes reúnan los requisitos y en los términos que establezcan las leyes, previa declaratoria que emita el Jefe de Gobierno.”

*El énfasis y subrayado son propios.

De igual manera, el artículo 115 del referido Estatuto de Gobierno establece de forma clara la delegación de facultades a órganos determinados para el ejercicio de funciones específicas:

“Artículo 115.- Corresponden a los órganos centrales de la administración pública del Distrito Federal, de acuerdo a la asignación que determine la ley, las atribuciones de planeación, organización, normatividad, control, evaluación y operación, referidas a:

IV. La administración de la hacienda pública del Distrito Federal, con sujeción a las disposiciones aplicables;

VI. Prestación o concesión de servicios públicos de cobertura general en la Ciudad así como de aquéllos de las características a que se refiere la siguiente fracción;

VII. Prestación de servicios públicos y planeación y ejecución de obras de impacto en el interior de una Delegación cuando sean de alta especialidad técnica, de acuerdo con las clasificaciones que se hagan en las disposiciones aplicables. El Jefe de Gobierno podrá dictar acuerdos mediante los cuales delegue a los Jefes Delegacionales la realización o contratación de estas obras, dentro de los límites de la respectiva demarcación;

VIII. Imposición de sanciones administrativas por infracciones a las leyes y reglamentos aplicables, en atención a la distribución de competencias establecida por dichos ordenamientos;

XI. En general, las funciones de administración, planeación y ejecución de obras, prestación de servicios públicos, y en general actos de gobierno que incidan, se realicen o se relacionen con el conjunto de la Ciudad o tengan impacto en dos o más Delegaciones, y

XII. Las demás que en razón de jerarquía, magnitud y especialización le sean propias y determine la ley.

*El énfasis y subrayado son propios.

Como complemento al Estatuto de Gobierno y como fundamento para el concesionamiento de los servicios públicos en el ámbito local, y para la creación de órganos que fungirán como auxiliares del Jefe de Gobierno, encuentra su base consignada en los artículos 12 y 15 de la ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal³², los cuales establecen lo siguiente:

“Artículo 12...

La Administración Pública del Distrito Federal tendrá a su cargo los servicios públicos que la Ley establezca. La prestación de éstos podrá concesionarse, previa declaratoria que emita el Jefe de Gobierno, en caso de que así lo requiera el interés general y la naturaleza del servicio lo permita, a quienes reúnan los requisitos que establezcan las leyes.

Artículo 15 El Jefe de Gobierno se auxiliará en el ejercicio de sus atribuciones, que comprenden el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo, en los términos de ésta Ley, de las siguientes dependencias:

I. ...

VIII. Secretaría de Finanzas;

IX. Secretaría de Transportes y Vialidad;

X. Secretaría de Seguridad Pública;

La Secretaría de Seguridad Pública y la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal se ubican en el ámbito orgánico del gobierno del Distrito Federal y se regirán por las leyes específicas correspondientes.

**El énfasis y subrayado son propios.*

De los artículos que se transcriben se desprende la base legal para el concesionamiento de los Servicios Públicos de los cuales es titular, en este caso la Administración Pública Local.

Una vez que tenemos presente la base jurídica que regula a la Administración Pública del Distrito Federal, en relación con los Servicios Públicos y la facultad de concesionar estos a terceros, dependiendo de las necesidades de la población, es procedente entrar de lleno al estudio de fondo de los temas consignados en este capítulo.

3.1 Autoridad competente o responsable.

³² Publicado en Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 29 de diciembre de 1998.

Para los efectos del presente trabajo, es necesario hacer el desglose y distinción de las autoridades que intervienen en el procedimiento administrativo de aplicación de sanciones en el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, plasmándose de la siguiente manera:

1) Secretaría de Transporte y Vialidad como autoridad Ordenadora y ejecutora, de quien nace el acto primigenio;

2) Secretaría de Seguridad Pública como autoridad complementaria y auxiliar con calidad de ejecutoría en apoyo a la primera, y

3) La Tesorería del Distrito Federal por conducto de la Secretaría de Finanzas como autoridad ejecutora, quien es directamente la receptora de los pagos erogados por concepto de multas y sanciones, entre otras; y en su caso es esta misma autoridad, la encargada de realizar las devoluciones de los pagos, cuando se interponen los medios de defensa correspondientes a cargo del particular.

3.1.1 Facultades y atribuciones.

Para entender perfectamente este punto es necesario conocer el concepto jurídico del término “facultad”, el cual establece en términos generales que, un sujeto en pleno ejercicio de su puesto, cargo o comisión, está investido jurídicamente (por una norma de derecho) para realizar un acto jurídico válido que produzca efectos jurídicos sobre terceros. Así, el concepto de facultad jurídica presupone la posesión de una potestad o capacidad jurídica para modificar válidamente la situación jurídica de otros.³³

**El subrayado es propio.*

Ahora bien, el concepto de atribución se encuentra íntimamente ligado a la facultad, siendo que podríamos englobarlos como un mismo concepto, ya que la línea que los divide es sutil, siendo incluso que en los ordenamientos legales que aquí se presentan y estudian, se les da el mismo carácter o se

³³ Diccionario Jurídico 2000, DJ2K – 1193.

encuentran englobadas una en otra. Tomando como base la definición que se extrae del Diccionario Jurídico 2000, tenemos que la atribución es:

“Es cuando la ley otorga derechos y obligaciones a la autoridad administrativa para que ésta pueda llevar a cabo el logro de sus fines.

Mediante sus atribuciones el Estado ejecuta una serie de actos y hechos que le permiten realizar sus objetivos que pueden ser diversos, como de seguridad, vigilancia, prestación de servicios, salubridad, económicos, culturales, etc.

El Estado ejerce sus atribuciones, individualizando su actuar mediante los funcionarios públicos, siendo ellos los que concretan las facultades otorgadas por la ley.

La atribución de facultades puede derivar de normas de carácter constitucional, federal, estatal, municipal, reglamentario, ordinarias.

En la medida de los fines a lograr será el alcance de la atribución de facultades. De lo anterior surge el principio de la división de competencias mediante el cual se distribuyen las facultades a cada autoridad delimitando su campo de acción. Sostiene Gabino Fraga que cuando la ley atribuye facultades de decisión y ejecución, se estará entonces ante un órgano de autoridad; en otras ocasiones se estará únicamente ante órganos auxiliares con facultades de auxilio hacia las autoridades a fin de que puedan dictar sus resoluciones.³⁴

**El énfasis y subrayado es propio.*

Una vez establecida la importancia de estos conceptos jurídicos, podemos ingresar de lleno a lo que la ley expresamente les otorga a estas autoridades, es decir la atribución de facultades que le delega el Estado a cada órgano subordinado y a cada funcionario en específico.

Es importante señalar que debido a que las funciones y atribuciones que tiene cada autoridad son vastas y con ámbitos más allá del transporte de pasajeros; sin embargo, aquí se enuncian únicamente las más importantes y las que se encuentren relacionadas con el tópico que nos ocupa, esto con el único objetivo de hacer más ágil la lectura de este trabajo y centrarnos en el tema nodal del mismo.

³⁴ Op. Cit.– 265.

Así, tenemos que para la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, las facultades y atribuciones con que cuenta se encuentran establecidas en la propia Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, en particular en lo previsto por el artículo séptimo, que a continuación se transcribe para un mejor entendimiento:

“Artículo 7.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría tendrá, además de las disposiciones contenidas en otras leyes, las siguientes facultades:

I.- Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo del transporte público en el Distrito Federal.*

III.- Realizar todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, garanticen la seguridad de usuarios, peatones y los derechos de los permisionarios y concesionarios;

XI.- Instaurar, substanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la vialidad;

XII.- Aplicar en el ámbito de sus facultades, las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente;

XIII.- Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y en su caso modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de Transporte de Pasajeros y de Carga en el Distrito Federal, conforme a lo prescrito en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables y de acuerdo a las necesidades de la Ciudad;

XVII.- Otorgar las concesiones, licencias y permisos para conducir relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y de carga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con estricta sujeción a las disposiciones procedimientos y políticas establecidas por el Gobierno del Distrito Federal;

XXI.- Llevar a cabo los estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte en el Distrito Federal, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal, la opinión del consejo asesor de

transporte y vialidad en su caso de las comisiones metropolitanas correspondientes;

XXIV.- Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus Reglamentos, en lo que se refiere a la publicidad de las unidades de transporte, excepto en el transporte particular; la prestación de los servicios público, mercantil, privado de transporte, excepto en materia de tránsito y vialidad;

XXV.- Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación, caducidad y revocación de las concesiones en los casos que conforme a la presente Ley y sus Reglamentos sea procedente;

XXX.- Promover en coordinación con las autoridades locales y federales, los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso, ampliar o restringir el tránsito en el Distrito Federal del transporte de pasajeros y de carga del servicio público federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y el uso del suelo;

XXXI.- **Actualizar permanentemente el registro público del transporte, que incluya los vehículos que integran todas las modalidades del transporte en el Distrito Federal; concesiones; permisos; licencias y permisos para conducir; infracciones, sanciones y delitos; representantes, apoderados y mandatarios legales autorizados para realizar trámites y gestiones, relacionados con las concesiones de transporte y los demás registros que sean necesarios a juicio de la Secretaría;**

XXXIII.- Realizar la inspección, verificación, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y carga en el Distrito Federal, imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia y substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación y rescisión de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias;

XXXV.- Calificar y determinar la representatividad de los concesionarios, en los casos en que exista controversia respecto a la titularidad de los derechos derivados de las concesiones, así como del equipamiento auxiliar, a fin de que el servicio público de transporte de pasajeros o de carga no se vea afectado en su prestación regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida;

XXXVII.- **Proponer al Jefe de Gobierno, con base en los estudios correspondientes y con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;**

XLVIII.- Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue el Jefe de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.”

**El énfasis y el subrayado son propios.*

Asimismo, también tenemos que la misma autoridad encuentra establecidas sus atribuciones en el artículo 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, la cual cumple como ordenamiento general y que señala lo siguiente:

“Artículo 31 A la Secretaría de Transportes y Vialidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo del transporte, de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal;

V. Establecer, con base en los estudios pertinentes, las normas generales para que las Delegaciones puedan determinar la ubicación, construcción y el funcionamiento y tarifas de los estacionamientos públicos en su demarcación territorial, así como vigilar el cumplimiento de dicha normatividad;

VI. Estudiar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano, de carga y taxis, así como proponer al Jefe de Gobierno las modificaciones pertinentes;

X. Representar al Jefe de Gobierno, ante las autoridades, comisiones, comités, grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga;

XI. Expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen, conforme a las Leyes y Reglamentos vigentes;

XII. Fijar las medidas conducentes y autorizar, cuando procedan, las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo de empresas, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios;

XVIII. Emitir las políticas y normas de operación de los paraderos del servicio público de transporte de pasajeros;

XXI. Coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione con estas materias;

XXII. Participar en los términos que señale el estatuto de gobierno y el Jefe de Gobierno en la planeación y ejecución de acciones coordinadas con la federación, estados y municipios en las zonas conurbadas limítrofes en materia de transporte y vialidad, y

XXIII. Las demás que le atribuyan expresamente las Leyes Reglamentos.”

**El énfasis y subrayado son propios.*

En lo que se refiere a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, sus facultades y atribuciones se encuentran conferidas en diversos ordenamientos relacionados a sus muy variables funciones que le son encomendadas, dada la amplitud de su competencia, mismas que no se encuentran catalogadas de forma específica en un solo documento, como es el caso de las demás autoridades que se enuncian en este trabajo,

Por lo anterior, sólo señalaremos las de mayor importancia y principales relacionadas al tema que nos ocupa. Así, tenemos que de forma general la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública³⁵, así como en su Reglamento Interior³⁶, contemplan facultades genéricas, y el Reglamento de Tránsito Metropolitano, la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte³⁷, son las que están íntimamente ligadas al transporte de pasajeros, tal y como se consigna en el artículo octavo de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal:

*“Artículo 8.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, **Seguridad Pública tendrá, además de las disposiciones contenidas en otros cuerpos legales, las siguientes facultades:***

I.- Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a

³⁵ Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 20 de mayo de 2003.

³⁶ Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 16 de octubre de 2008.

³⁷ Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 30 de diciembre de 2003.

su naturaleza, coordinándose en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo;

II.- Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;

III.- Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad este libre de obstáculos u objetos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados;

IV. - Garantizar la seguridad de las personas que utilicen la vialidad a fin de manifestar sus ideas y/o demandas ante la autoridad competente;

V.- Remitir a las personas poniéndolas a disposición de las instancias legales correspondientes a petición de parte, cuando se presuma la comisión de un ilícito, se transgredan los derechos de terceros y de forma oficiosa cuando se de lugar a conductas de carácter delictivo en la vialidad;

VI.- Instaurar, substanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la vialidad; y

VII.- Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad.”

*El énfasis y subrayado son propios.

Se observa de forma específica que en la Ley Orgánica de esta Secretaría se enumeran las atribuciones que de carácter específico debe de cumplir esta autoridad, en particular en lo que prevé el artículo 3 que señala lo siguiente:

“Artículo 3.- Corresponden a la Secretaría las siguientes atribuciones:

I. Realizar en el ámbito territorial y material del Distrito Federal, las acciones dirigidas a salvaguardar la integridad y patrimonio de las personas, prevenir la comisión de delitos e infracciones a las disposiciones gubernativas y de policía, así como a preservar las libertades, el orden y la paz públicos;

VII. Celebrar convenios de colaboración, en el ámbito de su competencia y en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, con otras autoridades del Distrito Federal, federales, estatales y municipales, así como establecer acuerdos de colaboración con instituciones similares, conforme a la legislación;

XIV. Realizar funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública conforme a lo dispuesto en las leyes y

reglamentos aplicables;

XV. Aplicar **sanciones por infracciones a las disposiciones del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y demás disposiciones jurídicas en materia de tránsito y vialidad;**

XVI. Garantizar y mantener la vialidad en el territorio del Distrito Federal;

XVII. **Retirar de la vía pública, conforme a las disposiciones aplicables, los vehículos y objetos que, indebidamente obstaculicen o pongan en peligro el tránsito de personas o vehículos;**

XVIII. Instrumentar en coordinación con otras dependencias, programas y campañas y cursos de seguridad, educación vial, prevención de accidentes y cortesía urbana, conforme a las disposiciones aplicables;

XX. **Establecer y administrar depósitos para los vehículos que deban remitirse y custodiarse con motivo de una infracción de tránsito;**

XXIII. **Prestar auxilio a dependencias y órganos desconcentrados de la Administración Pública del Distrito Federal, a los Órganos Político Administrativos de las demarcaciones territoriales, así como a los Órganos Autónomos del Distrito Federal, cuando lo requieran para el cumplimiento de sus funciones;**

XXX. Las demás que le atribuyan las leyes así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República y del Jefe de Gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias.”

***El énfasis y subrayado son propios.**

También encontramos en relación a esta Secretaría que el fundamento legal de su competencia está previsto en los artículos 1º de la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública y 1º del Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública, ambas normatividades vigentes en el Distrito Federal, y mismos que a continuación se transcriben y que establecen:

LEY ORGÁNICA DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

“ARTICULO 1.- Esta Ley tiene por objeto establecer las bases para la organización de la Secretaría de Seguridad Pública, para el despacho de los asuntos que le competen de conformidad con lo que establecen la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, la Ley de Seguridad Pública del Distrito Federal, la Ley Orgánica de la Administración Pública del

Distrito Federal, este ordenamiento y las demás disposiciones aplicables.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL

Artículo 1. *El presente Reglamento es de orden público, de interés social y observancia general en el Distrito Federal y tiene por objeto reglamentar las disposiciones de la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal en materia de la estructura orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, la adscripción de sus Unidades Administrativas y Unidades Administrativas Policiales, así como la asignación de las atribuciones de las mismas.*

**El énfasis es propio.*

En lo que se refiere a la Tesorería del Distrito Federal (Secretaría de Finanzas), sus facultades se encuentran previstas en el artículo 95 del Código Financiero del Distrito Federal³⁸, y éstas adquieren una connotación diferente a las de las autoridades citadas con anterioridad, toda vez que, si bien es cierto que todas tienen facultades impositivas, también es cierto que esta autoridad reviste vital importancia en este trabajo, ya que es ella la encargada de recaudar y en su caso devolver las cantidades que le hayan sido enteradas por motivo del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones aplicado por la Secretaría de Transportes y Vialidad, por lo que es conveniente citar el concepto de facultad impositiva, que es el siguiente:

“La facultad impositiva de esta autoridad es el poder fiscal del Estado, derivado de su soberanía y con fundamento en el derecho. En consecuencia, sólo el Estado y por delegación del mismo las entidades menores subrogadas pueden exigir el cumplimiento de las obligaciones tributarias. El Estado, con base en el derecho puede establecer el impuesto, entendiendo como tal, siguiendo a Fritz Neumark, “la obligación coactiva y sin contraprestación de efectuar una transmisión de valores económicos, en general en dinero, a favor del Estado y de los entes menores subrogados a él, por un sujeto económico en virtud de una disposición legal, siendo fijadas las condiciones de la prestación de un modo unilateral por el sujeto activo de la relación tributaria”.³⁹

**El énfasis es propio.*

³⁸ Publicado en la Diario Oficial de la Federación, el 31 de diciembre de 1994.

³⁹ Op Cit. DJ2K – 1203.

Una vez precisado lo anterior, podemos observar lo que establece el artículo 5 del Código Financiero vigente en el Distrito Federal y que a la letra dice:

“Artículo 95.- Las autoridades competentes, a fin de determinar la existencia de créditos fiscales, dar las bases de su liquidación, cerciorarse del cumplimiento a las disposiciones que rigen la materia y comprobar infracciones a las mismas, estarán facultadas para, en forma indistinta, sucesiva o conjunta, proceder a:

XI. Recabar de los servidores públicos y de los fedatarios, los informes y datos que posean con motivo de sus funciones en materia fiscal y administrativa”

**El énfasis es propio.*

Resultado de lo anterior, tenemos que entre las atribuciones de carácter particular que son propias del Tesorero del Distrito Federal, son las que se encuentran establecidas en el artículo 35 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal y que a la letra señalan:

“Artículo 35 Corresponde al titular de la Tesorería del Distrito Federal:

I. Someter a la consideración superior las bases a que habrá de sujetarse la Política Fiscal de la Hacienda Pública del Distrito Federal, acorde con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal;

IV. Interpretar y aplicar en el orden administrativo, las leyes y demás disposiciones fiscales del Distrito Federal, así como las de carácter federal cuya aplicación esté encomendada al propio Distrito Federal;

IX. Administrar, recaudar, comprobar, determinar, notificar y cobrar las contribuciones, los aprovechamientos y sus accesorios, así como los productos señalados en la Ley de Ingresos del Distrito Federal;

X. Administrar las funciones operativas inherentes a la recaudación, comprobación, determinación y cobro de los ingresos federales coordinados, con base en los acuerdos del Ejecutivo Federal;

XIII. Ejercer la facultad económico coactiva, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, para ser efectivos los créditos fiscales del Distrito Federal y los de carácter federal, en los términos de las disposiciones fiscales aplicables y de los Acuerdos del Ejecutivo Federal;

XIV. **Recibir y resolver las solicitudes de devolución o compensación, de créditos fiscales a favor de los contribuyentes, en los términos y con las modalidades que señalen las leyes fiscales aplicables,** así como los Acuerdos del Ejecutivo Federal;

XV. Recibir, tramitar y resolver las solicitudes de los contribuyentes, en materia de pago a plazos de los créditos fiscales del Distrito Federal y los de carácter federal, en los términos de las disposiciones fiscales aplicables y de los Acuerdos del Ejecutivo Federal;

XVII. Calificar, aceptar, registrar, conservar en guarda y custodia, sustituir, cancelar, devolver y hacer efectivas las garantías que se otorguen en favor del Distrito Federal;

XVIII. **Imponer las sanciones que correspondan por infracciones a las disposiciones fiscales del Distrito Federal y a las de carácter federal, cuya aplicación esté encomendada al propio Distrito Federal;**

XX. Recibir, tramitar y resolver las solicitudes de cancelación de créditos fiscales, así como de condonación de multas conforme a las disposiciones legales aplicables.

XXI. **Representar en toda clase de procedimientos judiciales o administrativos, los intereses de la Hacienda Pública del Distrito Federal y los que deriven de las funciones operativas inherentes a los Acuerdos del Ejecutivo Federal, en materia de ingresos federales coordinados;**

XXVII. **Representar los intereses de las Dependencias, Unidades Administrativas, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública, en la compensación de adeudos con dependencias y entidades del Gobierno Federal, y**

XXIX. Las demás facultades que le señalen las disposiciones legales y reglamentarias; las que le sean conferidas por sus superiores jerárquicos, así como las que correspondan a las Unidades Administrativas que le sean adscritas.”

***El énfasis y subrayado son propios.**

De forma complementaria, la Secretaría de Finanzas encuentra reguladas sus atribuciones particulares en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, que señala lo siguiente:

“Artículo 30 **A la Secretaría de Finanzas corresponde el despacho de las materias relativas a: el desarrollo de las políticas de ingresos y administración tributaria, la programación, presupuestación y evaluación del gasto público del Distrito Federal, así como representar el interés del Distrito Federal en controversias fiscales y en toda**

clase de procedimientos administrativos ante los tribunales en los que se controvierta el interés fiscal de la entidad.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

IV. Recaudar, cobrar y administrar los impuestos, derechos, contribuciones de mejoras, productos, aprovechamientos y demás ingresos a que tenga derecho el Distrito Federal en los términos de las leyes aplicables;

V. Ordenar y practicar visitas domiciliarias para comprobar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Código Financiero y demás disposiciones legales aplicables;

VII. Imponer las sanciones que correspondan por infracciones a disposiciones fiscales y demás ordenamientos fiscales de carácter local o federal, cuya aplicación esté encomendada al Distrito Federal;

VIII. Ejercer la facultad económico coactiva, para hacer efectivos los créditos fiscales a favor del Distrito Federal;

IX. Vigilar y asegurar en general, el cumplimiento de las disposiciones fiscales;

XI. Representar en toda clase de procedimientos judiciales o administrativos los intereses de la Hacienda Pública del Distrito Federal, y los que deriven de las funciones operativas inherentes a los acuerdos del Ejecutivo Federal en materia de ingresos federales coordinados;

XXI. Las demás que le atribuyan expresamente las Leyes y Reglamentos.”

*El énfasis y subrayado son propios.

Asimismo y de conformidad con lo que establece el artículo 16 de la Ley Orgánica de la Administración Pública y el artículo 26 del Reglamento Interior de la Administración Pública⁴⁰, ambos del Distrito Federal, son atribuciones de *carácter general* para todas las autoridades citadas, las siguientes:

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

“Artículo 16 Los titulares de las Secretarías, de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, de la Oficialía Mayor, de la Contraloría General del Distrito Federal y de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales tendrán las siguientes atribuciones generales:

⁴⁰ Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 28 de diciembre del año 2000.

VI. Resolver los recursos administrativos que les sean interpuestos cuando legalmente procedan;

VIII. *En los juicios de amparo, el Jefe de Gobierno podrá ser representado por el titular de la dependencia a la que el asunto corresponda, según la distribución de competencias. En los juicios contencioso-administrativos, los titulares de las dependencias contestarán la demanda por sí y en representación del Jefe de Gobierno.*

**El énfasis y subrayado son propios*

REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL:

“Artículo 26. Corresponden a los Titulares de las Secretarías, además de las atribuciones que expresamente les confiere la ley. Las siguientes:

II. Coordinarse entre sí, con los titulares de la Oficialía Mayor, Contraloría General, y Consejería Jurídica y de Servicios Legales, y con los Titulares de los Órganos Político-Administrativos, Órganos Desconcentrados, y entidades para el mejor desempeño de sus respectivas actividades;

X. Vigilar que se cumpla estrictamente con las disposiciones jurídicas y administrativas, en todos los asuntos a ellos asignados;

XVII. Las demás que le señalen las disposiciones jurídicas y administrativas o el Jefe de Gobierno.”

**El énfasis es propio.*

3.1.2 Competencia.

La competencia de las autoridades en cuestión se encuentra regulada en el Capítulo Segundo de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, denominado:

“DE LA COMPETENCIA DE LAS SECRETARÍAS, DE LA OFICIALÍA MAYOR, DE LA CONTRALORÍA GENERAL DEL DISTRITO FEDERAL Y DE LA CONSEJERÍA JURÍDICA Y DE SERVICIOS LEGALES”

En donde los artículos 30 y 31 de la precitada Ley establecen claramente lo siguiente:

“Artículo 30 A la Secretaría de Finanzas corresponde el despacho de las materias relativas a: el desarrollo de las políticas de ingresos y administración tributaria, la

*programación, presupuestación y evaluación del gasto público del Distrito Federal, **así como representar el interés del Distrito Federal en controversias fiscales y en toda clase de procedimientos administrativos ante los tribunales en los que se controvierta el interés fiscal de la entidad.***”

“Artículo 31 A la Secretaría de Transportes y Vialidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades.”

***El énfasis es propio**

De esta manera, encontramos que estas Secretarías limitan su ámbito de competencia al territorio del Distrito Federal, única y exclusivamente, que comprende las 16 delegaciones políticas, no pudiendo ejercer ninguna función fuera de esta jurisdicción.

3.1.3 Marco Normativo.

Para efectos de este trabajo, el marco normativo de cada una de las autoridades que se acaban de suscribir (Secretarías) está íntimamente relacionado entre sí, por lo que se citan en primer tiempo las leyes que de forma general las regulan y posteriormente se hará la división de las leyes que de forma particular las rigen.

Por tanto, de forma general las Secretarías de: Transporte y Vialidad, Seguridad Pública, así como la Tesorería por conducto de la Secretaría de Finanzas, se encuentran normados por las siguientes leyes y Reglamentos:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Amparo⁴¹.
- Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos⁴².
- Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos⁴³.
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.
- Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal.⁴⁴
- Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.⁴⁵

⁴¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 10 de enero de 1936.

⁴² Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 31 de diciembre de 1982.

⁴³ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 13 de marzo de 2002.

⁴⁴ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de diciembre de 1995, y en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 21 de diciembre de 1995.

- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.
- Código Penal para el Distrito Federal.⁴⁶
- Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.⁴⁷
- Código Civil para el Distrito Federal.⁴⁸
- Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.⁴⁹
- Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.
- De igual forma resultan aplicables los principios generales de derecho.

Y de forma particular e individual los principales ordenamientos que regulan a cada una de las Secretarías que se citan en este trabajo de investigación son las siguientes:

Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI)

- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Reglamento de Transporte del Distrito Federal.
- Reglamento de Tránsito Metropolitano para el Distrito Federal.
- Manual Operativo de Inspectores de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.⁵⁰

Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSP)

- Ley de Seguridad Pública del Distrito Federal.⁵¹
- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.
- Reglamento de Tránsito Metropolitano.
- Reglamento de Transporte del Distrito Federal.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

Tesorería del Distrito Federal, Secretaría de Finanzas

⁴⁵ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de diciembre de 1995.

⁴⁶ Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de julio de 2002.

⁴⁷ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 29 de agosto de 1931.

⁴⁸ Publicada en el Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 17 de abril de 1999.

⁴⁹ Ídem.

⁵⁰ Publicada en el Gaceta Oficial del Distrito Federal, en el año 2000.

⁵¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de julio de 1993.

- Código Fiscal de la Federación.⁵²
- Ley de Ingresos del Distrito Federal⁵³.
- Código Financiero del Distrito Federal⁵⁴.
- Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Ahora bien y antes de ingresar de lleno al procedimiento administrativo llevado a cabo por la Secretaría de Transporte y Vialidad, es necesario entender con claridad la diferencia que existe entre los conceptos jurídicos de “multa” y “sanción”, ya que es potestad de esta autoridad imponerlas, pero para efectos de este trabajo es conveniente precisar esa pequeña diferencia. Así, de este modo, tenemos que:

MULTA

“(Del latín multa.) Pena pecuniaria consistente en el pago al Estado de una cantidad de dinero.”⁵⁵

MULTA FISCAL

“Pena de naturaleza pecuniaria, prevista legalmente como sanción y que es aplicable al sujeto activo de una infracción fiscal.”

***El órgano sancionador, al decidir la imposición de una multa fiscal debe previamente, haber constatado, con elementos objetivos de juicio, que en el caso se está en presencia de una conducta típica, antijurídica y culpable; y, además, que existe un resultado y un nexa causal entre ambos.** Esto es, la procedencia jurídica de una multa fiscal exige lo siguiente: a) que haya una ley fiscal que ordene o prohíba cierta conducta; b) que el sujeto pasivo de esa obligación realice una conducta contraria; c) que la propia ley (u otra) señale que la comisión de esa conducta constituye infracción fiscal; d) que la multa este prevista legalmente; e) que el monto de ésta se encuentre dentro de los parámetros y montos fijados en la ley, y f) que la autoridad, al imponer la multa, señale en el documento en que lo haga, las razones, motivos, consideraciones y situaciones de hecho y de derecho que la llevaron a calificar, en su caso, de grave la conducta que constituye infracción.”⁵⁶*

***El énfasis y subrayado son propios.**

⁵² Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 31 de diciembre de 1981.

⁵³ Publicada en el Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 26 de diciembre de 2008.

⁵⁴ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 31 de diciembre de 1994.

⁵⁵ Diccionario Jurídico 2000 DJ2K – 1796.

⁵⁶ Op Cit DJ2K 1797.

SANCIÓN

“I. El derecho es un conjunto de normas que regulan de modo específico la conducta humana. El problema de la definición del derecho es el de establecer el carácter de esa especificidad. Algunos autores consideran que lo característico del derecho es el ser un conjunto de normas que se distinguen por su contenido de otras normas que tienen otros contenidos, Este sería un criterio material sobre el concepto del derecho, e implicarla la idea, que pocos estarían dispuestos a suscribir de que hay una materia específica jurídica y que hay actos humanos que no pueden estar sujetos a regulación jurídica alguna. Para otros autores, la gran mayoría de ellos, el derecho puede caracterizarse por el modo o manera como regula la conducta humana de modo bilateral o de modo coactivo. La primera tesis no debemos discutirla en este lugar; la segunda es pertinente, pues se encuentra relacionada con el concepto de la sanción. Se basa en un antiguo concepto empírico sobre el ser humano y sus motivaciones, Aunque nunca ha sido exacto el experimento, es posible afirmar que la experiencia ha mostrado al hombre que puede controlarse la conducta de un individuo por medio de la amenaza de que se le infligirá un mal en caso de que realice una conducta no deseada. En muchas ocasiones la simple irritabilidad produce como reacción a una determinada conducta, otra dañina para el sujeto que realizó la primera. Es el principio de retribución reaccionar con un mal contra aquel que ha realizado un mal. Ojo por ojo y diente por diente, como se expresa en la Biblia. La sanción se encuentra dentro de la expresión que se refiere por segunda vez al ojo y al diente, es decir, a la conducta que reacciona contra el mal infligido. Esta experiencia antiquísima es, como ha demostrado Kelsen, el fundamento explicativo más originario de la humanidad, que se encuentra en la base de la religión y de la filosofía natural de los griegos y en general, en las conceptualizaciones de todos los pueblos primitivos.

II. Sin embargo como en muchas otras materias, fue Protágoras de Abdera el que logró una conceptualización del castigo y la sanción que hasta la fecha no ha sido superada. Dice: “Nadie castiga al delincuente en atención y por razón de lo que ha hecho -pues lo ocurrido no puede deshacerse-sino en razón del futuro, para que ni el propio autor vuelva a cometer desafueros, ni otro que sea testigo de su castigo... Y quien así piensa castiga para intimidación”. La intimidación es la función del castigo, John Austin afirma una persona que está bajo un deber o que tiene un deber, esta sujeto y un mal o a una molestia (que le será infligida por una autoridad soberana) en el caso de que viole su deber o desobedezca el mandato que lo impone. En razón de esta responsabilidad o perjuicio por el mal eventual o condicional existe la probabilidad de que no desobedezca: probabilidad que es mayor o menor (independientemente de otras consideraciones ajenas) según sea el mal mismo, así como también sea mayor o menor la probabilidad de incurrir en

él por desobediencia **Se llama sanción al mal eventual o condicional al que está expuesto el sujeto. Se dice que el derecho; u otro mandato está sancionado con ese mal.**

En sentido similar se expresa R. Von Ihering en El fin en el derecho, y todos los autores que afirman que **el derecho es un orden que establece sanciones**, un orden coactivo de la conducta humana, para utilizar la sintética expresión kelseniana, Si esto es así, entonces cada norma jurídica habrá de prescribir y regular el ejercicio de la coacción. Su esencia, se traduce en **una proposición en la cual, se enlaza un acto coactivo como consecuencia Jurídica, a un determinado supuesto de hecho o, condición**” (Kelsen, Teoría General del Estado).

III. Más adelante de esto no se ha ido en la ciencia del derecho. En consecuencia, **las notas características de la sanción son las siguientes: a) es un contenido de la norma jurídica; b) en: la proposición jurídica o regla de derecho que formula la ciencia del derecho la sanción se encuentra en la consecuencia del enunciado hipotético; c) el contenido normativo calificado de sanción generalmente consiste en un acto que importe al sujeto infractor un mal o un daño, la privación de ciertos bienes o valores o la imposición de ciertos perjuicios o dolores d) en el derecho moderno la imposición de las sanciones, así como su ejecución la llevan a cabo los órganos del Estado, en tanto se le conciba como un orden normativo centralizado que establece el monopolio de la coacción física por sus órganos (Weber y Kelsen), y e) las finalidades de las sanciones son de tres clases: o retributivas, o intimidatorias o compensatorias del daño producido por el acto ilícito.**⁵⁷

*El énfasis y subrayado son propios.

SANCIÓN ADMINISTRATIVA

“Es el castigo que imponen las autoridades administrativas a los infractores de la ley administrativa. Presupone la existencia de un acto ilícito, que es la oposición o infracción de un ordenamiento jurídico administrativo”.

El daño que se causa por la infracción o ilícito administrativo, a la administración, a la colectividad, a los individuos o al interés general tutelados por la ley, tiene como consecuencia jurídica el castigo consistente en la sanción administrativa.

Naturaleza de la sanción administrativa, Cumple en la ley y en la práctica distintos objetivos la sanción administrativa, preventivos o represivos, correctivos o disciplinarios, tributarios o de castigo. Predomina sin embargo la idea de castigo o de pena que .se impone al infractor, prevalece el poder punitivo de; la administración a su poder ejemplificador o meramente correctivo. Mueve fundamentalmente al Estado el propósito de

⁵⁷ Op. Cit. DJ2K 2295.

castigar o penar al infractor de la ley administrativa, que no la obedece, no la cumple, que cualquiera otra motivación.

Clasificación de sanciones administrativas, son privativas de la libertad como el arresto que nunca será superior a treinta y seis horas; o de carácter patrimonial o económicas, como la multa - la reina de las sanciones-, el decomiso, la clausura y la cancelación de autorizaciones o permisos.⁵⁸

**El énfasis y subrayado son propios.*

En este sentido es importante diferenciar de igual manera el concepto jurídico de Pena, ya que se encuentran íntimamente ligados entre si todos y cada uno de ellos, el cual es el siguiente:

PENA

*“(Del latín poena, **castigo impuesto por autoridad legítima al que ha cometido un delito o falta**). Disminución de uno o mas bienes jurídicos impuesta jurisdiccionalmente al autor de un acto antijurídico (delito), que no representa la ejecución coactiva, efectiva real y concreta del precepto infringido, sino su reafirmación ideal, moral y simbólica.⁵⁹”*

Es importante tener presente estos conceptos, ya que en la vida práctica, de manera general erróneamente los consideramos como sinónimos entre sí, pero jurídicamente tienen significados que aunque tenues o sutiles son importantes comprender no sólo como cultura general, sino para una mejor comprensión de este trabajo.

Una vez puntualizado lo anterior, podemos ingresar de lleno al procedimiento que llevan a cabo las autoridades administrativas para imponer multas a los sometidos a su jurisdicción.

3.2 El Procedimiento Administrativo de Aplicación de Sanciones en Materia de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal.

3.2.1 Marco Legal.

Este procedimiento se encuentra regulado por la Ley de Transporte y Vialidad y por el Reglamento de Transporte, como fuentes principales y

⁵⁸ Op. Cit. DJ2K 2296

⁵⁹ Ídem 1943

directas, y supletoriamente por la Ley del Procedimiento Administrativo, todos del Distrito Federal, entre otras más que a continuación señalaremos.

Ley de Transporte y Vialidad, establece:

“Artículo 1.- La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; así como regular y controlar el uso de la vialidad, la infraestructura, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a la misma, para garantizar su adecuada utilización y la seguridad de los peatones, conductores y usuarios.

Es responsabilidad de la Administración Pública asegurar, controlar, promover y vigilar que los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, se efectúen con apego a la Normatividad aplicable en la materia.”

***El énfasis es propio**

Como se aprecia de la simple lectura del artículo que se transcribe, se establecen de forma general los lineamientos que deberán de seguirse para la prestación del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades y se instituye a la Administración Pública por conducto de la Secretaría de Transporte y Vialidad, como órgano rector y garante de que esto se cumpla, conforme a la ley que para tales efectos se encuentre establecida, caso concreto: Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

También son rectores los artículos 3 y 4 de la Ley referida, y que señalan lo siguiente:

“Artículo 3.- Es de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente a la Administración Pública, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales a quienes mediante concesiones, el Gobierno del Distrito Federal encomiende la realización de dichas actividades, en los términos de este

ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.”

“Artículo 4.- La aplicación de la presente Ley compete al Jefe de Gobierno a través de la Secretaría; Secretaría de Desarrollo Urbano; Seguridad Pública, Secretaría de Obras, Titulares de las Delegaciones en lo que compete a su demarcación y demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la vialidad y/o el transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal.

Son órganos auxiliares de consulta de la Secretaría en todo lo relativo a la aplicación de la presente Ley, las comisiones metropolitanas que se establezcan de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables y el consejo asesor de transporte y vialidad.

En todo lo no previsto por esta Ley, serán aplicables de forma supletoria la Ley de Régimen Patrimonial y del Servicio Público del Distrito Federal, la Ley Ambiental del Distrito Federal, la Ley de Desarrollo Urbano, la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, el Código Penal para el Distrito Federal, el Código Civil para el Distrito Federal, el Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal y el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.”

***El énfasis es propio**

El artículo tercero establece el fundamento en el cual el Estado puede concesionar la prestación del Servicio Público de Transporte en el Distrito Federal a terceros, y el artículo cuarto señala que es el por medio del Jefe de Gobierno que se faculta a la Secretaría de Transporte y Vialidad y a otras autoridades para la aplicación e interpretación de este ordenamiento.

Es importante resaltar que esta Ley faculta a otras autoridades, además de la Secretaría de Transporte y Vialidad, para que de igual forma interpreten y apliquen esta normatividad, tal es el caso de la Secretaría de Seguridad Pública y las delegaciones políticas, facultades que se encuentran conferidas en los artículos octavo y noveno, que a continuación se transcriben de manera ilustrativa para una mejor comprensión:

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

“Artículo 8.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, *seguridad pública* tendrá, además de las disposiciones contenidas en otros cuerpos legales, las siguientes facultades:...” (*Las facultades que

otorga este artículo ya han sido debidamente señaladas en el apartado denominado *atribuciones y facultades* de este trabajo.)

En relación con las facultades de las delegaciones políticas, es conveniente hacer un paréntesis para poder señalarlas y entender qué grado de competencia en materia de transporte de pasajeros les otorga esta Ley, en particular el artículo noveno, que establece lo siguiente:

“Artículo 9.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las delegaciones tendrán, además de las disposiciones contenidas en otros cuerpitos legales, las siguientes facultades:...”

I.- Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las autoridades correspondientes para lograr este objetivo;

VII.- Instaurar, substanciar, resolver y ejecutar los procedimientos administrativos derivados del ejercicio de sus facultades relacionadas con la vialidad;

VIII.- Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente”

****El énfasis y subrayado son propios.***

Ahora bien, una vez que sabemos cuáles son los ordenamientos que regulan a la Secretaría de Transportes y Vialidad, para el ejercicio de sus facultades y atribuciones, ingresamos de fondo al estudio del procedimiento administrativo de aplicación de sanciones al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y el cual tiene su base en el Título Quinto, denominado “*De la verificación, infracciones y sanciones*”, de la Ley de Transporte y Vialidad vigente en el Distrito Federal.

Es importante señalar que lo establecido en el Capítulo Primero, denominado “*De la inspección y verificación*”, consigna las facultades de esta autoridad, y esto queda debidamente acreditado con el texto del artículo 145, que a continuación se transcribe:

“Artículo 145.- A fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones

*señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte y vialidad, **la Secretaría podrá realizar visitas de inspección o verificación y solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios y permisionarios, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.***

**El énfasis y subrayado son propios.*

Así, el artículo 145 otorga facultades de comprobación a la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), y es el fundamento para el inicio del procedimiento administrativo llevado a cabo por esta autoridad para inspeccionar y verificar y, en su caso, imponer multas y sanciones, si es que encuentra violaciones que transgredan a los ordenamientos que los rigen.

Es importante precisar que, con la emisión del Acta y Orden de Visita de Verificación por parte de las autoridades dependientes de la SETRAVI, es como se da inicio al procedimiento administrativo de aplicación a sanciones al transporte público en sus diversas modalidades en el Distrito Federal.

Partiendo de esta base, encontramos que el acto jurídico de inspección y verificación, que utiliza la autoridad multireferida y el cual da origen al procedimiento administrativo de aplicación a sanciones al transporte público, se encuentra normado en los artículos del 145 al 155 de la Ley de Transporte y Vialidad, los cuales establecen las bases y lineamientos que deben de cumplir las autoridades comprobadoras, para que el acto que de ellos emane sea válido jurídicamente.

Esto se encuentra perfectamente descrito en el tipo legal del artículo 148 de la Ley en cita, que a la letra establece:

“Artículo 148.- Las visitas de inspección y verificación practicadas por la Administración Pública deberán sujetarse a las formalidades y procedimientos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas.

Ninguna visita de inspección o verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación de la autoridad competente.

La orden deberá contener los siguientes requisitos:

I.- Constar por escrito y ser emitida por autoridad competente, conteniendo nombre, cargo y firma autógrafa del servidor público que la emite;

II.- Estar debidamente fundada y motivada, expresando con claridad y precisión la resolución, objeto o propósito de que se trate, señalando las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se tuvieron en consideración para emitir la orden;

III.- El nombre, denominación o razón social del visitado. Cuando se ignore el nombre, denominación o razón social del visitado, se señalarán los datos suficientes que permitan su identificación;

IV - El o los domicilios donde se deba practicar la visita;

V.- El nombre de la persona o personas que practicarán la visita, quienes podrán actuar conjunta o separadamente y podrán aumentarse o reducirse en su número. El aumento o reducción se notificará al visitado; y

VI.- Deberá levantarse acta circunstanciada de visita por escrito y el acto administrativo estará debidamente fundado y motivado, expresando con claridad y precisión, la resolución, objeto o propósito de que se trate.”

****El énfasis y subrayado son propios.***

De la lectura de este artículo, se desprenden específicamente los requisitos de forma y fondo que deben de cumplir los actos que de carácter administrativo ejecuten o traten de ejecutar las autoridades dependientes de la Secretaría en comento; por ello, es importante que el lector de la presente obra tenga conocimiento de esta circunstancia para, partiendo de ello, poder activar los medios de defensa correspondientes en caso de que se presente alguna violación de carácter procesal a estos lineamientos.

En este sentido, nuestros altos tribunales se han pronunciado al respecto, emitiendo criterios que de forma obligatoria deben de acatar todas las autoridades para el caso de algún vacío legal o transgresión recurrente en perjuicio de terceros. Ejemplo de esto es el siguiente razonamiento:

FORMALIDADES ESENCIALES DEL PROCEDIMIENTO. SON LAS QUE GARANTIZAN UNA ADECUADA Y OPORTUNA DEFENSA PREVIA AL ACTO PRIVATIVO.

La garantía de audiencia establecida por el Artículo 14 constitucional, consiste en otorgar al gobernado la oportunidad de defensa previamente al acto privativo de la vida, libertad, propiedad, posesiones o derechos, y su debido respeto impone a las autoridades, entre otras obligaciones, la de que en el juicio que se siga "se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento". Estas son las que resultan necesarias para garantizar la defensa adecuada antes del acto de privación y que, de manera genérica, se traducen en los siguientes requisitos: 1) La notificación del inicio del procedimiento y sus consecuencias; 2) La oportunidad de ofrecer y desahogar las pruebas en que se finque la defensa; 3) La oportunidad de alegar; y 4) El dictado de una resolución que dirima las cuestiones debatidas. De no respetarse estos requisitos, se dejaría de cumplir con el fin de la garantía de audiencia, que es evitar la indefensión del afectado.

Amparo directo en revisión 2961/90. Ópticas Devlyn del Norte, S.A. 12 de marzo de 1992. Unanimidad de diecinueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Ma. Estela Ferrer Mac Gregor Poisot.

Amparo directo en revisión 1080/91. Guillermo Cota López. 4 de marzo de 1993. Unanimidad de dieciséis votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Adriana Campuzano de Ortiz.

Amparo directo en revisión 5113/90. Héctor Salgado Aguilera. 8 de septiembre de 1994. Unanimidad de diecisiete votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Raúl Alberto Pérez Castillo.

Amparo directo en revisión 933/94. Blit, S.A. 20 de marzo de 1995. Mayoría de nueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Ma. Estela Ferrer Mac Gregor Poisot.

Amparo directo en revisión 1694/94. María Eugenia Espinosa Mora. 10 de abril de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Ma. Estela Ferrer Mac Gregor Poisot.

El Tribunal Pleno en su sesión privada celebrada el veintitrés de noviembre en curso, por unanimidad de once votos de los ministros: presidente José Vicente Aguinaco Alemán, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Mariano Azuela Güitrón, Juventino V. Castro y Castro, Juan Díaz Romero, Genaro David Góngora Pimentel, José de Jesús Gudiño Pelayo, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Humberto Román Palacios, Olga María Sánchez Cordero y Juan N. Silva Meza; aprobó, con el número 47/1995 (9a.) la tesis de jurisprudencia que antecede; y determinó que las votaciones de los precedentes son idóneas para integrarla.

México, Distrito Federal, a veintitrés de noviembre de mil novecientos noventa y cinco.⁶⁰

De la tesis que se transcribe se puede concluir que uno de los principales objetivos de los órganos jurisdiccionales y de nuestros tribunales es que las leyes vigentes, sean respetadas y cumplidas por todos, y en primer lugar por las propias autoridades, esto para no violentar ningún derecho, y que todas las actuaciones tengan eficacia jurídica plena, de ahí la relevancia de cumplir con todos y cada uno de los requisitos de forma y fondo que se precisan en el artículo 148 de la Ley de Transporte y Vialidad, ya que la falta de uno de ellos es suficiente para que se declare la nulidad del acto administrativo.

Ahora bien, es muy usual que en la práctica diaria no se cumpla con lo previsto por este artículo y, más aún, que las diligencias practicadas por las autoridades no se ajusten en ningún momento a lo que establece la norma, ya que estas visitas se llevan a cabo de forma genérica, espontánea y sin una metodología específica; es decir, no cumplen en ningún tiempo con la norma jurídica, dejando con ello en completo estado de indefensión a los visitados. Así, dado el desconocimiento o ignorancia de los sujetos sometidos a estos procedimientos, es que se transgrede en su perjuicio de forma reiterada y flagrante sus derechos por una errónea o nula aplicación de la norma vigente.

3.2.2 Requisitos de forma y fondo.

En cuanto a la autoridad emitente, son requisitos de forma y fondo que debe cumplir todo procedimiento administrativo, en particular el de aplicación a sanciones al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, los consignados en el Título Quinto, denominado "*De la Verificación, Infracciones y Sanciones*", en particular lo previsto por los artículos 148, 149, 151, 152, 153, 154, y 155, que contienen las bases y lineamientos que deben de seguir las autoridades para la práctica de la diligencia respectiva.

“Artículo 148.- Las visitas de inspección y verificación practicadas por la Administración Pública deberán

⁶⁰ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Tomo: II, Diciembre de 1995 Tesis: P./J. 47/95 Página: 133.

sujetarse a las formalidades y procedimientos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas.

Ninguna visita de inspección o verificación podrá realizarse sin orden de inspección o verificación de la autoridad competente.”

“Artículo 149.- Los titulares de autorizaciones, así como los prestadores de los servicios público, mercantil y privado de transporte, están obligados a proporcionar la documentación, datos, información y demás elementos que sean inherentes a la naturaleza de la concesión o permiso otorgados, y en el supuesto de negativa o desobediencia, la autoridad competente podrá imponer la sanción que corresponda en los términos de esta Ley y requerirá la presentación del documento o informe omitido, en un plazo de quince días para el primero y seis días para los subsecuentes requerimientos.”

“Artículo 151.- Las visitas de inspección y verificación que la Administración Pública realice a los titulares de autorizaciones, así como a los prestadores de los servicios público, mercantil y privado de transporte, se deberán sujetar a las formalidades siguientes:

I.- La visita se realizará en el lugar o lugares indicados en la orden de visita;

II.- Si el visitado o su representante no se encontrarán presentes para llevar a cabo la práctica de la diligencia, se dejará citatorio a la persona que se encuentre en el lugar, para que el visitado espere a hora determinada del día siguiente para recibir la orden de visita. En caso de inasistencia, se iniciará con quien se encuentre en el lugar;

III.- Los inspectores o verificadores que intervengan, deberán identificarse plenamente con credencial ante la persona con quién se entienda la diligencia, haciéndolo constar en el acta;

IV.- Se requerirá que el visitado designe dos testigos, y si éstos no son designados, lo hará en su rebeldía el verificador, haciendo constar dicha circunstancia en el acta correspondiente;

V.- Los visitados, sus representantes o la persona con quién se lleve a cabo la visita de inspección y verificación, deberá permitir a los verificadores, el acceso al lugar objeto de la misma, así como proporcionar los datos, informes, documentos y demás elementos que sean solicitados, así como también, se deberá permitir la verificación de bienes muebles o inmuebles que tenga el visitado y sean objeto de la concesión o permiso otorgados;

IX.- Una vez finalizada la visita, deberá ser firmada el acta que al efecto se haya realizado por todas y cada una de las personas que hayan intervenido en la visita y que así deseen hacerlo.

La negativa de firmar las actas de visita por parte del concesionario, permisionario o persona con quién se haya entendido la diligencia, así como de los testigos que asistieron en la misma, no afecta su validez, pero deberá hacerse constar en el acta.

El acta es válida con la firma de uno solo de los visitadores, aún cuando actúen dos o más.”

“Artículo 152.- El acta que al efecto se levante deberá estar circunstanciada y por ello deberá contener:

I.- Nombre, cargo de quién emitió la orden de inspección o verificación y el número de oficio en que se contiene y firma autógrafa del servidor público que emite la orden de visita;

II.- El nombre, denominación o razón social del visitado, o en su caso, de con quien se entendió la visita;

III.- El lugar, hora, día, mes y año, en que se inició y concluyó la diligencia;

IV. - El lugar o lugares en donde se practicó la visita;

V.- Nombre y domicilio de las personas que asistieron como testigos;

VI.- El nombre de la persona o personas que practicaron la visita;

VII.- El objeto o razones por las cuales se practicó la visita;

VIII.- Los hechos u omisiones, que se hubieren conocido por los verificadores;

IX.- En su caso, las exposiciones del visitado a que se refiere el artículo 153 de esta Ley; y

X.- Un apartado de lectura y cierre del acta en la que se haga constar que se leyó y se explicó el alcance del contenido del acta al visitado; y que dispone de cinco días hábiles para formular observaciones y presentar pruebas relacionadas con el contenido del acta de visita.

Artículo 153.- Al momento de realizarse la visita, los visitados podrán formular las observaciones que consideren procedentes y aportar las pruebas que para el caso fueran necesarias; de no ser así, podrán hacer uso de su

derecho, dentro del término de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de conclusión de la visita de inspección o verificación.

Artículo 154.- A fin de llevar a cabo las visitas de inspección y verificación, las autoridades competentes de la Administración Pública podrán solicitar el auxilio de la fuerza pública para que se pueda efectuar la diligencia y en su oportunidad concluir con la misma, o en su caso, requerirles los informes o documentos que sean necesarios para el objeto de la inspección.

Artículo 155.- La inspección y verificación en las vías federales ubicadas dentro del territorio del Distrito Federal, se sujetarán a lo establecido en los convenios respectivos y acordes con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

*El énfasis y subrayado son propios.

De la simple lectura de los artículos transcritos, se desprende claramente los requisitos de forma que deben de cumplir las autoridades que la practiquen, y la omisión de uno solo de ellos es basto y suficiente para declarar la nulidad del acto administrativo. Esto encuentra sustento en el criterio que emitieron nuestros Tribunales Colegiados de Circuito en la siguiente tesis, que a continuación se cita para un mejor entendimiento:

ACTOS VICIADOS, FRUTOS DE.

Si un acto o diligencia de la autoridad está viciado y resulta inconstitucional, todos los actos derivados de él, o que se apoyen en él, o que en alguna forma estén condicionados por él, resultan también inconstitucionales por su origen, y los tribunales no deben darles valor legal, ya que de hacerlo, por una parte alentarían prácticas viciosas, cuyos frutos serían aprovechables por quienes las realizan y, por otra parte, los tribunales se harían en alguna forma partícipes de tal conducta irregular, al otorgar a tales actos valor legal.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Séptima Época, Sexta Parte:

Volumen 82, página 16. Amparo directo 504/75. Montacargas de México, S.A. 8 de octubre de 1975. Unanimidad de votos Ponente: Guillermo Guzmán Orozco.

Volúmenes 121-126, página 246. Amparo directo 547/75. José Cobo Gómez y Carlos González Blanquel. 20 de enero de 1976. Unanimidad de votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Volúmenes 121-126, página 246. Amparo directo 651/75. Alfombras Mohawk de México, S.A. de C.V. 17 de febrero de

1976. Unanimidad de votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

Volúmenes 121-126, página 246. Amparo directo 54/76. Productos Metálicos de Baja California, S.A. 23 de marzo de 1976. Unanimidad de votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.⁶¹

*El énfasis el propio.

Se entiende que si los actos administrativos practicados por las autoridades competentes no cumplen con los requisitos previstos en la norma, estaríamos en ese momento ante un “acto viciado”, por lo que todo lo que derive de éste, será nulo de hecho y de derecho. Apreciación muy importante en el tema que nos ocupa, ya que es punto nodal en el presente trabajo el exponer las irregularidades que se suscitan en el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones del transporte público y que concluyen (cuando estos actos se impugnan) con la devolución de las cantidades pagadas al erario local.

De igual forma, se encuentra previsto en los artículos 6, 7, 24, 25 26 y 29 y en particular en el Capítulo Octavo, denominado “*De las visitas de verificación*”, caso concreto lo establecido en los artículos del 97 al 105, de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, mismos artículos que a juicio del suscrito encuentran especial importancia, por lo que es necesario tenerlos presentes para mejor entender lo aquí expuesto, dado que son base y la Ley marco o de referencia a la que deben de sujetarse las autoridades y los ordenamientos que de ella emanen, siendo así:

“Artículo 6º.- Se considerarán válidos los actos administrativos que reúnan los siguientes elementos:

I. Que sean emitidos por autoridades competentes, a través del servidor público facultado para tal efecto; tratándose de órganos colegiados, deberán ser emitidos reuniendo el quórum, habiendo cumplido el requisito de convocatoria, salvo que estuvieren presentes todos sus miembros, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

II. Que sea expedido sin que en la manifestación de voluntad de la autoridad competente medie error de hecho o de derecho sobre el objeto o fin del acto, dolo, mala fe y/o violencia;

⁶¹ Semanario Judicial de la Federación. Tomo: 121-126 Sexta Parte Tesis: Página: 280.

III. Que su objeto sea posible de hecho y esté previsto por el ordenamiento jurídico aplicable, determinado o determinable y preciso en cuanto a las circunstancias de tiempo y lugar;

IV. Cumplir con la finalidad de interés público, derivado de las normas jurídicas que regulen la materia, sin que puedan perseguirse otros fines distintos de los que justifican el acto;

V. Constar por escrito, salvo el caso de la afirmativa o negativa ficta;

VI. El acto escrito deberá indicar la autoridad de la que emane y contendrá la firma autógrafa o electrónica del servidor público correspondiente;

VII. En el caso de la afirmativa ficta, contar con la certificación correspondiente de acuerdo a lo que establece el artículo 90 de esta Ley;

VIII. Estar fundado y motivado, es decir, citar con precisión el o los preceptos legales aplicables, así como las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se hayan tenido en consideración para la emisión del acto, debiendo existir una adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicadas al caso y constar en el propio acto administrativo;

IX. Expedirse de conformidad con el procedimiento que establecen los ordenamientos aplicables y en su defecto, por lo dispuesto en esta Ley; y

X. Expedirse de manera congruente con lo solicitado y resolver expresamente todos los puntos propuestos por los interesados o previstos por las normas.

Artículo 7º.- Son requisitos de validez del acto administrativo escrito, los siguientes:

I. Señalar el lugar y la fecha de su emisión. Tratándose de actos administrativos individuales deberá hacerse mención, en la notificación, de la oficina en que se encuentra y puede ser consultado el expediente respectivo;

II. En el caso de aquellos actos administrativos que por su contenido tengan que ser notificados personalmente, deberá hacerse mención de esta circunstancia en los mismos;

III. Tratándose de actos administrativos recurribles, deberá mencionarse el término con que se cuenta para interponer el recurso de inconformidad, así como la autoridad ante la cual puede ser presentado; y

IV. Que sea expedido sin que medie error respecto a la referencia específica de identificación del expediente, documentos o nombre completo de la persona.

Artículo 24.- La omisión o irregularidad de alguno de los elementos o requisitos de validez previstos por los artículos 6º y 7º de esta Ley o, en su caso, de aquellos que establezcan las disposiciones normativas correspondientes, producirán la nulidad o anulabilidad del acto administrativo.

*El énfasis y subrayado son propios.

Como se desprende de la lectura de los artículos invocados, es necesario que se cumplan sin omisión alguna todos y cada uno de los requisitos que en ellos se contienen, y basta que falte uno solo de éstos para que se pueda declarar la nulidad o anulabilidad del o de los actos administrativos emanados en este caso de la Secretaría de Transporte y Vialidad, tal y como consigna el artículo 24 de la propia Ley en comentario.

En relación con los artículos del 97 al 105, de la precitada Ley, éstos se refieren a los requisitos de forma y fondo que deben de cumplir las Visitas de Verificación Administrativa.

Asimismo, y un punto importante a resaltar, es en lo referente a que toda acción de la autoridad debe adaptarse a la norma jurídica y expresar correctamente la fundamentación y motivación que origina su actuación, ajustándose a lo previsto en nuestra Norma Suprema, consagrada en los artículos 14 y 16, hecho que queda debidamente reforzado con el siguiente criterio pronunciado por nuestros altos tribunales y que a la letra establece lo siguiente:

FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN. EL ASPECTO FORMAL DE LA GARANTÍA Y SU FINALIDAD SE TRADUCEN EN EXPLICAR, JUSTIFICAR, POSIBILITAR LA DEFENSA Y COMUNICAR LA DECISIÓN.

El contenido formal de la garantía de legalidad prevista en el artículo 16 constitucional relativa a la fundamentación y motivación tiene como propósito primordial y ratio que el justiciable conozca el "para qué" de la conducta de la autoridad, lo que se traduce en darle a conocer en detalle y de manera completa la esencia de todas las circunstancias y condiciones que determinaron el acto de voluntad, de manera que sea evidente y muy claro para el afectado poder cuestionar y

controvertir el mérito de la decisión, permitiéndole una real y auténtica defensa. Por tanto, no basta que el acto de autoridad apenas observe una motivación pro forma pero de una manera incongruente, insuficiente o imprecisa, que impida la finalidad del conocimiento, comprobación y defensa pertinente, ni es válido exigirle una amplitud o abundancia superflua, pues es suficiente la expresión de lo estrictamente necesario para explicar, justificar y posibilitar la defensa, así como para comunicar la decisión a efecto de que se considere debidamente fundado y motivado, exponiendo los hechos relevantes para decidir, citando la norma habilitante y un argumento mínimo pero suficiente para acreditar el razonamiento del que se deduzca la relación de pertenencia lógica de los hechos al derecho invocado, que es la subsunción.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 447/2005. Bruno López Castro. 1o. de febrero de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Claudia Patricia Peraza Espinoza.

Amparo en revisión 631/2005. Jesús Guillermo Mosqueda Martínez. 1o. de febrero de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Alma Margarita Flores Rodríguez.

Amparo directo 400/2005. Pemex Exploración y Producción. 9 de febrero de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Jesús Antonio Nazar Sevilla. Secretaria: Ángela Alvarado Morales.

Amparo directo 27/2006. Arturo Alarcón Carrillo. 15 de febrero de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Hilario Bárcenas Chávez. Secretaria: Karla Mariana Márquez Velasco.

Amparo en revisión 78/2006. Juan Alcántara Gutiérrez. 1o. de marzo de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: Hilario Bárcenas Chávez. Secretaria: Mariza Arellano Pompa.⁶²

La jurisprudencia que se transcribe expresa perfectamente el espíritu garante de nuestros tribunales, al establecer de forma clara y precisa las características que deben de revestir los actos de molestia emanados de la autoridad y como deben de estar fundados y motivados para ser eficaces jurídicamente.

3.2.3 Partes.

⁶² Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, XXIII, Mayo de 2006 Tesis: I.4o.A. J/43 Página: 1531.

Para efectos y substanciación del procedimiento administrativo llevado a cabo por la Secretaría de Transporte y Vialidad, son partes en el mismo:

El Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal: como autoridad ordenadora del Acta y Orden de Visita de Verificación.

El Director Jurídico de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, ya que es el abogado de la Secretaría y quien una vez substanciado el procedimiento, firma la resolución correspondiente y fija los montos de las multas a pagar y en su caso autoriza la liberación de las unidades retenidas.

El Subdirector de Normas de la misma Secretaría, dado que esta autoridad funge como revisora del procedimiento administrativo y es la encargada de la aplicación de las normas.

El Jefe de la Unidad Departamental de Calificación a Sanciones, toda vez que esta autoridad es quien de forma directa substancia el procedimiento reúne las pruebas que le alleguen, califica y emite el proyecto de resolución.

El inspector de “Servicios Públicos” o “dante”: En su carácter de autoridad ejecutora, dado que es éste, quien directamente inicia el procedimiento administrativo con la elaboración del Acta de Visita de Verificación, que va hilvanado de la Orden correspondiente emitida por el titular de la Secretaría.

El Infractor o inspeccionado / verificado. Que no necesariamente recae en el mismo sujeto, dado que puede ser uno el visitado (conductor) y otro el sometido al procedimiento administrativo (permisionario, concesionario o titular de los derechos afectados).

3.3 Procedimiento (Substanciación).

Es de vital importancia aclarar a los lectores del presente trabajo que el procedimiento administrativo que a continuación se describe, en la realidad

disto mucho en su aplicación a lo que establecen los ordenamientos legales específicos; es decir, las leyes instituyen supuestos determinados y perfectamente establecidos y éstos en la vida cotidiana no se cumplen conforme a la letra, incurriendo con ello las autoridades desde ese momento en violaciones que transgreden a los derechos de los operadores, permisionarios, concesionarios, público usuario, sometidos a Visita.

A mi parecer esto se puede ejemplificar y verificar fácilmente sin necesidad de ser *docto* en la materia, con los reportes periodísticos en sus diversas modalidades: impreso, radial y televisivo, e incluso en la página Web de la propia Secretaría, dado que ahí se consigna la información de los operativos llevados a cabo por éstos, con los resultados obtenidos.

Así, el procedimiento administrativo de aplicación de sanciones al transporte público de pasajeros y demás modalidades, da inicio con la Orden de Visita de Verificación que para tales efectos signa y emite el Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, mediante la cual comisiona a los conocidos inspectores de “servicios públicos” o “dantes” para que en lugares indeterminados y sin metodología específica realicen al azar detenciones e inspecciones a los automotores del citado servicio y puedan comprobar con ello el cabal cumplimiento de la ley de la materia.

Esto se puede corroborar rápidamente con la Orden de Visita de Verificación 1*, en la cual perfectamente se puede apreciar que es el propio Secretario de Transportes quien signa y comisiona al personal a su mando para que practiquen dicha diligencia y en formatos previamente establecidos, los cuales son rellenos a criterio del inspector en turno, violentando el artículo 148 de la Ley de Transporte y Vialidad y por los artículos 6 y 7 de la Ley del Procedimiento Administrativo, ambas del Distrito Federal, hechos que encuentran sustento con el siguiente criterio pronunciado por nuestros altos tribunales y que a la letra establece lo siguiente:

*Ver Apéndice 1,

**ORDEN DE VISITA EN MATERIA FISCAL. LA NOTORIA
DIFERENCIA ENTRE EL TIPO DE LETRA USADO EN SUS**

ASPECTOS GENÉRICOS Y EL UTILIZADO EN LOS DATOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON EL VISITADO, PRUEBA LA VIOLACIÓN A LAS GARANTÍAS DE LEGALIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 16 DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.

La orden de visita que se dirija al gobernado a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, debe reunir los requisitos que establece el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los numerales 38 y 43 del Código Fiscal de la Federación, esto es, debe constar por escrito, ser firmada y emitida por autoridad competente, precisar el lugar o lugares que han de inspeccionarse, su objeto, los destinatarios de la orden o, en su caso, proporcionar datos suficientes que permitan su identificación, así como las personas que se encuentren facultadas para llevar a cabo la diligencia de que se trate; por tanto, resulta inconcuso que el hecho de que en una orden de visita se hayan utilizado tipos de letra notoriamente distintos, uno que corresponde a sus elementos genéricos y otro a los datos específicos relacionados con el contribuyente, revela que no cumple los requisitos mencionados y sí, por el contrario, debe tenerse por probado que se transgredieron las garantías de legalidad y seguridad jurídica consagradas en el mencionado artículo 16, en cuanto a los requisitos que debe contener aquélla. Lo anterior deriva, por una parte, de que resulta lógico que si la autoridad competente dicta una orden de visita, tanto sus elementos genéricos como los específicos deben estar señalados con el mismo tipo de letra (manuscrita, de máquina de escribir o de computadora) y, por otra, de que tratándose de una garantía individual para el gobernado y siendo perfectamente factible que se cumpla con esto último, debe exigirse su pleno acatamiento y la demostración idónea de ello, y no propiciar que se emitan órdenes de visita que por sus características pudieran proceder, en cuanto a los datos vinculados con el contribuyente y con la visita concreta que deba realizarse, no de la autoridad competente, sino del funcionario ejecutor de la orden pero incompetente para emitirla. Novena Época:

Contradicción de tesis 45/2001-SS.-Entre las sustentadas por el Primer y el Tercer Tribunales Colegiados del Quinto Circuito.-12 de septiembre de 2001.-Unanimidad de cuatro votos.-Ausente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano.-Ponente: Mariano Azuela Güitrón.-Secretaria: María Estela Ferrer Mac Gregor Poisot.

Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XIV, octubre de 2001, página 369, Segunda Sala, tesis 2a./J. 44/2001; véase la ejecutoria en la página 370 de dicho tomo.⁶³

De la simple lectura del criterio que se transcribe se desprende que la Orden de Visita de Verificación debe de adecuarse en cuanto a forma y fondo a

⁶³ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XIV, octubre de 2001, página 369, Segunda Sala, tesis 2a./J. 44/2001; véase la ejecutoria en la página 370 de dicho tomo

lo previsto por los artículo 148 de la Ley de Transporte, y sujetarse a lo señalado por los artículos 6 y 7 de la Ley marco adjetiva, situación que no surte en la especie ya que se emplean formatos pre-elaborados con datos genéricos y que se utilizan por analogía para cualquier actuación de esta autoridad, violentando el principio de Seguridad Jurídica que señala la Jurisprudencia invocada, dejando en completo estado de indefensión a los visitados por esta actuación.

Este hecho sucede de igual forma en lo referente al Acta de Visita de Verificación 2*, ya que este documento también se encuentra elaborado y prellenado, por lo que los inspectores que realizan el operativo correspondiente únicamente deben de llenar los campos señalados en el documento referido y suponen por cumplido el requisito establecido en los artículos referidos y por satisfecha la garantía de seguridad jurídica, situación contraria a derecho, toda vez que como han pronunciado nuestros juzgadores, debe de adecuarse la actuación a la norma jurídica, y no al contrario.

*Ver Apéndice 2.

Ahora bien, y una vez iniciado el operativo mediante el cual las autoridades dependientes de la Secretaría de Transportes y Vialidad, y habiendo detenido aleatoriamente a cualquier unidad de transporte de pasajeros, el inspector de “servicios públicos” le requiere al conductor la documentación que acredite que su situación jurídica es la correcta (licencia, tarjetón y seguro de viajero) y que la prestación del servicio es la adecuada (que la unidad esté en condiciones físico mecánicas para “trabajar”).

En caso de que el inspector a su “*criterio*” encuentre alguna irregularidad, de las contempladas en los artículos 156 de la Ley de Transporte y Vialidad o 102 del Reglamento de Transporte, ambos del Distrito Federal, es solo hasta este momento que procede al llenado de la Orden de Visita de Verificación y, en consecuencia del Acta de Visita de Verificación, teniendo como consecuencia directa la detención y remisión de la unidad revisada al depósito vehicular y el inicio como tal del procedimiento administrativo de aplicación de sanciones que es motivo de esta investigación.

Situación que es contraria a derecho, dado que todas las unidades que prestan el servicio de transporte de pasajeros se encuentran empadronadas en la base de datos de esta Secretaría, en donde se tiene toda la información concerniente al permisionario o concesionario y de la unidad verificada, por lo que para poder inspeccionarlas debería, en estricto sentido, cumplir con los requisitos de forma del artículo 148 fracción III, de la Ley adjetiva, y que encuentra fundamento en la siguiente Tesis Aislada, que a continuación se transcribe:

ORDEN DE VISITA DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA. EN ESTRICTO APEGO AL ARTÍCULO 16 DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL, Y EN CUMPLIMIENTO AL REQUISITO PREVISTO EN EL NUMERAL 16, FRACCIÓN III, DEL REGLAMENTO RELATIVO PARA EL DISTRITO FEDERAL, DEBE SEÑALARSE EL NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL DE LA PERSONA VISITADA CUANDO APAREZCA REGISTRADA ANTE LA AUTORIDAD RESPECTIVA.

El artículo 16 de la Constitución Federal establece diversos derechos públicos subjetivos, entre ellos, el concerniente a la seguridad jurídica y a la inviolabilidad del domicilio de los gobernados. Del mismo modo, prevé algunos casos de excepción como el relativo a la facultad de las autoridades administrativas para practicar visitas domiciliarias, para lo cual se requiere la emisión de una orden por escrito en la cual se cumplan los requisitos establecidos en la propia disposición constitucional respecto a los cateos, entre los cuales destaca el concerniente a la expresión de la persona o personas que hayan de aprehenderse. El requisito anterior se satisface en materia administrativa cuando en la orden de verificación se precisa el individuo o individuos que deban visitarse, otorgándoles de esa manera certeza sobre la intención de la autoridad de introducirse a su domicilio para practicar la diligencia. Ahora bien, el artículo 16 del Reglamento de Verificación Administrativa para el Distrito Federal prevé que las autoridades establecerán un sistema de identificación de expedientes para la verificación administrativa, el cual debe contener ciertos datos, entre otros, el que se refiere al nombre, denominación o razón social de la persona que aparezca registrada en el padrón respectivo. El supuesto anterior tiene relación con el primer párrafo del artículo 26 del reglamento mencionado, en el sentido de que toda visita de verificación debe contener como mínimo los elementos descritos en cada una de las fracciones que forman el precepto reglamentario, por ello, debe inferirse que la disposición reglamentaria no está redactada limitativamente, al haberse empleado en su texto la expresión "como mínimo", de ahí que los requisitos que enumera no son los únicos que deben satisfacer las órdenes de

visita; máxime si se considera que en su fracción XIII, estatuye que éstas deben cumplir con los requisitos previstos en los ordenamientos legales o reglamentarios aplicables, como es el artículo 16, fracción III, del propio reglamento, conforme al cual el sistema de identificación de expedientes fue creado para la verificación administrativa, y comprende el nombre, denominación o razón social cuando se conozca por aparecer en el padrón respectivo; por tanto, ese dato debe contenerse en todas las órdenes de visita en estricto apego al artículo 16 constitucional.

SÉPTIMO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo en revisión 245/2005. Director General Jurídico y de Gobierno del Distrito Federal de la Delegación Coyoacán. 29 de junio de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: F. Javier Mijangos Navarro. Secretario: Gustavo Naranjo Espinosa.

Véase: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XVII, junio de 2003, página 855, tesis I.7o.A. J/18, de rubro: "ORDEN DE VISITA DE VERIFICACIÓN EXTRAORDINARIA. FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN. REGLAMENTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA PARA EL DISTRITO FEDERAL."⁶⁴

Del criterio transcrito se desprende fehacientemente que es obligación de la autoridad administrativa tener vigente su padrón vehicular con los datos actualizados de los permisionarios, concesionarios y unidades registradas para que las órdenes de visita sean dirigidas a personas específicas y se señale un domicilio para la práctica de la misma, y no se apliquen estos actos como hasta ahora ha sido de forma burda, aleatoria, y entendiéndose con cualquier persona, y careciendo los documentos con los requisitos básicos de forma y fondo consagrados en la propia Ley que los rige.

Así, de esta manera encontramos que una vez elaborada y redactada la Orden y Acta de Visita de Verificación, se hace entrega al conductor de la unidad el original de ésta, previa firma de recibido conjunto a la hoja de resguardo* que emite el responsable del depósito vehicular, en donde se queda la unidad a resguardo, para que el concesionario o persona legalmente autorizada acuda a las oficinas de la Secretaría de Transportes y Vialidad para presentar la documentación que acredite la propiedad, y la autorización para

⁶⁴ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XXII, Octubre de 2005 Tesis: I.7o.A.404 A Página: 2436.

prestar el servicio, aporte pruebas, alegue lo que a su derecho convenga o desvirtúe lo consignado por el inspector en el acta en mención.

***Ver Apéndice 3**

Este procedimiento administrativo una vez iniciado, se substancia en las oficinas de la Dirección Jurídica de la Secretaría y le corresponde conocer y en su caso resolver a tres áreas en específico dependiendo de la falta cometida y sanción a imponer.

En primera instancia y una vez que conoce la Dirección Jurídica del Acta y Orden de Visita de Verificación que levantó el inspector de “servicios públicos”, el expediente llega al área de calificación a Sanciones para que se registre en el libro de gobierno y se le asigne el número de expediente que le corresponda.

De esta manera, encontramos que de forma directa le corresponde al Jefe de la Unidad Departamental de Calificación a Sanciones del Transporte Público, conocer y substanciar el procedimiento administrativo, para determinar, en base a los elementos de prueba que aporte el “visitado” y con las constancias que obren en el expediente, si la conducta consignada en el Acta de Visita de Verificación es violatoria de los ordenamientos legales tal y como estableció el inspector que emitió la misma, para en base a ello determinar el tipo y el monto de la multa a imponer o, en caso de no encontrar elementos suficientes, liberar la unidad retenida.

Una vez que se han cumplido los plazos legales, se han desahogado las pruebas presentadas y substanciado el procedimiento administrativo, se elabora el Dictamen de calificación a sanciones⁴ documento que contiene entre otras cosas el motivo que originó la sanción; un razonamiento lógico jurídico que emite el dictaminador, en donde justifica el porqué impone la sanción o, en su caso, la liberación que proceda, y éste va acompañado en todo momento del proyecto de resolución.

***Ver Apéndice 4**

Esos documentos son enviados al Subdirector de Normas, para que éste revise el expediente y corrobore que se hayan cumplido los tiempos legales, desahogado las pruebas (en caso de haberlas) y que se haya actuado conforme a la norma legal. Así, en el supuesto de encontrar alguna irregularidad o no esté conforme con el proyecto de resolución, éste se regresa a la Unidad de Calificación para que se realicen las correcciones que se indiquen.

De ese modo, tenemos que una vez revisado y estando de acuerdo con ello el Subdirector de Normas, se regresa el expediente con el proyecto de resolución ya firmado a la Unidad de Calificación para que lo firme el Jefe de la Unidad Departamental (JUD), y éste a su vez remita el expediente completo al Director Jurídico, para que realice una nueva revisión y lo firme de aprobado o, en su caso, también le haga observaciones y lo envíe de regreso para que le realicen las correcciones que considere pertinentes.

Una vez obtenidas las tres firmas requeridas, el que hasta ese momento era proyecto adquiere la calidad de Resolución Administrativa ^{6*}, misma que deberá hacerse saber al sometido a procedimiento por medio del Formato de Notificación ^{5*}, que para tales efectos emite la autoridad, con el fin de que tome conocimiento de su situación jurídica y le sean devueltos los documentos que en original haya presentado ante esa Dependencia.

***Ver Apéndice 5 y Apéndice 6**

Es importante señalar que antes de notificarle de la Resolución recaída al titular sometido al procedimiento administrativo, la SETRAVI solicita información a la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, a efecto de que informe si existe o no alguna averiguación previa abierta o en investigación sobre la unidad retenida, la Concesión o Permiso del que se trate y, en su caso, consignarle el expediente para que realice las actuaciones y diligencias pertinentes.

Una vez de que la SETRAVI está cierta de que no existen acciones de carácter penal a resolver por la comisión de algún ilícito sobre la unidad,

Concesión, Permiso o sujeto titular de los derechos se procede, ahora sí, a notificar al prestador del Servicio Público (particular) sobre la Resolución recaída sobre su unidad, así como la multa que se le determinó y el plazo que tiene para hacer los pagos y gestionar la liberación correspondiente.

Ya que el sancionado haya realizado los pagos de la o las multas que se le impusieron en la Unidad de Recaudación Tributaria de la Secretaría de Finanzas que la propia SETRAVI indica, esta autoridad verifica la autenticidad de los recibos de pago que le han sido presentados, por conducto del personal adscrito al JUD de Calificación a Sanciones, girando oficios a la Tesorería del Distrito Federal para informarse si los pagos presentados por el titular se encuentran reflejados en la base de datos de ésta y, de ser así, se proceda a ordenar la liberación en forma de la unidad retenida.

Cuando se ha recabado toda la información requerida y verificado con las autoridades correspondientes que no haya irregularidad u oposición alguna en relación al vehículo retenido o Concesión de que se trate, se ordena la liberación de la unidad, entregando en ese momento la Resolución correspondiente al titular sancionado, y debiendo éste trasladarse ahora al Depósito Vehicular que corresponda para obtener su unidad.

Es importante señalar que debido al tipo de actividad económica e importancia que tiene el transporte público de pasajeros en la vida diaria de la capital, en términos generales el plazo aproximado para resolver el procedimiento desde que se elabora el Acta de Visita de Verificación hasta que se emite la Resolución correspondiente, está estimado conforme a ley en un periodo no mayor a 30 (treinta) días hábiles, cumpliendo los términos legales, pero en los hechos este procedimiento en ocasiones llega a resolverse hasta en 160 (ciento sesenta días), debido a la carga de trabajo de las autoridades y la apatía de éstas por resolver cada procedimiento.

3.3.1 Etapas.

1) El procedimiento administrativo de aplicación a sanciones del transporte público de pasajeros, se inicia con la emisión de la Orden y Acta de Visita de Verificación de conformidad con lo establecido por los artículos 148 párrafo segundo y 152 de la Ley de Transporte y Vialidad para el Distrito Federal.

Como se establece en el artículo 145 de la Ley referida, la Visita de Verificación tiene por objeto comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionen el servicio en los términos y condiciones establecidas en las concesiones y o permisos otorgados y de conformidad a las leyes de la materia.

2) Una vez elaborada y entregada la Orden y Acta de Visita de Verificación, se le informa al inspeccionado el contenido del documento y se le hace saber el término con el que cuenta para “formular observaciones y presentar pruebas relacionadas con el contenido del Acta”, según lo establecen los artículos 152 fracción X, y 153 de la Ley en cita.

3) Dentro del término previsto en los artículos que preceden, el visitado debe presentarse a la Dirección Jurídica de la Secretaría de Transportes y Vialidad, a efecto de que ingrese la documentación que acredite la titularidad o los documentos que amparen la propiedad de la unidad que le ha sido retenida, y de igual forma deberá en su caso formular alegatos o aportar las pruebas que considere pertinentes para desvirtuar el contenido del Acta y de las imputaciones que se le formularon.

4) Una vez reunidos todos y cada uno de los elementos de convicción presentados y aportados por las partes, se procede al estudio del asunto, que realiza un “calificador”, mismo que determina si es procedente o no imponer una multa y el monto en salarios mínimos que deberá de pagar, en su caso. Con ello se da paso a la elaboración del proyecto de Resolución del procedimiento.

5) Si se ofrecieron pruebas que desvirtuaron las afirmaciones que hizo el inspector que elaboró el Acta de Visita de Verificación, la Resolución deberá de pronunciarse en el sentido de la no imposición de multa y sanción alguna, y ordenar la liberación inmediata de la unidad retenida, previo pago ante las autoridades que la resguardaron, y el derecho de piso generado durante el tiempo en que estuvo a su custodia la unidad.

6) En el caso de que los elementos aportados por las partes se desprenda una violación a los artículos 156 de la Ley de Transporte y Vialidad y/o 102 del Reglamento de Transporte, se procede a la calificación de la infracción cometida y a la adecuación de la conducta al tipo previsto en los articulados en comento para la emisión de la Resolución final.

Dependiendo del tipo de sanción impuesta y el alcance legal que traiga aparejada, se resuelve de dos formas diferentes:

a) Si la conducta se encuadra en algún supuesto de los previstos por el artículo 156 de la Ley de Transporte y Vialidad, con excepción de la fracción X; o de lo establecido por el artículo 102 del Reglamento de Transporte, con excepción de las fracciones I y II, se elabora la Resolución correspondiente, resolviendo únicamente la sanción, condenando al pago de la multa resultante para la liberación de la unidad retenida.

b) O bien si la conducta se encuentra contemplada en lo previsto por la fracción X del artículo 156 de la Ley de Transporte y Vialidad, o de las previstas en las fracciones I y II del artículo 102 del Reglamento de Transporte, ambos del Distrito Federal, se iniciará el procedimiento administrativo correspondiente para la cancelación, anulación o revocación de la Concesión, Permiso o autorización de que se trate, que substanciará la Subdirección Jurídica de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Sólo en estos casos muy particulares se substancia de manera diferente el procedimiento, toda vez que el resultado va mas allá de la imposición de una multa pecuniaria, y se resuelve cancelando o revocando la Concesión, Permiso o autorización de que se trate, además de la multa que deberá de pagar.

7) Si nos ubicamos en los supuestos previstos en el inciso “a” inmediato anterior, una vez pronunciada la Resolución que impone una sanción económica al titular de los derechos concesionados u otorgados por medio del Permiso correspondiente, y previo pago de la o las multas impuestas, se ordena la liberación de la unidad, conminando a no reincidir en las conductas que originaron el procedimiento administrativo.

Es importante precisar que si de la conducta desplegada que fue sancionada, y resultante del procedimiento administrativo substanciado, se desprenden responsabilidades de carácter penal, se le dará vista al Ministerio Público con las constancias de autos para que éste inicie las diligencias correspondientes para la integración de la Averiguación Previa respectiva y, de igual forma, se pondrá a disposición de la misma autoridad ministerial la unidad que hasta entonces estaba bajo resguardo de la Secretaría de Seguridad Pública, bajo orden de Transporte y Vialidad, para que se realicen las actuaciones que competan, de conformidad con lo que establece el Capítulo V, denominado “*De los delitos*”, y regulado por los artículos 164 al 166 de la Ley de Transporte y Vialidad de Distrito Federal.

3.3.2 Resoluciones.

Dentro del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones al transporte público en sus diferentes modalidades, y en particular al concerniente al de pasajeros, la Secretaría de Transporte y Vialidad por conducto de la Dirección Jurídica, emite su Resolución únicamente en dos sentidos posibles; esto es, *sancionando o sin sancionar* al concesionario o permisionario titular de los derechos afectados o, en su caso, al particular visitado sometido a proceso, en atención, como ya se mencionó, a los

elementos de convicción o pruebas que hayan sido aportadas durante la substanciación del procedimiento administrativo.

Estas resoluciones tienen diferentes alcances jurídicos y grados de afectación para con los permisionarios, concesionarios y/o particulares visitados, y como se refiere, en el mejor de los casos podrá imponer la multa económica por la violación a cualquiera de las hipótesis previstas en los artículos 156 de la Ley de Transporte y Vialidad y 102 del Reglamento de Transporte, en atención a cada caso en particular, pero de igual forma podrá resolver revocando, cancelando, rescindiendo o suspendiendo los permisos, concesiones, licencias y/o autorizaciones, según el grado o tipo de sanción prevista en los artículos referidos.

Ahora bien, es importante precisar que el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones del transporte público de pasajeros es substanciado por el JUD de Calificación a Sanciones, dependiente de la Subdirección de Normas, que a su vez se encuentra subordinada a la Dirección Jurídica de la propia Secretaría y su función específica es calificar las conductas desplegadas por los visitados y sancionar conforme a la norma legal prevista en los artículos 156 y 102 de las leyes multicitadas, y en el supuesto de que la conducta transgresora se encuadrara en algún tipo, que además de la sanción económica conllevará como resultado la posible revocación, cancelación, determinación de caducidad, rescisión, y/o suspensión de las concesiones, permisos, licencias y/o autorizaciones. Es en estos supuestos, corresponde iniciar el procedimiento administrativo oportuno a la Subdirección Jurídica de la misma Secretaría, siendo una misma Dirección Jurídica la que conoce, pero dos subdirecciones distintas las que resuelven un procedimiento administrativo con alcances jurídicos diferentes.

Las resoluciones que emitan estas autoridades se deberán de resolver conforme a derecho y de manera imparcial, atendiendo a todas las pruebas con las que cuenten y en estricto apego a la norma jurídica, situación que en la realidad no acontece, debido a que es la misma autoridad, Secretaría de Transporte y Vialidad, quien ordena, ejecuta, resuelve y sanciona; es decir,

inspecciona y práctica la Visita de Verificación, substancia el procedimiento administrativo, resuelve e impone las multas y sanciones, además de que conoce y resuelve el recurso administrativo de inconformidad previsto en la Ley de Transporte y Vialidad, por lo que no es temerario afirmar que existe un vacío jurídico que deja en estado de indefensión a los sometidos a esta autoridad, ya que ésta conoce de todo el procedimiento, convirtiéndose con ello en juez y parte, trasgrediendo de esta manera los principios generales de derecho, de Legalidad, Seguridad Jurídica, Imparcialidad, Equidad, debido Proceso, Exhaustividad, entre muchos otros más.

De esa forma, y estando el particular afectado por una Resolución administrativa, debemos tener presente que las leyes de las diferentes materias establecen mecanismos de defensa a los cuales pueden acudir para defender sus derechos, los cuales se estudiarán a continuación.

Es importante abrir un paréntesis en relación a la obligación que imponen las autoridades al momento de resolver el procedimiento administrativo respectivo, y éste se encuentra íntimamente relacionado con la figura de pago, dado que los ordenamientos legales correspondientes, Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte, ambos para el Distrito Federal, establecen multas determinadas, fijas, y no individualizadas a cada caso concreto, así como montos excesivos a cubrir por infringir estas normas, situación que es contraria a derecho, ya que para tales efectos se ha pronunciado la Corte en las siguientes Jurisprudencias que a la letra se citan:

MULTA EXCESIVA. CONCEPTO DE.

De la acepción gramatical del vocablo "excesivo", así como de las interpretaciones dadas por la doctrina y por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, **para definir el concepto de multa excesiva, contenido en el artículo 22 constitucional, se pueden obtener los siguientes elementos: a) Una multa es excesiva cuando es desproporcionada a las posibilidades económicas del infractor en relación a la gravedad del ilícito; b) Cuando se propasa, va más adelante de lo lícito y lo razonable; y c) Una multa puede ser excesiva para unos, moderada para otros y leve para muchos. Por lo tanto, para que una multa no sea contraria al texto constitucional, debe establecerse en la ley que la autoridad facultada para imponerla, tenga posibilidad, en cada caso, de determinar su monto o cuantía, tomando en cuenta la**

gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia, en su caso, de éste en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualizadamente la multa que corresponda.

Amparo en revisión 2071/93. Grupo de Consultores Metropolitanos, S.A. de C.V. 24 de abril de 1995. Unanimidad de once votos. Ponente: Juventino V. Castro y Castro. Secretario: Indalfer Infante González.

Amparo directo en revisión 1763/93. Club 202, S.A. de C.V. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Angelina Hernández Hernández.

Amparo directo en revisión 866/94. Amado Ugarte Loyola. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Enrique Escobar Angeles.

Amparo en revisión 900/94. Jovita González Santana. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Salvador Castro Zavaleta.

Amparo en revisión 928/94. Comerkin, S.A. de C.V. 29 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretario: Francisco de Jesús Arreola Chávez.

El Tribunal Pleno en su sesión privada celebrada el veinte de junio en curso, por unanimidad de diez votos de los señores Ministros Presidente en funciones Juventino V. Castro y Castro, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Mariano Azuela Güitrón, Juan Díaz Romero, Genaro David Góngora Pimentel, José de Jesús Gudiño Pelayo, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Humberto Román Palacios, Olga María Sánchez Cordero y Juan N. Silva Meza; aprobó, con el número 9/1995 (9a.) la tesis de jurisprudencia que antecede; y determinó que las votaciones de los precedentes son idóneas para integrarla. México, D.F., a veinte de junio de mil novecientos noventa y cinco.⁶⁵

***El énfasis y subrayado es propio.**

Del criterio que se invoca se desprende incuestionablemente que las multas que se contemplan en los ordenamientos administrativos de Transporte, entiéndase Ley de Transporte y Vialidad, Reglamento de Transporte, y Reglamento de Tránsito Metropolitano, son desproporcionadas, inequitativas y excesivas, toda vez que en ellas se contemplan supuestos fijos, generales, y montos a pagar por la violación a estos ordenamientos, completamente contrarios a la norma, ya que como establece la Jurisprudencia que se

⁶⁵ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta II, Julio de 1995 Tesis: P./J. 9/95 Página: 5.

transcribió, se debe de tomar en cuenta “*la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia, en su caso, de éste en la comisión del hecho que la motiva, o cualquier otro elemento del que pueda inferirse la gravedad o levedad del hecho infractor, para así determinar individualizadamente la multa que corresponda*”, situación que en la especie no acontece, ya que se aplica la norma a “*rajatabla*”; es decir, sin tomar en consideración ninguna de las circunstancias que nuestros tribunales han contemplado, y que salvaguardan las garantías de los gobernados.

Ahora bien, es también importante recalcar el criterio que han pronunciado nuestros altos tribunales, en el sentido de la inconstitucionalidad de las multas ya establecidas o fijas en los ordenamientos legales, que impiden su individualización y que a continuación se transcribe para ilustrar de mejor manera lo dicho:

MULTAS FIJAS. LAS LEYES QUE LAS ESTABLECEN SON INCONSTITUCIONALES.

Esta Suprema Corte ha establecido que las leyes, al establecer multas, deben contener las reglas adecuadas para que las autoridades impositoras tengan la posibilidad de fijar su monto o cuantía, tomando en cuenta la gravedad de la infracción, la capacidad económica del infractor, la reincidencia de éste en la conducta que la motiva y, en fin, todas aquellas circunstancias que tiendan a individualizar dicha sanción, obligación del legislador que deriva de la concordancia de los artículos 22 y 31, fracción IV, de la Constitución Federal, el primero de los cuales prohíbe las multas excesivas, mientras el segundo aporta el concepto de proporcionalidad. El establecimiento de multas fijas es contrario a estas disposiciones constitucionales, por cuanto al aplicarse a todos por igual, de manera invariable e inflexible, propicia excesos autoritarios y tratamiento desproporcionado a los particulares.

Amparo en revisión 2071/93. Grupo de Consultores Metropolitanos, S.A. de C.V. 24 de abril de 1995. Unanimidad de once votos. Ponente: Juventino V. Castro y Castro. Secretario: Indalfer Infante González.

Amparo directo en revisión 1763/93. Club 202, S.A. de C.V. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Angelina Hernández Hernández.

Amparo directo en revisión 866/94. Amado Ugarte Loyola. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Enrique Escobar Angeles.

Amparo en revisión 900/94. Jovita González Santana. 22 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Salvador Castro Zavaleta.

Amparo en revisión 928/94. Comerkin, S.A. de C.V. 29 de mayo de 1995. Unanimidad de nueve votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretario: Francisco de Jesús Arreola Chávez.

El Tribunal Pleno en su sesión privada celebrada el veinte de junio en curso, por unanimidad de diez votos de los señores Ministros Presidente en funciones Juventino V. Castro y Castro, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Mariano Azuela Güitrón, Juan Díaz Romero, Genaro David Góngora Pimentel, José de Jesús Gudiño Pelayo, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Humberto Román Palacios, Olga María Sánchez Cordero y Juan N. Silva Meza; aprobó, con el número 10/1995 (9a.) la tesis de jurisprudencia que antecede; y determinó que las votaciones de los precedentes son idóneas para integrarla. México, D.F., a veinte de junio de mil novecientos noventa y cinco.⁶⁶

**El énfasis y subrayado es propio.*

Partiendo de estos criterios que ha pronunciado nuestra Suprema Corte de Justicia, podemos concluir que todas las multas establecidas en los ordenamientos legales, cuando son fijas y no permiten su individualización, son inconstitucionales y contrarias a derecho, y por tanto susceptibles de demandar su nulidad por ese simple hecho, sin necesidad de hacer valer otro agravio o concepto de nulidad, ya que transgreden los principios generales de derecho, de Legalidad, Debido Proceso, Proporcionalidad, Equidad y Seguridad Jurídica, entre otros, y si a esto le sumamos todas las demás violaciones que se producen al emitir el acto de molestia, durante la substanciación del procedimiento, al emitir la Resolución, daremos cuenta que estas autoridades son ineficaces, ineptas, ignorantes del derecho y sobre todo incapaces de ejercer con decoro el cargo, puesto o comisión que se les ha encomendado.

3.3.3 Medios de Defensa e Impugnación.

A mi juicio considero que no es un secreto que de forma general y por simple analogía, la gran mayoría de las resoluciones emitidas por la Dirección Jurídica de la Secretaría de Transporte y Vialidad, y que se pronuncian en el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones al transporte público de pasajeros se dictan en el sentido de sancionar a los sometidos a su

⁶⁶ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta II, Julio de 1995 Tesis: P./J. 10/95 Página: 19.

procedimiento, aun no habiendo elementos contundentes suficientes, ni mayores pruebas que la presunción de validez del acto administrativo previsto en el artículo 8 de la Ley del Procedimiento Administrativo local, es por ello y con el fin de que los gobernados no estén en estado de indefensión, todos los ordenamientos legales prevén medios de defensa e impugnación específicos para hacer valer los derechos de los afectados o someter a controversia para que una autoridad jurisdiccional resuelva sobre esto.

Es por lo que a continuación se enumeran y resaltan los puntos más relevantes de cada uno de estos medios de defensa con los que cuenta el particular, para combatir las resoluciones, en donde se les impone, entre otros conceptos, el de pago de multas por violaciones a la Ley de Transporte y Vialidad, al Reglamento de Transporte y, en su caso, al Reglamento de Tránsito Metropolitano, y como se ha referido, coaccionando con la retención de la unidad verificada con el pago correspondiente.

Antes de entrar de lleno estudio de éstos, es necesario tener presente el concepto jurídico para que se tenga un mejor entendimiento y se puedan aterrizar con precisión todos y cada uno de los puntos aquí planteados. De esta manera, encontramos la siguiente definición en relación a los medios con los que cuentan los particulares para defender sus derechos:

MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Configuran los instrumentos jurídicos consagrados por las leyes procesales para corregir, modificar, revocar o anular los actos y las resoluciones judiciales, cuando adolecen de deficiencias, errores, ilegalidad o injusticia.

Para lograr una sistematización de una materia excesivamente compleja, consideramos conveniente utilizar la clasificación elaborada por la doctrina más autorizada, que divide a los recursos procesales en tres categorías: ordinarios, extraordinarios y excepcionales.

a) El **recurso ordinario** por antonomasia y que posee prácticamente carácter universal, es el de **apelación, a través del cual, a petición de la parte agraviada por una resolución judicial, el tribunal de segundo grado, generalmente colegiado, examina todo el material del proceso, tanto fáctico como jurídico, así como las violaciones del procedimiento y de fondo, y como resultado de esta**

revisión, confirma, modifica o revoca la resolución impugnada, sustituyéndose al juez de primera instancia, o bien, ordena la reposición del procedimiento, cuando existen motivos graves de nulidad del mismo.

b) Los **recursos extraordinarios** son denominados así por la doctrina en virtud de que los mismos **sólo pueden interponerse por los motivos específicamente regulados por las leyes procesales, y además, únicamente implican el examen de la legalidad del procedimiento o de las resoluciones judiciales impugnadas, o sea, que comprende las cuestiones jurídicas, en virtud de que por regla general, la apreciación de los hechos se conserva en la esfera del tribunal que pronunció el fallo combatido**

c) Los llamados **recursos excepcionales**, **se interponen contra las resoluciones judiciales que han adquirido la autoridad de cosa juzgada, y en numerosas legislaciones reciben el nombre genérico de revisión.**

d) Finalmente, una brevísima referencia a los que se pueden calificar como **procesos impugnativos, que son aquellos en los cuales se combaten actos o resoluciones de autoridad a través de un proceso autónomo, en el cual se inicia una relación jurídico procesal diversa.**

En nuestro ordenamiento procesal podemos señalar como tales al juicio seguido ante los tribunales administrativos, particularmente el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y otros similares, así como al Juicio de Amparo de Doble Instancia, que debe considerarse como un verdadero proceso, ya que en ambos supuestos existe una separación entre el procedimiento administrativo o legislativo en el cual se creó el acto o se dictó la resolución a las disposiciones impugnadas, y el proceso judicial a través del cual se combaten.⁶⁷

⁶⁷El énfasis y subrayado son propios.

Una vez precisado lo anterior podemos, ahora sí, enumerar y conocer cuáles son y cómo se substancian los diversos medios de defensa e impugnación que en materia administrativa cuenta el particular y que se pueden interponer para garantizar la correcta aplicación de la norma jurídica y que no se vulneren sus derechos. Así, de esta manera tenemos los siguientes:

a) *Recurso de Inconformidad*. Este se encuentra regulado por el Título Cuarto, denominado “*Del recurso de inconformidad*”, de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal y que consigna su substanciación en lo previsto por los artículos 108 al 128.

⁶⁷ Op Cit. DJ2K – 1750.

Este recurso, en caso de que el particular, concesionario, permisionario o afectado no esté de acuerdo con el contenido de la Resolución que se le notificó, lo puede interponer dentro del término jurídico de 15 días hábiles, los cuales se computarán a partir de que surta efectos legales la notificación de la misma, según lo establece el artículo 109 de la ley invocada, independientemente del tipo y alcance legal que conlleve aparejada.

Este recurso puede o no interponerse, y no es condicionante agotar esa instancia para acudir al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal para promover Juicio de Nulidad en contra de la Resolución en cita, pero en ningún momento es posible llevar las dos instancias en vías paralelas; es decir, si se interpone el recurso de inconformidad, se deberá de resolver éste para poder acudir al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, o en su caso se puede recurrir de forma directa al Juicio de Nulidad para que se resuelva por esta vía la controversia.

Una característica a resaltar es que el recurso de inconformidad se interpone ante el superior jerárquico del que emitió la Resolución que se combate y éste lo resolverá dentro de un plazo no mayor a 60 días hábiles totales, contando los tiempos y plazos que señala la ley para el desarrollo del recurso; situación que en la realidad no se cumple, debido a la carga de trabajo que presentan las diferentes autoridades y el estudio que deberá dársele al recurso, por lo que de forma general se resuelve en aproximadamente seis meses, y muy comúnmente confirmando la Resolución emitida por su subordinado.

Ante la Resolución a este recurso de inconformidad, procede el Juicio de Nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, de conformidad a lo previsto por el artículo 128 de la Ley del Procedimiento Administrativo local, y el plazo para interponerlo es de 15 días hábiles a partir de que surte efectos la notificación de la misma.

b) *Juicio de Nulidad*. Éste, como su nombre consigna, es un juicio propiamente dicho y no un recurso; se substancia ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y encuentra su fundamento legal en el artículo 9 de los Estatutos de Gobierno, en el cual se consigna la naturaleza jurídica de órgano y lo dota de autonomía plena. Asimismo, es importante, dada la relevancia que obtiene el Tribunal para la Resolución del procedimiento que se estudia en este trabajo, que se abra un pequeño espacio para citar las facultades, atribuciones y competencias, de este órgano, por lo que a continuación se transcribe el artículo referido para una mejor comprensión de esto:

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal

“Artículo 9.- El Tribunal de lo Contencioso Administrativo tendrá plena autonomía para dirimir las controversias entre los particulares y las autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal. Se compondrá de una Sala Superior y por Salas Ordinarias, conforme lo establezca su Ley Orgánica. Igualmente y por acuerdo de la Sala Superior, podrán formarse Salas Auxiliares cuando se requiera por necesidades del servicio”

***El énfasis y subrayado son propios.**

De igual forma, la competencia del Tribunal y de sus Salas para conocer y resolver los asuntos que se le presentan a su conocimiento encuentra su fundamento en los artículos 2 del Reglamento Interior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal⁶⁸, así como lo previsto en los artículos 20 y 23 de la Ley adjetiva, mismos que a continuación se transcriben de forma ilustrativa:

Reglamento Interior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal

“Artículo 2.- Corresponde al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, el despacho de los asuntos que expresamente le confiere la Ley de la materia y demás ordenamientos legales aplicables

Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal

Artículo 20.- Es competencia de la Sala Superior:

⁶⁸ Publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de junio de 1996.

Fijar la Jurisprudencia del Tribunal;

Resolver los recursos en contra de las resoluciones de las Salas;

Resolver las contradicciones que se susciten entre las sentencias de las Salas Ordinarias y Auxiliares;

Resolver el recurso de reclamación en contra de los acuerdos de trámite dictados por el Presidente de la Sala Superior;

Artículo 23.- Las Salas del Tribunal son competentes para conocer:

De los juicios en contra de actos administrativos que las autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal dicten, ordenen, ejecuten o traten de ejecutar, en agravio de personas físicas o morales;

De los juicios en contra de los actos administrativos de la Administración Pública Paraestatal del Distrito Federal, cuando actúen con el carácter de autoridades;

De los juicios en contra de las resoluciones definitivas dictadas por la Administración Pública del Distrito Federal en las que se determine la existencia de una obligación fiscal, se fije ésta en cantidad líquida o se den las bases para su liquidación, niequen la devolución de un ingreso indebidamente percibido o cualesquiera otras que causen agravio en materia fiscal;

De las quejas por incumplimiento de las sentencias que dicten;

Del recurso de reclamación en contra de las resoluciones de trámite de la misma Sala;

De las resoluciones que dicten negando a las personas físicas o morales la indemnización a que se contrae el artículo 77 bis de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.

El particular podrá optar por esta vía o acudir ante la instancia judicial competente; y

De los demás que expresamente señalen ésta u otras leyes.

La excepción a las competencias antes descritas será la Sala que de conformidad al artículo 2 de la presente Ley, su competencia sea exclusivamente la materia de uso de suelo”.

**El énfasis y subrayado son propios.*

Una vez puntualizado lo anterior, continuamos con las características de este juicio; que al igual que el recurso de inconformidad, el Juicio de Nulidad se debe de interponer dentro de los 15 días siguientes al que surta efectos la notificación de la Resolución a combatir, tal y como lo señala el artículo 43 de la Ley que rige al Tribunal y deberá de revestir la forma legal que establece el artículo 50 del mismo ordenamiento; que entre otras cosas, deberá de contener las resoluciones o actos administrativos que se impugnan, la o las autoridades que se demandan, la pretensión que se deduce, que se traduce en el pedir, o lo que se solicita, y la fecha en que se tuvo conocimiento de la Resolución que se impugna, entre otros.

Teniendo presentada la demanda, el Presidente del Tribunal la turnará a la Sala que corresponda dentro de un periodo máximo de 24 horas, para que se dicte el auto correspondiente de admisión, prevención o desechamiento.

De esta forma, el Presidente de la Sala podrá admitir la demanda lisa y llanamente, prevenir al actor para que subsane alguna irregularidad o en su caso podrá desecharla, si se configurara alguno de los supuestos que contempla el artículo 54 de la ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

c) Recurso de Reclamación que se interpone en el Juicio de Nulidad. El auto de desechamiento de la demanda se puede combatir vía recurso de reclamación que se interpone ante la Sala que emitió el acto dentro de los tres días siguientes en que surta efectos el auto en cita, de conformidad a lo que establecen los artículos 54 párrafo segundo y 85 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Si se tuviera por admitida la demanda o en su caso desahogada la prevención que se haya ordenado, el Presidente de la Sala mandará emplazar a las autoridades demandadas para que presenten su contestación en un término de quince días hábiles a partir de que surta efectos la notificación de la demanda y, en caso de no hacerlo, se tendrá por confeso de los hechos que se

le imputan de conformidad con lo establecido por el artículo 56 de la Ley adjetiva.

En el auto de admisión de la demanda, el Presidente de la Sala podrá ordenar el desahogo de algún requerimiento menor y el término para hacerlo y, de igual forma, en este auto se fija la fecha en que deberá de celebrarse la audiencia de ley, en la que se desahogarán las pruebas y se escucharán los alegatos de las partes, los cuales pueden ser verbales o escritos. Una vez ocurrido esto, se pronuncia la sentencia que determinará la Resolución del juicio sometido a su conocimiento.

Es importante aclarar que dada la carga de trabajo de las Salas del Tribunal, la sentencia se pronuncia por lo general hasta después de que se ha celebrado la audiencia de ley, sin que haya un plazo fijo para esto. El tiempo promedio para dictarla y notificarla oscila entre los 15 días y dos meses, después de llevada a cabo la referida audiencia.

Existe un punto importante en relación a la sentencia que pronuncia este Órgano Jurisdiccional, y es en lo referente a lo que establece el artículo 79 de la Ley del Tribunal, y que establece lo siguiente:

“Artículo 79.- La sentencia se pronunciará por unanimidad o por mayoría de votos de la Sala.

La Sala del conocimiento, al pronunciar sentencia, suplirá las deficiencias de la demanda, pero en todos los casos se contraerá a los puntos de la litis planteada.

En materia fiscal se suplirán las deficiencias de la demanda siempre y cuando de los hechos narrados se deduzca el agravio.”

Como se desprende de la lectura del párrafo Segundo del artículo invocado, es obligación de los Magistrados de la Sala de conocimiento, el suplir las deficiencias de la demanda presentada por la parte actora, hecho que se equipara a la suplencia de la queja en materia de amparo consagrada en el artículo 76 bis que señala:

“Artículo 76 Bis.- Las autoridades que conozcan del juicio de amparo deberán suplir la deficiencia de los conceptos de violación de la demanda, así como la de los agravios formulados en los recursos que esta ley establece, conforme a lo siguiente:

I.- En cualquier materia, cuando el acto reclamado se funde en leyes declaradas inconstitucionales por la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia.

II.- En materia penal, la suplencia operará aun ante la ausencia de conceptos de violación o de agravios del reo.

III.- En materia agraria, conforme lo dispuesto por el artículo 227 de esta Ley.

IV.- En materia laboral, la suplencia sólo se aplicará en favor del trabajador.

V.- En favor de los menores de edad o incapaces.

VI.- En otras materias, cuando se advierta que ha habido en contra del quejoso o del particular recurrente una violación manifiesta de la ley que lo haya dejado sin defensa.”

*El énfasis y subrayado son propios.

Aquí es importante señalar que de forma reiterativa un punto que comúnmente combaten las autoridades del Distrito Federal al momento de contestar las demandas que en su contra se presentan, es el relacionado a la falta de interés jurídico para demandar la nulidad de cualquier actuación, situación que no encuentra sustento, en razón a lo que establece el artículo 34 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, y que al respecto nuestros altos tribunales se han pronunciado esclareciendo cualquier asomo de duda que se pudiera presentar teniendo en las siguientes jurisprudencias el ejemplo más claro de esto:

INTERÉS LEGÍTIMO E INTERÉS JURÍDICO. AMBOS TÉRMINOS TIENEN DIFERENTE CONNOTACIÓN EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

De los diversos procesos de reformas y adiciones a la abrogada Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, y del que dio lugar a la Ley en vigor, se desprende que el legislador ordinario en todo momento tuvo presente las diferencias existentes entre el interés jurídico y el legítimo, lo cual se evidencia aún más en las discusiones correspondientes a los procesos legislativos de mil novecientos ochenta y seis, y mil novecientos noventa y cinco. De hecho, uno de los principales objetivos pretendidos con este último, fue precisamente permitir el acceso a la justicia administrativa a

aquellos particulares afectados en su esfera jurídica por actos administrativos (interés legítimo), no obstante carecieran de la titularidad del derecho subjetivo respectivo (interés jurídico), con la finalidad clara de ampliar el número de gobernados que pudieran acceder al procedimiento en defensa de sus intereses. Así, el interés jurídico tiene una connotación diversa a la del legítimo, pues mientras el primero requiere que se acredite la afectación a un derecho subjetivo, el segundo supone únicamente la existencia de un interés cualificado respecto de la legalidad de los actos impugnados, interés que proviene de la afectación a la esfera jurídica del individuo, ya sea directa o derivada de su situación particular respecto del orden jurídico.

Contradicción de tesis 69/2002-SS. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Segundo, Cuarto y Décimo Tercero, todos en Materia Administrativa del Primer Circuito. 15 de noviembre de 2002. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano; en su ausencia hizo suyo el asunto Juan Díaz Romero. Secretario: Eduardo Ferrer Mac Gregor Poisot.

Tesis de jurisprudencia 141/2002. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada del veintidós de noviembre de dos mil dos.⁶⁹

INTERÉS LEGÍTIMO, NOCIÓN DE, PARA LA PROCEDENCIA DEL JUICIO ANTE EL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL DISTRITO FEDERAL.

De acuerdo con los artículos 34 y 72, fracción V, de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, para la procedencia del juicio administrativo basta con que el acto de autoridad impugnado afecte la esfera jurídica del actor, para que le asista un interés legítimo para demandar la nulidad de ese acto, resultando intrascendente, para este propósito, que sea, o no, titular del respectivo derecho subjetivo, pues el interés que debe justificar el accionante no es el relativo a acreditar su pretensión, sino el que le asiste para iniciar la acción. En efecto, tales preceptos aluden a la procedencia o improcedencia del juicio administrativo, a los presupuestos de admisibilidad de la acción ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo; así, lo que se plantea en dichos preceptos es una cuestión de legitimación para ejercer la acción, mas no el deber del actor de acreditar el derecho que alegue que le asiste, pues esto último es una cuestión que atañe al fondo del asunto. De esta forma resulta procedente el juicio que intenten los particulares no sólo contra actos de la autoridad administrativa que afecten sus derechos subjetivos (interés jurídico), sino también y de manera más amplia, frente a violaciones que no lesionen propiamente intereses jurídicos, ya que basta una lesión objetiva a la esfera jurídica de la persona física o moral

⁶⁹Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XVI, Diciembre de 2002 Tesis: 2a./J. 141/2002 Página: 241.

derivada de su peculiar situación que tienen en el orden jurídico, de donde se sigue que los preceptos de la ley analizada, al requerir un interés legítimo como presupuesto de admisibilidad de la acción correspondiente, también comprende por mayoría de razón al referido interés jurídico, al resultar aquél de mayores alcances que éste.

Contradicción de tesis 69/2002-SS. Entre las sustentadas por los Tribunales Colegiados Segundo, Cuarto y Décimo Tercero, todos en Materia Administrativa del Primer Circuito. 15 de noviembre de 2002. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano; en su ausencia hizo suyo el asunto Juan Díaz Romero. Secretario: Eduardo Ferrer Mac Gregor Poisot.

Tesis de jurisprudencia 142/2002. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada del veintidós de noviembre de dos mil dos.⁷⁰

Estos criterios dejan en claro el punto relativo al interés legítimo que prevé la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, tema que es importante resaltar dada la común confusión que se presenta.

d) Recurso de Apelación. Las sentencias pronunciadas por las Salas del Tribunal se pueden combatir vía recurso de apelación, según lo establece el artículo 87 de la Ley que rige este órgano jurisdiccional y que deberá de ser presentado ante la autoridad que emitió la sentencia y dirigido a la Sala Superior en un plazo no mayor a los diez días hábiles siguientes a aquel en que surta efectos la notificación que se impugna.

Una vez admitido el recurso, la Sala Superior dará vista y correrá traslado a las partes por un término de cinco días para que se manifiesten respecto al recurso, y una vez cumplido este plazo, el Magistrado de conocimiento o ponente formulará el proyecto de Resolución, el cual se aprobará o mandará corregir en sesión colegiada en un plazo de quince días.

Una vez aprobado y firmado el proyecto, adquiere la calidad de *Resolución* al recurso de apelación, en donde se podrá confirmar, modificar o revocar la sentencia pronunciada por la Sala Natural o de primera instancia.

⁷⁰ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XVI, Diciembre de 002 Tesis: 2a./J. 142/2002 Página: 242.

e) *Recurso de Revisión*. En contra de las resoluciones pronunciadas por la Sala Superior operan dos supuestos diferentes, uno para las autoridades y otro para los particulares. El primer caso se encuentra regulado por el artículo 88 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, que señala lo siguiente:

“Artículo 88.- *Contra las resoluciones de la Sala Superior a que se refiere el artículo anterior, las autoridades podrán interponer el recurso de revisión ante el Tribunal Colegiado de Circuito competente por conducto de la Sala Superior, mediante escrito dirigido a dicho Tribunal dentro del término de 10 días siguientes a aquél en que surta efectos la notificación respectiva, independientemente del monto, en los casos siguientes:*

- a) *Cuando la resolución que se dicte afecte el interés fiscal o el patrimonio del Distrito Federal y sea de importancia a juicio de la autoridad fiscal;*
- b) *Cuando se trate de la interpretación de leyes o reglamentos;*
- c) *Cuando se trate de las formalidades esenciales del procedimiento;*
- d) *Cuando se fije el alcance de los elementos constitutivos de las contribuciones;*
- e) *Por violaciones procesales cometidas durante el juicio siempre que afecten las defensas del recurrente y trasciendan al sentido del fallo; o por violaciones cometidas en las propias resoluciones o sentencias.*

En los casos no previstos en las fracciones anteriores, las autoridades podrán promover el recurso de revisión, siempre que el negocio sea de importancia y trascendencia, debiendo el recurrente razonar esa circunstancia para efectos de la admisión del recurso y el valor del negocio exceda de 20 veces el salario mínimo general vigente elevado al año en el Distrito Federal, al momento de emitirse la resolución de que se trate.”

**El énfasis y subrayado son propios.*

El artículo transcrito es el fundamento legal de las autoridades para interponer el *Recurso de Revisión* en contra de las resoluciones pronunciadas por la Sala Superior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, el cual deberá ser presentado en un término máximo de diez días a partir de que surte efectos la Resolución, que combatirá y en donde conocerá y resolverá el Tribunal Colegiado de Circuito competente, resolviendo en definitiva.

f) *Juicio de Amparo*. El otro supuesto opera, en este caso para el particular que se vea afectado por la Resolución al Recurso de Apelación pronunciado por la Sala Superior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en este caso corresponde al Juicio de Garantías y que encuentra su fundamento en los artículos 103 fracción I y 107 fracciones I, II, III inciso a, V inciso b, VI, X y XI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y por los artículos del 158 al 191 de la Ley de Amparo, y que son los relativos al *Amparo Directo* y del cual conocerán los Tribunales Colegiados de Circuito para su tramitación y resolución.

El término para presentar la demanda de Amparo Directo es de 15 días, según lo prevé el artículo 21 de la ley adjetiva y la forma de presentación del escrito inicial al Juicio de Garantías a cargo de los particulares, es la siguiente:

Se presenta en la Oficialía de Partes del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal un escrito dirigido a la Sala Superior, con los datos del juicio natural y del Recurso de Apelación, informándole sobre la inconformidad del impetrante en relación a la Resolución pronunciada por ésta y que en su contra se promueve juicio de amparo; a quien se le solicita remita los autos originales al Tribunal Colegiado competente y que corresponda; esto con fundamento en el artículo 169 de la Ley de Amparo. A partir de este momento, la Sala Superior adquiere la calidad de *Autoridad Responsable*, por tanto adjunto a la remisión del o los expedientes originales al Tribunal Colegiado de Circuito, esta autoridad deberá rendir su informe justificado en un término de tres días, tal y como lo establece el mismo artículo invocado.

Al remitir los autos originales al Tribunal Colegiado de Circuito que conozca del asunto, la responsable dejará testimonio de las constancias indispensables para la ejecución de la resolución reclamada, a menos que exista inconveniente legal para el envío de los autos originales; situación que se le hará saber a las partes, para que dentro del término de tres días se manifiesten y señalen las constancias que consideren necesarias para integrar la copia certificada que deberá remitirse al Tribunal de Amparo, adicionadas las que la propia autoridad indique.

De igual forma, en este escrito se deberá solicitar a la Sala Superior que emplace a las partes que pueden verse afectadas con la Resolución al Juicio de Garantías y que en esta etapa se les nombra terceros perjudicados, para que acudan al juicio de amparo y manifiesten lo que a su derecho convenga. Es importante señalar que junto al escrito de presentación que ingresa en la Oficialía del Tribunal, se exhibe el escrito inicial de la demanda de amparo con copias suficientes para cada una de las partes (terceros perjudicados, autoridad responsable), así como una copia que se queda en el archivo del Tribunal.

Ahora bien, la substanciación del Juicio de Garantías en el Tribunal Colegiado de Circuito, es la siguiente:

Una vez presentada la demanda de amparo ante la Sala Superior del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, éste la remite al Tribunal Colegiado de Circuito que corresponda el o los autos originales, además del informe justificado a su cargo y habiendo emplazado a las autoridades, ahora terceros perjudicados. De esta manera, el Secretario de Acuerdos del Tribunal Colegiado de Circuito que conoce del asunto, al conocer de esto emite el acuerdo correspondiente, que puede ser en el sentido de admitir conforme lo establece el artículo 179, prevenir como establece el 178, o podrá desechar de plano la demanda de garantías si encontrare alguna de las causales previstas en el artículo 177, todos de la Ley de Amparo.

Adquiere especial relevancia lo consignado en el artículo 170 de la Ley de Amparo, toda vez que es la autoridad responsable quien decide sobre la suspensión de la ejecución del o de los actos reclamados y ésta deberá ajustarse a lo previsto por el artículo 124 del mismo ordenamiento, que entre otros es: *“que lo solicite el agraviado, que no sea en perjuicio del interés social ni se contravengan disposiciones de orden público”*, entre otros; además de que, como lo establece el artículo 173, se otorgará la suspensión y *“surtirá efecto si se otorga caución bastante para responder de los daños y perjuicios que pudiera ocasionar al tercero.”*

En el supuesto de que la demanda de garantías presentada le haya recaído auto admisorio, éste contendrá los datos con que fue remitido por la autoridad responsable y los documentos que conformen los expedientes originales del juicio natural y del recurso de apelación, ordenando con ellos a la par del escrito inicial de demanda, formar el cuaderno respectivo que en esta instancia se le denomina “TOCA” y registrarlo en el Libro de Gobierno, asignándole el número respectivo de expediente.

En algunos casos, como en el que se demande la inconstitucionalidad de alguna ley, la Suprema Corte de Justicia de la Nación puede ejercer la facultad de atracción y resolver esta Superioridad el asunto planteado, de conformidad a lo establecido en el artículo 182 de la Ley de Amparo en vigente.

Pero esta facultad no puede ejercerse de manera caprichosa e imprudente; por el contrario, se realiza de forma restrictiva, y sólo en juicios en los que por su interés y trascendencia así lo requieran, se podrá ejercer esta facultad de atracción. Para ello, se exige que en el acuerdo o resolución respectiva se invoquen las circunstancias que concretamente se refieran al caso de que se trata, sin pretender apoyar tal determinación en hechos o consideraciones inexactas, y sí en cambio, debe sustentarse en razonamientos que estén de acuerdo con la lógica y con el espíritu legislativo que motivó la inclusión de esta facultad en la disposición constitucional que se comenta.

Una vez admitida la demanda, y transcurrido el término para que el Ministerio Público formule pedimento, el Presidente del Tribunal Colegiado de Circuito debe dictar, en un término de 5 días, un acuerdo con efectos de citación para sentencia y turnar el expediente al Magistrado ponente o relator, a fin de que éste formule por escrito, en los 15 días siguientes, el proyecto de Resolución, que deberá pronunciarse, por unanimidad o mayoría de votos, en sesión privada del Tribunal.

Lo relativo a la audiencia constitucional, se encuentra consignado en lo previsto por el artículo 186 de la Ley de Amparo, que a la letra dice lo siguiente:

“Artículo 186.- El día señalado para la audiencia, el secretario respectivo dará cuenta del proyecto de resolución a que se refiere el artículo 182, leerá las constancias que señalen los ministros y se pondrá a discusión el asunto. Suficientemente debatido, se procederá a la votación y, acto continuo, el Presidente hará la declaración que corresponda.

El ministro que no estuviere conforme con el sentido de la resolución, podrá formular su voto particular, expresando los fundamentos del mismo y la resolución que estime debió dictarse.

La resolución de la sala se hará constar en autos bajo la firma del presidente y del secretario”.

***El subrayado es propio.**

De igual forma, el artículo 187 de la Ley invocada establece lo siguiente:

“Artículo 187.- Toda ejecutoria que pronuncien las salas deberá ser firmada por el Ministro Presidente y por el ponente, con el secretario que dará fe, dentro de los cinco días siguientes a la aprobación del proyecto correspondiente, siempre que se hubiese aprobado sin adiciones, ni reformas.

Si no fuere aprobado el proyecto, pero el Ministro ponente aceptare las adiciones o reformas propuestas en la sesión, procederá a redactar la sentencia con base en los términos de la discusión. En este caso, así como cuando deba designarse a un Ministro de la mayoría para que redacte la sentencia de acuerdo con el sentido de la votación y con base en los hechos probados y los fundamentos legales que se hayan tomado en consideración, la ejecutoria deberá ser firmada por todos los Ministros que hubiesen estado presentes en la votación, dentro del término de quince días.”

Para efectos de la Resolución, el proyecto presentado por el Magistrado ponente puede ajustarse a dos supuestos diferentes; el primero se ajusta a lo previsto por el artículo 188 de la Ley de Amparo, párrafo primero, teniendo como resultado que el proyecto del Magistrado relator sea aprobado sin adiciones ni reformas, se tendrá por sentencia definitiva y se signará dentro de los 5 días siguientes.

Pero en el supuesto de que no sea aprobado este proyecto en una primera instancia, se designará a uno de los magistrados que sean mayoría para que, con fundamento en el mismo artículo 188 párrafo segundo, redacte la

sentencia tomando en cuenta los hechos probados y los fundamentos legales que se ajusten al caso concreto, debiendo estar firmada dentro del término de quince días.

Ahora bien, para los casos en que cambie el personal de la Sala que haya dictado una ejecutoria hasta antes de que la sentencia haya podido ser firmada por el o los ministros que la dictaron, si fue aprobado el proyecto del Ministro relator, se ajusta esta situación a lo previsto por el artículo 189 de la misma Ley de Amparo, en el sentido de que *“la sentencia será autorizada validamente por los ministros que integran aquella, haciéndose constar las circunstancias que hubiesen concurrido...”*

De igual forma, el precitado artículo 189 párrafo segundo establece el supuesto de procedencia en el caso de que el proyecto presentado por el Magistrado relator fuera desechado, y que a la letra establece:

“Cuando hubiere sido desechado el proyecto y fuere necesario redactar la sentencia, se dará cuenta nuevamente con el asunto de la Sala integrada con el nuevo personal, para el solo efecto de que designe al ministro que deba redactarla, de acuerdo con las versiones taquigráficas y constancias del expediente.”

De forma general, en los estrados de los Tribunales Colegiados o en el área de archivo se enlistan de manera que puedan consultarse por cualquier persona los asuntos que van a discutirse y resolverse en el día. Estos expedientes deben estudiarse y resolverse en el orden en que se encuentren listados, sin menoscabo de que el Tribunal o la Sala de conocimiento acuerde si existe una causa justificada, para que se altere el orden o se retire o aplaze algún asunto en particular; dicho aplazamiento no debe exceder el término de 60 días hábiles posteriores a esta fecha.

Si debido al número de asuntos que se sesionaran en el día, no se pueden resolver todos en la misma audiencia, los restantes figurarán en la lista siguiente, para que en primer lugar sean despachados.

Es importante señalar que los asuntos que se sesionarán y se resolverán, deberán de ser listados y fijados en lugar visible del Tribunal para que pueda ser consultada por cualquier persona, cuando menos un día antes de la celebración de la audiencia respectiva, con el fin de que estén enteradas las partes del estado procesal de su expediente. Así, una vez concluida la audiencia de todos los días en las salas de los Tribunales Colegiados, es obligación del Secretario de Acuerdos fijar en lugar visible la lista firmada por él, de los asuntos que se hubiesen tratado, expresando el sentido de la Resolución dictada en cada uno.

Así, la sentencia o Resolución que pronuncien los Tribunales Colegiados de Circuito en relación a la controversia que se les planteó a conocimiento puede concluir en tres sentidos, de conformidad con los artículos 80 y 81 de la Ley de Amparo, y podrán conceder el amparo y Protección de la Justicia de la Unión, ordenando el Tribunal que resolvió restituya en el pleno goce de los derechos indebidamente afectados del quejoso, previendo en el artículo en cita los supuestos de cada caso concreto.

“Artículo 80.- La sentencia que conceda el amparo tendrá por objeto restituir al agraviado en el pleno goce de la garantía individual violada, restableciendo las cosas al estado que guardaban antes de la violación, cuando el acto reclamado sea de carácter positivo; y cuando sea de carácter negativo, el efecto del amparo será obligar a la autoridad responsable a que obre en el sentido de respetar la garantía de que se trate y a cumplir, por su parte, lo que la misma garantía exija.”

****El énfasis es propio.***

Asimismo, el Juicio de Garantías se puede resolver por sobreseimiento del juicio, negando la protección constitucional cuando no se probaron sus pretensiones, ni la violación a sus garantías individuales, además de los casos previstos por el propio artículo que a continuación se transcribe para un mejor entendimiento de los supuestos procesales que se pueden presentar:

Artículo 81.- Cuando en un juicio de amparo se dicte sobreseimiento, se niegue la protección constitucional o desista el quejoso, y se advierta que se promovió con el propósito de retrasar la solución del asunto del que emana el acto reclamado o de entorpecer la ejecución de las resoluciones respectivas o de obstaculizar la legal actuación de la autoridad se impondrá al

quejoso o a sus representantes, en su caso, al abogado o a ambos, una multa de diez a ciento ochenta días de salario, tomando en cuenta las circunstancias del caso.”

*El subrayado es propio.

g) *Recurso de Revisión.*- Es importante aclarar de igual forma que tal y como lo establece el artículo 82 de la Ley de Amparo, únicamente son procedentes los recursos de revisión, de queja y de reclamación, siendo que el primero de ellos que se consigna en el artículo 83 y para el caso que nos ocupa es importante lo que señala la fracción V y que establece a la letra lo siguiente:

“Artículo 83.- *Procede el recurso de revisión:*

I.-...

V.- *Contra las resoluciones que en materia de amparo directo pronuncien los Tribunales Colegiados de Circuito, cuando decidan sobre la constitucionalidad de leyes federales locales, tratados internacionales, reglamentos expedidos por el Presidente de la República de acuerdo con la fracción I del artículo 89 constitucional y reglamentos de leyes locales expedidos por los gobernadores de los Estados, o cuando establezcan la interpretación directa de un precepto de la Constitución.*

La materia del recurso se limitará, exclusivamente, a la decisión de las cuestiones propiamente constitucionales, sin poder comprender otras.

En todos los casos a que se refiere este artículo, la parte que obtuvo resolución favorable a sus intereses, puede adherirse a la revisión interpuesta por el recurrente, dentro del término de cinco días, contados a partir de la fecha en que se le notifique la admisión del recurso, expresando los agravios correspondientes; en este caso, la adhesión al recurso sigue la suerte procesal de éste.”

*El énfasis y subrayado son propios.

Como se aprecia de la lectura del numeral transcrito y para efectos del presente trabajo, el recurso de revisión en contra de la Resolución pronunciada por los Tribunales Colegiados de Circuito, sólo podrán impugnarse cuando el fondo del asunto verse sobre la inconstitucionalidad de una ley independientemente del ámbito de gobierno de que se trate, y su substanciación se encuentra regulada por los artículos 83 al 94 de la Ley de Amparo, siendo el artículo 93 el que refuerza lo expuesto de la siguiente manera:

“Artículo 93.- Cuando se trate de revisión de sentencias pronunciadas en materia de amparo directo por Tribunales Colegiados de Circuito, la Suprema Corte de Justicia únicamente resolverá sobre la constitucionalidad de la ley, tratado internacional o reglamento impugnados, o sobre la interpretación directa de un precepto de la Constitución Federal, en los términos del artículo 83, fracción V de esta ley.”

***El énfasis es propio.**

h) *Recurso de Queja.* Este recurso se encuentra regulado por el Capítulo XI de la Ley de Amparo, denominado *De los recursos*, y su substanciación se encuentra prevista en los artículos del 95 al 102, y las causales de procedencia para éste se encuentran previstas en el artículo 95 que establece lo siguiente:

“Artículo 95.- El recurso de queja es procedente:

I.- *Contra los autos dictados por los jueces de Distrito o por el superior del tribunal a quien se impute la violación reclamada, en que admitan demandas notoriamente improcedentes;*

V.- *Contra las resoluciones que dicten los jueces de Distrito, el Tribunal que conozca o haya conocido del juicio conforme al artículo 37, o los Tribunales Colegiados de Circuito en los casos a que se refiere la fracción IX del artículo 107 de la Constitución Federal, respecto de las quejas interpuestas ante ellos conforme al artículo 98;*

VIII.- *Contra las autoridades responsables, con relación a los juicios de amparo de la competencia de los Tribunales Colegiados de Circuito, en amparo directo, cuando no provean sobre la suspensión dentro del término legal o concedan o nieguen ésta; cuando rehúsen la admisión de fianzas o contrafianzas; cuando admitan las que no reúnan los requisitos legales o que puedan resultar insuficientes; cuando nieguen al quejoso su libertad caucional en el caso a que se refiere el artículo 172 de esta ley, o cuando las resoluciones que dicten las autoridades sobre la misma materia, causen daños o perjuicios notorios a alguno de los interesados;*

IX.- *Contra actos de las autoridades responsables, en los casos de la competencia de los Tribunales Colegiados de Circuito, en amparo directo, por exceso o defecto en la ejecución de la sentencia en que se haya concedido el amparo al quejoso;*

X.- *Contra las resoluciones que se dicten en el incidente de cumplimiento sustituto de las sentencias de amparo a que se refiere el artículo 105 de este ordenamiento, así como contra la determinación sobre la caducidad en el procedimiento tendiente*

al cumplimiento de las sentencias de amparo a que se refiere el segundo párrafo del artículo 113, El énfasis es propio.

La substanciación de este recurso se encuentra prevista en los artículos 95 al 102 como se señaló con anterioridad.

1) *Recurso de Reclamación.* Este recurso se encuentra contemplado en el artículo 103 de la Ley de Amparo y es procedente en contra de los acuerdos de trámite dictados por el Presidente de la Suprema Corte de Justicia o por los Presidentes de sus Salas o Tribunales Colegiados de Circuito, y el término para interponerlo es de tres días hábiles siguientes al que surta efectos la notificación del auto o acuerdo impugnado, la forma de substanciación no reviste características especiales, resolviéndose en una sola instancia de plano.

En el siguiente organigrama se puede observar la vía procesal que debe recorrer el particular para la impugnación de una Resolución pronunciada en el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones en el transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, o de cualquier otro acto administrativo que de las autoridades del Distrito Federal emane. *Figura 3.3.1*

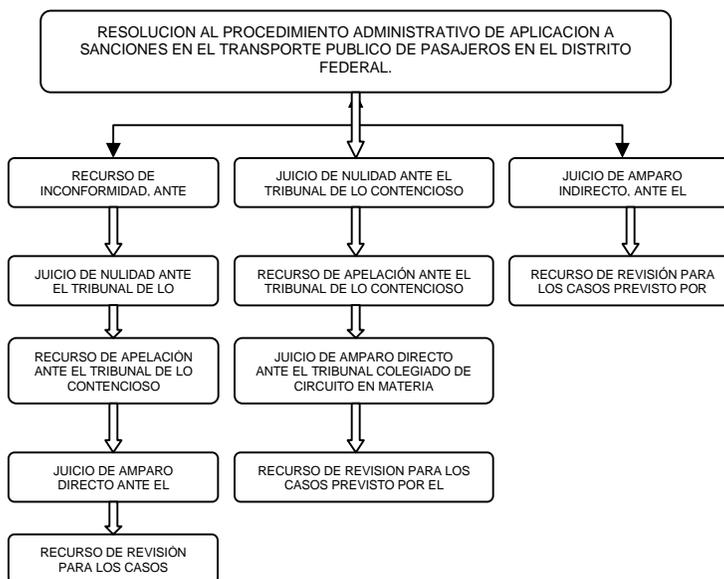


Figura 3.3.1

3.4 Definición desde la perspectiva legal de las figuras de pago y devolución.

3.4.1 El Pago.

Para abordar la figura del pago como situación jurídica de hecho y obligación a cargo de un particular, es necesario entender de primera mano, el origen que da fundamento a su existencia: el crédito fiscal, para lo cual tomamos el concepto que postulan los autores Dionisio J. Kaye y Christian Kaye Trueba en su obra intitulada “*Nuevo Derecho Procesal Fiscal y Administrativo*” establece lo siguiente:

“Si un individuo lleva acabo un hecho o un acto que identifique lo que establece la Ley Tributaria, entonces ha generado un crédito fiscal, en otras palabras, la actividad que desarrolla el causante esta gravada como una determinada contribución y por tanto, esta obligado a pagarlo, y eso que debe al Estado es el CRÉDITO FISCAL o lo que debe de pagar al fisco...”

“El código Fiscal de la Federación, establece que la obligación fiscal nace cuando se realizan las situaciones jurídicas o de hecho previstas en leyes.

“Cuando la obligación fiscal puede determinarse en cantidad líquida, estamos en presencia de un CRÉDITO FISCAL. Como puede verse el crédito fiscal, constituye una obligación de dar y es la obligación fiscal, determinada en dinero.”⁷¹

De igual manera estos autores en su obra en cita, señalan lo siguiente: *“los créditos fiscales, así como nacen, se determinan y pueden llegar a hacerse exigibles, es necesario que se extingan y así, el Código Fiscal determina varias formas para lograrlo, siendo estas las siguientes: PAGO, compensación, condonación, prescripción, caducidad.”*

De este concepto parte la importancia del tema que nos ocupa, ya que de aquí nace el **fundamento del pago** como obligación a cargo del particular y que deberá de cumplir ante la autoridad fiscal que corresponda.

⁷¹ KAYE, Dionisio J. *Nuevo Derecho Procesal Fiscal y Administrativo*, México DF Ed. Themis 2002. Págs. 43, 44.

Estos autores también señalan que la obligación fiscal tiene su origen cuando se realizan situaciones de hecho o jurídicas y que para ello estén previstas en Leyes, lo que para nuestro trabajo encuentra fundamento en el Código Financiero del Distrito Federal, en donde encuentran especial relevancia lo que señalan los artículo 30 y 32 que a la letra establecen lo siguiente:

ARTÍCULO 30.- Las personas físicas y las morales están obligadas al pago de las contribuciones y aprovechamientos establecidos en este Código, conforme a las disposiciones previstas en el mismo. Cuando en este Código se haga mención a contribuciones relacionadas con bienes inmuebles, se entenderá que se trata del impuesto predial, sobre adquisición de inmuebles y contribuciones de mejoras.

ARTICULO 32.- Son aprovechamientos los ingresos que perciba el Distrito Federal por funciones de derecho público y por el uso, aprovechamiento o explotación de bienes del dominio público distintos de las contribuciones, de los ingresos derivados de financiamiento, y de los que obtengan las empresas de participación estatal y los organismos descentralizados, salvo que en este último supuesto se encuentren previstos como tales en este Código. Así también, se consideran aprovechamientos, los derivados de responsabilidad resarcitoria, entendiéndose por tal la obligación a cargo de los servidores públicos, proveedores, contratistas, contribuyentes y en general, a los particulares de indemnizar a la Hacienda Pública del Distrito Federal, cuando en virtud de las irregularidades en que incurran, sea por actos u omisiones, resulte un daño o perjuicio estimable en dinero, en los términos del artículo 576 de este Código.

En este sentido encontramos que los aprovechamientos se establecen como un crédito fiscal, en razón de las multas que en materia administrativa imponga la autoridad competente, de ahí la importancia de pago resultante y que se sustenta en el artículo primero de la Ley de Ingresos del Distrito Federal que fija el catálogo de percepciones que resulten de la recaudación anual, se transcribe la parte sustancial del artículo en cita para una mejor ilustración de lo expuesto:

Artículo 1º.- En el ejercicio fiscal 2009 el Distrito Federal percibirá los ingresos provenientes de la recaudación por los conceptos y en las cantidades estimadas que a continuación se enumeran:

VII APROVECHAMIENTOS

1. Multas de Tránsito

2. Otras Multas Administrativas, así como las Impuestas por Autoridades Judiciales y Reparación del Daño Denunciado por los Ofendidos.

*El énfasis y subrayado es propio.

De esta manera se justifica por parte de las autoridades del Gobierno del Distrito Federal, la facultad que tienen de imponer créditos fiscales y obligar al pago de estos a los sujetos que se ubiquen en los supuestos que las propias normas establezcan.

Es así que, para efectos del presente trabajo se estudia la figura jurídica del pago, como obligación, medio coactivo y como resultado de un procedimiento de carácter administrativo llevado a cabo por las autoridades dependientes de las Secretarías: de Transporte y Vialidad y de Seguridad Pública, ambas del Distrito Federal, en la cual se determina la imposición de multas y sanciones por la comisión de supuestas conductas previstas en ordenamientos administrativos y la cual se configura como un crédito fiscal que podrá hacer exigible la autoridad fiscal correspondiente.

Es necesario, en ese tenor, entender el significado que en materia fiscal o tributaria tiene esta figura jurídica, para una mejor comprensión del tema.

Así, tenemos que el pago como obligación fiscal es:

“1. Vínculo jurídico de contenido económico entre una persona física o moral y el Estado, que constriñe a esta a realizar el pago de una contribución, así como a llevar a cabo acciones o abstenciones consignadas en las leyes fiscales.”⁷²

Es importante señalar que la figura de *pago* que se estudia en este apartado, es el resultado de un procedimiento de carácter administrativo en donde se imponen multas y sanciones por la transgresión a diversos ordenamientos administrativos, y es aquí en donde el pago adquiere la calidad

⁷² Op Cit. DJ2K – 1854.

jurídica de contribución o tributo, dado que la cantidad erogada por el particular, permisionario o concesionario se destina a los gastos públicos del Estado en este caso del Distrito Federal.

Así, la contribución o ingreso tributario es el vínculo jurídico en virtud del cual el Estado, actuando como sujeto activo, exige a un particular, denominado sujeto pasivo, el cumplimiento de una prestación pecuniaria, excepcionalmente en especie. De esta forma, tenemos que el pago es el cumplimiento de una obligación fiscal tributaria.

3.4.1.1 Fundamento legal.

Los fundamentos legales de la obligación de pago a cargo de los particulares, se encuentran normados en los siguientes ordenamientos:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: Siendo nuestra Norma Suprema, establece las bases y lineamientos a seguir para el correcto desarrollo de la Nación, en ese sentido partimos del poder que tiene el Estado, y en el cual se erige como el órgano rector único para el despacho de la administración de la Nación en su totalidad, lo cual se encuentra previsto en el artículo 25 que a la letra establece:

“Artículo 25. Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.

La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece esta Constitución”

*El énfasis es propio.

Una vez entendido que le corresponde al Estado la organización y delegación de facultades y obligaciones seguimos con lo que sustenta el

artículo 31 fracción IV, que establece las obligaciones de los mexicanos señalando a la letra lo siguiente:

*“Artículo 31. **Son obligaciones de los mexicanos:***

I...

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”

**El énfasis es propio.*

Esta fracción del numeral transcrito es la base constitucional que justifica la potestad de Estado, para hacer exigible el cobro de contribuciones o tributos en aras del desarrollo de la Nación y de las finanzas públicas con todo lo que esto conlleva.

De igual forma, resulta básico como fundamento legal para el cobro de contribuciones a cargo del Estado, lo que establece el artículo 73 de nuestra Carta Magna, en particular lo que establecen las fracciones VII y XXIX inciso cuarto, que tiene relación directa con el tema que nos ocupa y que establecen lo siguiente:

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

VII. Para imponer las contribuciones necesarias a cubrir el Presupuesto.

XXIX. Para establecer contribuciones:

4º. Sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación;

Las entidades federativas participarán en el rendimiento de estas contribuciones especiales, en la proporción que la ley secundaria federal determine. Las legislaturas locales fijarán el porcentaje correspondiente a los Municipios, en sus ingresos por concepto del impuesto sobre energía eléctrica.”

**El énfasis es propio.*

Como fundamentos en la legislación local tenemos en primera instancia lo que establece el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en particular lo que señala el artículo 18 que establece lo siguiente:

“Artículo 18.- Son obligaciones de los habitantes cumplir con los preceptos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los de este Estatuto así como los de las leyes y demás disposiciones jurídicas aplicables; contribuir a los gastos públicos de la Federación y del Distrito Federal, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes; utilizar las vías y espacios públicos conforme a su naturaleza y destino; y ejercer sus derechos sin perturbar el orden y la tranquilidad públicos ni afectar la continuidad del desarrollo normal de las actividades de los demás habitantes.”

***El énfasis y subrayado son propios.**

Este artículo transcrito es la fuente de donde nace la obligación de contribuir o tributar de los habitantes del Distrito Federal, y esta íntimamente ligado con el artículo 31 constitucional.

De igual forma, del Estatuto de Gobierno en su artículo 42 fracción II, se establecen las facultades de la Asamblea de Representantes o Legislativa:

“Artículo 42.- La Asamblea Legislativa tiene facultades para:

I. Expedir su Ley Orgánica que regulará su estructura y funcionamiento internos, que será enviada al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, para el sólo efecto de que ordene su publicación;

II. Examinar, discutir y aprobar anualmente la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos del Distrito Federal, aprobando primero las contribuciones necesarias para cubrir el presupuesto.

Al aprobar el Presupuesto de Egresos no podrá dejar de señalar la retribución que corresponda a un empleo que esté establecido por la ley; y en caso de que por cualquier circunstancia se omita fijar dicha remuneración, se entenderá por señalada la que hubiere tenido fijada en el presupuesto anterior, o en la ley que estableció el empleo.”

***El subrayado es propio.**

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal: Un fundamento mas en relación a la figura de pago como consecuencia de la obligación tributaria a cargo de la población y que tiene íntima relación con el tema que nos ocupa es lo que se encuentra previsto en el artículo 30 de la ley en cita en particular lo consignado en las fracciones IV, VII, VIII, IX, X y XI en

los cuales se consignan las atribuciones de la Secretaría de Finanzas del Distrito Federal, y que establecen lo siguiente:

“Artículo 30 A la Secretaría de Finanzas corresponde el despacho de las materias relativas a: el desarrollo de las políticas de ingresos y administración tributaria, la programación, presupuestación y evaluación del gasto público del Distrito Federal, así como representar el interés del Distrito Federal en controversias fiscales y en toda clase de procedimientos administrativos ante los tribunales en los que se controvierta el interés fiscal de la entidad.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

I.-...

IV. **Recaudar, cobrar y administrar los impuestos, derechos, contribuciones de mejoras, productos, aprovechamientos y demás ingresos a que tenga derecho el Distrito Federal en los términos de las leyes aplicables;**

VII. Imponer las sanciones que correspondan por infracciones a disposiciones fiscales y demás ordenamientos fiscales de carácter local o federal, cuya aplicación esté encomendada al Distrito Federal;

VIII. Ejercer la facultad económico coactiva, para hacer efectivos los créditos fiscales a favor del Distrito Federal;

IX. Vigilar y asegurar en general, el cumplimiento de las disposiciones fiscales;

X. Formular las querellas y denuncias en materia de delitos fiscales y de cualquier otro que represente un quebranto a la Hacienda Pública del Distrito Federal;

XI. Representar en toda clase de procedimientos judiciales o administrativos los intereses de la hacienda pública del Distrito Federal, y los que deriven de las funciones operativas inherentes a los acuerdos del ejecutivo federal en materia de ingresos federales coordinados;

*El énfasis y subrayado son propios.

Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal:

Finalmente, en este ordenamiento se consignan las funciones y atribuciones que le corresponden a la Subtesorería de la Administración Tributaria para recaudar, o en su caso, ejecutar de forma coactiva los procedimientos necesarios para requerir créditos fiscales entre otros, esto está previsto en el artículo 73 fracciones I, V, VII y que a la letra establece:

Artículo 73. Corresponde a la Subtesorería de Administración Tributaria:

I. Administrar, recaudar, determinar y cobrar las contribuciones y aprovechamientos y sus accesorios, así como los productos señalados en la Ley de Ingresos del Distrito Federal, en los términos de las disposiciones fiscales aplicables;

V. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones fiscales del Distrito Federal y a las de carácter federal, cuya aplicación esté encomendada a las autoridades hacendarias locales, en virtud de las leyes aplicables y los acuerdos del ejecutivo federal;

VI. Ejercer la facultad económico coactiva, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, y con el fin de hacer efectivos los créditos fiscales locales y los de carácter federal, cuya aplicación esté encomendada al Distrito Federal en virtud de las leyes aplicables o de los acuerdos del Ejecutivo Federal;

VII. Recibir, tramitar y resolver las solicitudes de devolución o compensación de créditos fiscales a favor de los contribuyentes, en los términos y con las modalidades que señalen las leyes fiscales aplicables, así como los acuerdos del Ejecutivo Federal o del Jefe de Gobierno;

*El énfasis y subrayado son propios.

Estos artículos transcritos son los que de forma general y más relevante se encuentran relacionados con la figura de contribución o tributación relacionadas con el pago, mismas que son pieza medular para poder entender de forma más amplia el presente trabajo.

3.4.1.2 Sujeto obligado al pago.

Tal y como lo establecen los artículos transcritos y que sirven de fundamento legal, los obligados al pago de contribuciones independiente del tipo de que se traten son los habitantes del país en términos del artículo 31 constitucional; y para efectos de la esfera local, en el Distrito Federal, los obligados al pago son los habitantes de la Ciudad de México con fundamento en el artículo 18 del Estatuto de Gobierno transcrito.

Partiendo de los fundamentos legales invocados y conociendo el concepto, tenemos que la obligación de pago de multas y sanciones resultado del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones al transporte público

de pasajeros en el Distrito Federal, son todos aquellos individuos, sean personas físicas o morales que cumplan con los supuestos previstos por la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte, ambos del Distrito Federal, y puede ser el Permisionario, el Concesionario o cualquier particular que se encuadre en los supuestos de los artículos 156 fracción I y 102 fracción III inciso 7, de los ordenamientos en comento respectivamente.

Por tanto, de demostrarse plenamente la transgresión a la norma referida, por parte de cualquier sujeto que sea sometido al procedimiento referido será obligado al pago de las multas o sanciones que se establezcan en la Resolución correspondiente.

3.4.1.3 Supuestos procesales de procedencia.

La procedencia del pago por concepto de multas y sanciones previstas en la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte, ambos del Distrito Federal, se encuentra regulado por lo establecido por los artículos 156 y 102 de las leyes descritas. En ellas se consignan las hipótesis por las cuales se puede sancionar a quienes infrinjan estos ordenamientos, y de ahí la legitimación o procedencia para imponer de forma coactiva la obligación de pago.

3.4.1.4 Causales de improcedencia.

Éstas pueden configurarse cuando de las constancias y pruebas que obren en autos se desprenda que no se infringió ordenamiento legal alguno y, por tanto, la Resolución que emita la autoridad deberá ser en sentido de ordenar la liberación de la unidad retenida sin realizar pago alguno.

Es importante señalar que en la práctica diaria, sólo en casos muy particulares se presenta esta situación, y que puede a no cumplirse la obligación de pago por concepto de multas o sanciones establecidas en las Leyes adjetivas. Pero sí se aplica de forma unilateral y como condicionante para la liberación de las unidades que se retienen, el pago por concepto de

derecho de piso durante el tiempo que permaneció la unidad en los depósitos de las autoridades.

Otro supuesto de improcedencia del pago, es el que se da cuando el particular, permisionario, concesionario o autorizado afectado interponga los medios de defensa oportunos y obtenga sentencia firme que determine la nulidad de los actos administrativos.

La interposición de estos medios de defensa se puede realizar desde el momento mismo que nace a la vida jurídica el acto administrativo de molestia, partiendo como documento impugnabile la Orden y el Acta de Visita de Verificación, y se puede presentar, como se expuso en el capítulo correspondiente, el recurso de inconformidad ante la misma autoridad emisora, el juicio de nulidad ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y el Juicio de Amparo ante el Juez de Distrito en materia Administrativa, en donde se puede obtener como Resolución o sentencia la nulidad de los actos combatidos y, por tanto, la NO obligación a pago alguno.

De igual forma, se puede impugnar la Resolución del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones ante las instancias descritas, y el término común para hacer valer los derechos presumiblemente afectados es de 15 días hábiles a partir de que surta efectos la notificación la Resolución correspondiente, de conformidad a lo que establecen los artículos 109 de la Ley del Procedimiento Administrativo, 43 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y 21 de la Ley de Amparo, respectivamente.

3.4.1.5 Medios coactivos para el cumplimiento de la obligación de pago.

Las autoridades cuentan con diferentes medios de presión para hacer cumplir con las obligaciones de pago impuestas, para el caso que nos ocupa dentro del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones del transporte público de pasajeros, el principal medio de presión o coactivo es

propiamente el desposeimiento de la unidad retenida, misma que sirve de garantía para el cumplimiento descrito.

Esto es, al momento que se inicia el procedimiento descrito con la expedición del Acta de Visita de Verificación, se retiene la unidad inspeccionada, toda vez que esto se encuentra contemplado en el artículo 156 y 102 de las leyes adjetivas, que facultan a las autoridades de la Secretaría de Transportes y Vialidad para estos efectos. Luego entonces, el principal medio de presión coactivo para el cumplimiento de la obligación de pago es la condicionante de erogación por el concepto de las multas impuestas para poder devolver la unidad secuestrada, y dado que este trabajo se centra en el transporte público de pasajeros, el desposeimiento de la unidad implica la merma en los ingresos de las familias que dependen de esta fuente de trabajo, permisionarios, concesionarios, operadores etc., de ahí la relevancia e importancia de que sea devuelta en el menor tiempo posible la unidad aún incluso sancionada.

En caso de omisión en el cumplimiento de pago por parte de los sujetos sancionados en el procedimiento administrativo llevado a cabo por las autoridades de la Secretaría de Transporte y Vialidad, que se relata en este trabajo, las autoridades del Distrito Federal cuentan con el denominado procedimiento administrativo de ejecución, normado en el Libro Sexto, Título Primero del Código Financiero vigente; substanciación regulada por los artículos 624 al 667.

Es importante señalar, a los lectores de este trabajo, que la autoridad encomendada para la substanciación del procedimiento es la oficina recaudadora en donde se encuentre radicado el crédito fiscal, de conformidad a lo que señala el artículo 626, el cual establece lo siguiente:

“Artículo 626.- El procedimiento administrativo de ejecución se iniciará por la oficina recaudadora donde se encuentre radicado el crédito fiscal para su cobro, dictándose mandamiento de ejecución motivado y fundado, que consistirá en una orden del jefe de esa oficina, en la que se expondrán las razones y fundamentos legales que la

apoyen, disponiendo que se requiera al deudor para que demuestre en el acto haber efectuado el pago del crédito, apercibiéndolo de que de no hacerlo, se le embargarán bienes suficientes para hacer efectivo el crédito fiscal y sus accesorios legales.

No será necesario expedir mandamiento de ejecución cuando el crédito fiscal haya sido garantizado mediante depósito en efectivo. En este caso, el jefe de la oficina recaudadora, expedirá acuerdo ordenando su aplicación definitiva en pago del crédito correspondiente.

*El énfasis y subrayado son propios.

En este sentido, la falta de pago del crédito fiscal, establecido por multa impuesta por autoridades administrativas, conlleva como consecuencia que se generen otros conceptos, además de la “suerte principal” o monto original del adeudo, tal y como lo establece el artículo 64 del mismo Código Financiero, que a la letra señala:

*“Artículo 64.- La **falta de pago de un crédito** fiscal en la fecha o plazo a que se refiere el artículo 61 de este Código, **dará lugar a que el crédito sea exigible, y deberán pagarse recargos en concepto de indemnización a la Hacienda Pública del Distrito Federal** por la falta de pago oportuno. Dichos recargos se calcularán conforme a una tasa que será 30% mayor de la que establezca la Asamblea en la Ley de Ingresos, para el caso de pago diferido o en parcialidades.*

***Los recargos se causarán hasta por cinco años** por cada mes o fracción que transcurra a partir del día en que debió hacerse el pago y hasta que el mismo se efectúe, excepto cuando el contribuyente pague en forma espontánea en términos del artículo 584 de este Código, los créditos fiscales omitidos, caso en el cual el importe de los recargos no excederá de los causados en los últimos doce meses.*

*El énfasis es propio.

3.4.2 La Devolución.

Para el mejor entendimiento de este apartado, es necesario tener presente el concepto jurídico de esta figura, la cual es la siguiente:

Devolución

f. Restitución, entrega de lo que se había dado o prestado: Devolución de un préstamo.⁷³

⁷³ Diccionario de la Academia Española, XIX Edición, Editorial Espasa, Calpe S.A. Madrid 1970.

Partiendo de esta definición, tenemos que para efectos de este trabajo la devolución se aplica para las cantidades indebidamente pagadas, de las cuales un Tribunal ha determinado la nulidad del acto administrativo que generó la erogación y que, por consiguiente, se debe de restituir en el pleno goce de los derechos indebidamente afectados al actor, tal y como lo establece el artículo 82 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

3.4.2.1 Fundamento legal.

La figura de la devolución de pagos de lo indebido encuentra su fundamento en el artículo 71 del Código Financiero del Distrito Federal, que a la letra establece:

*“Artículo 71.- **Las autoridades fiscales están obligadas a devolver las cantidades pagadas indebidamente y las que procedan de conformidad con este Código y demás leyes aplicables.** La devolución podrá hacerse de oficio o a petición del interesado, mediante cheque nominativo para abono en cuenta del contribuyente o depósito en la cuenta del mismo, para lo cual deberá manifestar su aprobación y proporcionar su número de cuenta en la solicitud de devolución correspondiente, o certificado de devolución expedido a nombre de este último, el cual se podrá utilizar para cubrir cualquier contribución que se pague mediante declaración, ya sea a su cargo o que deba enterar en su carácter de retenedor, o bien, transmitirse a diverso contribuyente quien podrá aplicarlo como medio de pago en los mismos términos o a su vez transmitirlo. Los retenedores podrán solicitar la devolución siempre que ésta se haga directamente a los contribuyentes.*

Reviste especial importancia, para el entendimiento del presente trabajo, lo que establece el párrafo XI del artículo transcrito, y que establece de manera clara y precisa el supuesto que nosotros exponemos, dado que se contempla la hipótesis prevista para el caso que señalamos como resultado de la interposición de los medios de defensa con los que cuentan los particulares, párrafo que se transcribe y que consigna lo siguiente:

El contribuyente que habiendo efectuado el pago de una contribución determinada por él mismo o por la autoridad, interponga oportunamente los medios de defensa que el

presente Código y demás leyes establezcan y obtenga resolución firme que le sea favorable total o parcialmente, tendrá derecho a obtener del Distrito Federal el pago de intereses conforme a una tasa que será igual a la prevista para los recargos en los términos del artículo 64 de este Código, sobre las cantidades que se hayan pagado indebidamente y a partir de que se efectuó el pago. En estos casos el contribuyente podrá compensar las cantidades a su favor, incluyendo los intereses, contra la misma o distinta contribución que se pague mediante declaración, ya sea a su cargo o que deba enterar en su carácter de retenedor.
*El énfasis y subrayado son propios.

De la lectura del precepto transcrito se desprende la obligación por parte de las autoridades del Distrito Federal, para realizar la devolución de los pagos indebidos recibidos por concepto de multas ordenadas y sancionadas por las autoridades administrativas locales. Trámite que se realiza por conducto de la Tesorería del Distrito Federal, instancia que comisiona a la Subtesorería de Administración Tributaria que corresponda al domicilio del solicitante, para que dé curso legal y realice la devolución de los pagos ordenados por los tribunales competentes.

De igual forma, es fundamento legal para las devoluciones de las cantidades indebidamente pagadas, lo que establece el artículo 395 del propio Código Financiero vigente en el Distrito Federal, y que a la letra dice:

*“CAPITULO VII
Del Pago de Devoluciones*

Artículo 395.- La devolución de las cantidades percibidas indebidamente por el Distrito Federal y las que procedan de conformidad con lo previsto en este Código, se efectuarán por conducto de la Secretaría, mediante cheque nominativo para abono en cuenta del contribuyente o certificados expedidos a nombre de este último, de conformidad con lo que establece el primer párrafo del artículo 71 de este Código.

*El subrayado es propio.

También, es importante señalar que el procedimiento que erróneamente aplica la Tesorería por conducto del órgano comisionado, Subtesorería de Administración Tributaria, es el establecido en el párrafo cuarto del citado artículo 71 del Código Financiero, que establece lo siguiente:

Cuando se solicite la devolución, ésta deberá efectuarse dentro de un plazo de ciento veinte días hábiles siguientes a la fecha en que se presentó la solicitud ante la autoridad competente con todos los datos, informes y documentos que señale la forma oficial respectiva; si faltare alguno de los datos, informes o documentos, la autoridad requerirá al promovente, a fin de que en un plazo de diez días hábiles cumpla con el requisito omitido. En caso de no subsanarse la omisión, la promoción se tendrá por no presentada. Si la omisión consiste en no haber usado la forma oficial aprobada, las autoridades deberán acompañar al requerimiento la forma respectiva en el número de ejemplares establecido. De existir requerimiento en los términos de este párrafo, el plazo de ciento veinte días hábiles se contará a partir de que se presente la información, datos o documentos solicitados.

***El énfasis y subrayado son propios.**

El ajustar la devolución del pago ordenado por un Tribunal a lo que establece la fracción transcrita, es contrario a derecho, ya que la autoridad del Distrito Federal establece un plazo de ciento veinte días para la procedencia de la "solicitud" planteada, e impone como requisito iniciar un nuevo procedimiento administrativo ahora ante esta autoridad, situación que únicamente se utiliza como táctica dilatoria para no cumplimentar las sentencias del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, actos que a todas luces se encuentra viciado de origen y lleno de trámites burocráticos, resultando esta conducta en un desacato a un mandamiento judicial, dado que los Magistrados que conocen del asunto establecen plazos específicos y determinados para el cumplimiento de sus resoluciones, pero que en ningún momento sobrepasan los veinticinco días hábiles después de que quede firme la Resolución en comento, para que se restituyan los derechos de los favorecidos con la sentencia y se dé cabal cumplimiento a la sentencia condenatoria.

Hecho al cual le restan importancia las precitadas autoridades de la Tesorería del Distrito Federal, solicitando al particular que venció en juicio a los primeros, una serie de requisitos para que se acredite ante ellos el interés legítimo para solicitar la devolución, contraviniendo los principios generales de derecho de Seguridad Jurídica y Legalidad, por lo que el particular afectado debe acudir de nueva cuenta y ahora al Juicio de Amparo para solicitar la protección de la Justicia de la Unión por incumplimiento de sentencia y

desacato a un mandamiento judicial y se obligue a que las autoridades fiscales locales realicen la devolución correspondiente.

3.4.2.2 Autoridad obligada a la devolución.

Para efectos del presente trabajo, la autoridad obligada a la devolución de las cantidades pagadas y de las cuales se ordena el cumplimiento es la Tesorería del Distrito Federal, toda vez que es esta autoridad, atento a las atribuciones, quien representa al órgano obligado a cumplir las sentencias que en su contra se pronuncien, y éste a su vez comisiona a las autoridades subordinadas para que se realicen las gestiones necesarias y se cumplimente en sus términos el fallo del Órgano jurisdiccional que corresponda; en este sentido, es importante resaltar que para la devolución de las cantidades enteradas se inicia, como se indicó, un nuevo procedimiento, del cual conoce el Tesorero, la Procuraduría Fiscal y la Subsecretaría de Administración Tributaria ubicada en el domicilio del actor, entre otras autoridades fiscales más.

3.4.2.3 Supuestos procesales de procedencia.

El único requisito necesario para la procedencia de la devolución de las cantidades indebidamente pagadas para el caso que nos ocupa, es que ésta haya sido ordenada por un Tribunal competente, en el que determine la nulidad de los actos administrativos que originaron el procedimiento y que sentencie con la obligación de restituir al actor en el goce de los derechos indebidamente afectados a cargo de las autoridades que fueron parte en el juicio respectivo.

Ahora bien, en la práctica diaria esto no ocurre, ya que como se precisó en párrafos anteriores, las autoridades dependientes de la Tesorería del Distrito Federal ilegalmente imponen un procedimiento paralelo a la sentencia para realizar la devolución de las cantidades pagadas y sin ser temerarios se puede asegurar que el único objetivo de esto, es no cumplir los fallos pronunciados por los Tribunales competentes en una abierta afrenta a las instituciones encargadas de impartir justicia, dejando ver claramente que ante ellos no opera razón alguna y sólo su verdad es ley.

Para conocer y entender este nuevo “pleito” al que tienen que acudir aquellos que han “vencido” a las autoridades fiscales; aquí señalamos los puntos más relevantes:

Éste inicia con la presentación ante la Procuraduría Fiscal del Distrito Federal de diversas documentales, entre las cuales se encuentran las copias simples de la sentencia, y el auto de ejecución del juicio substanciado ante el órgano jurisdiccional correspondiente, para que se registre e inicie el trámite.

Una vez realizado esto, con el número de folio asignado, se acude a la Subsecretaría de Administración Tributaria que corresponda por domicilio de pago para que se ingrese el formato de “Solicitud de devolución de cantidades pagadas indebidamente y las que procedan de conformidad con el Código Financiero del Distrito Federal”⁷. En él se deberán de anexar los originales de los recibos de los pagos que se hayan declarado nulos, la sentencia que ordene o condene a la devolución, el auto de ejecución de sentencia, copia de los documentos con los cuales se acredite el interés jurídico del que solicita el trámite, y que para el caso del procedimiento administrativo de aplicación a sanciones en el transporte público de pasajeros que estudiamos los documentos que solicitan sean exhibidos son:

- 1) Original y copia (2) de la factura del vehículo,
- 2) Original y copia (2) de la tarjeta de circulación y,
- 3) Original y copia (2) de la credencial de elector del que solicita.

***ver Apéndice 7**

Es importante exponer que esta solicitud de documentos es, a juicio del exponente, contraria a derecho, ilegal y absurda, dado que la personalidad e interés legítimo han sido debidamente acreditados ante el órgano juzgador en la substanciación del procedimiento respectivo, y esta nueva solicitud se excede y únicamente parece reflejarse como una práctica dolosa y dilatoria, para no cumplir con lo ordenado por los Tribunales respectivos.

De esta manera, encontramos que el llenado del formato que se describe y el plazo que establecen estas autoridades para resolver sobre la “procedencia” o no de las cantidades que un Juez ya ordenó devolver, son trámites meramente burocráticos, ociosos y sin sentido, que únicamente demuestran la ineficiencia de las autoridades comisionadas, ya que generan, a sabiendas de que no serán sancionadas efectivamente, un vicio jurídico que deja en completo estado de indefensión a los sujetos sometidos a este proceso, por lo cual, ante esta ineficacia gubernamental, la gran mayoría de personas afectadas por actos administrativos mal aplicados, opta por no defender sus derechos, aún siendo flagrantes las violaciones procesales de forma y fondo, de las que son objeto, dejando que estas autoridades sigan laborando en medio de su ineptitud e incapacidad.

3.4.2.4 Medios de apremio para el cumplimiento de resoluciones de devoluciones de pagos.

Ahora bien, para hacer efectiva una sentencia que pronunció un Tribunal Jurisdiccional en materia administrativa, se encuentran previstos en la ley diferentes procedimientos que conllevan a conseguir el tan ansiado fin (la devolución del pago indebido).

Es importante señalar tres aspectos importantes en relación a los medios de defensa y las resoluciones que recaen a éstos. Como ya se estableció, el recurso de inconformidad se interpone ante la autoridad responsable o emisora de la Resolución que se impugna, y de forma general en mi consideración por analogía, siempre se confirma lo que ante ellos se combate. Los juicios de nulidad que se interponen ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, que aunque decreta la nulidad del acto administrativo en su sentencia y se ordene la restitución de los derechos indebidamente afectados, carece de poder coactivo para hacer cumplir sus determinaciones dado que, si bien es cierto que es un organismo autónomo, no tiene facultades más allá que imponer multas administrativas por incumplimiento de sentencia y, en el mejor de los casos, solicitar al Jefe de Gobierno que “obligue” a la autoridad a dar cumplimiento, tal y como lo prevé el

artículo 83 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

De ahí que, para que se cumplimenten las sentencias que emite este órgano colegiado en antecedentes mencionado, sea necesario acudir a una instancia superior por conducto del juicio de amparo, dado que los órganos del Poder Judicial de la Federación cuentan con potestades coactivas para que se cumplan sus resoluciones. Tal es el caso de los Juzgados de Distrito, los Tribunales Colegiados de Circuito, los Tribunales Unitarios de Circuito y en su caso la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Así, tenemos que los preceptos legales en los cuales se fundan los medios para hacer exigibles el cumplimiento de las sentencias se encuentran previstos en los artículos 83 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, que establece lo siguiente:

“Artículo 83.- El actor podrá acudir en queja ante la Sala respectiva, en caso de incumplimiento de la sentencia y se dará vista a la autoridad responsable por el término de cinco días para que manifieste lo que a su derecho convenga.

Una vez cumplido el término de cinco días, la Sala resolverá si la autoridad ha cumplido con los términos de la sentencia; de lo contrario, la requerirá para que cumpla en un término de otros cinco días, amonestándola y previniéndola de que en caso de renuencia se le impondrá una multa de 50 a 180 días de salario mínimo diario general vigente para el Distrito Federal.

Si la autoridad persistiere en su actitud, la Sala Superior resolverá, a instancia de la Sala respectiva, solicitar del Jefe del Distrito Federal, como superior jerárquico, obligue al funcionario responsable para que dé cumplimiento a las determinaciones del Tribunal en un plazo no mayor de cinco días; sin perjuicio de que se reitere cuantas veces sea necesario, la multa impuesta.

***El énfasis y subrayado son propios.**

Del artículo transcrito se desprende, incuestionablemente, que este Tribunal tiene una función meramente ilustrativa. Resuelve conforme a derecho, pero de nada sirven sus resoluciones, porque no encuentran fuerza para que se cumplan. Es un órgano que, al igual que la Procuraduría Federal

del Consumidor, las Juntas de Conciliación y Arbitraje y algunos otros más, que son únicamente esfuerzos mal logrados para acercar la justicia a quien la necesite, esto debido a que existen intereses muy fuertes que no permiten un cambio real y estructural que beneficie a la población.

Aquí se encuentran las bases que sustentan los procedimientos que obligan a las autoridades a cumplir las determinaciones de los Tribunales, como lo es lo consignado en el Capítulo XII, denominado “*de la ejecución de las sentencias*”, en particular tiene importancia lo previsto por los artículos 105, 111 y 113 de la Ley de Amparo, que a continuación se transcriben.

“Artículo 105.- Si dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación a las autoridades responsables la ejecutoria no quedare cumplida, cuando la naturaleza del acto lo permita, o no se encontrare en vías de ejecución en la hipótesis contraria, el juez de Distrito, la autoridad que haya conocido del juicio o el Tribunal Colegiado de Circuito, si se trata de revisión contra resolución pronunciada en materia de amparo directo requerirán, de oficio o a instancia de cualquiera de las partes, al superior inmediato de la autoridad responsable para que obligue a ésta a cumplir sin demora la sentencia; y si la autoridad responsable no tuviere superior, el requerimiento se hará directamente a ella. Cuando el superior inmediato de la autoridad responsable no atendiere el requerimiento, y tuviere, a su vez, superior jerárquico, también se requerirá a este último.

Cuando no se obedeciere la ejecutoria, a pesar de los requerimientos a que se refiere el párrafo anterior, el juez de Distrito, la autoridad que haya conocido del juicio o el Tribunal Colegiado de Circuito, en su caso, remitirán el expediente original a la Suprema Corte de Justicia, para los efectos del artículo 107, fracción XVI de la Constitución Federal, dejando copia certificada de la misma y de las constancias que fueren necesarias para procurar su exacto y debido cumplimiento, conforme al artículo 111 de esta Ley.

Artículo 111.- Lo dispuesto en el artículo 108 debe entenderse sin perjuicio de que el juez de Distrito, la autoridad que haya conocido del juicio o el Tribunal Colegiado de Circuito, en su caso, hagan cumplir la ejecutoria de que se trata dictando las órdenes necesarias; si éstas no fueren obedecidas, comisionará al secretario o actuario de su dependencia, para que dé cumplimiento a la propia ejecutoria, cuando la naturaleza del acto lo permita y, en su caso, el mismo juez de Distrito o el Magistrado designado por el Tribunal Colegiado de Circuito, se constituirán en el lugar en que deba dársele cumplimiento, para ejecutarla por sí mismo.

*Para los efectos de esta disposición, el juez de Distrito o Magistrado de Circuito respectivo, podrán salir del lugar de su residencia sin recabar autorización de la Suprema Corte, bastando que le dé aviso de su salida y objeto de ella, así como de su regreso. **Si después de agotarse todos estos medios no se obtuviere el cumplimiento de la sentencia, el juez de Distrito, la autoridad que haya conocido del juicio de amparo o el Tribunal Colegiado de Circuito solicitarán, por los conductos legales, el auxilio de la fuerza pública, para hacer cumplir la ejecutoria.***

Artículo 113.- No podrá archivarse ningún juicio de amparo sin que quede enteramente cumplida la sentencia en que se haya concedido al agraviado la protección constitucional o apareciere que ya no hay materia para la ejecución. El Ministerio Público cuidará del cumplimiento de esta disposición.

Sólo los actos y promociones que revelen un interés del recurrente por la prosecución del procedimiento interrumpen el término de caducidad.

**El énfasis y subrayado son propios.*

De la lectura de los artículos expuestos, se desprenden disparidades inmensas; por ejemplo, mientras que para el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal únicamente se imponen multas, amonestaciones y “recomendaciones” para que se cumplan sus sentencias, (esto debido a que es un órgano dependiente al Poder Ejecutivo), para los Tribunales dependientes del Poder Judicial se estipulan medidas que pueden derivar en responsabilidades de carácter administrativo, civiles y penales; aquí sí se prevé una sanción real por desacato, y si bien es cierto que el camino es largo para que se cumpla una sentencia, también es cierto que las consecuencias son diferentes y por ello las autoridades locales, para el caso del amparo, por lo general las cumplen en un término menor, que si se tratare de una resolución del Contencioso Administrativo local. Dejando ver con ello, que este último órgano colegiado, es obsoleto e incapaz de constituirse en un verdadero órgano rector de legalidad.

Derivado de lo anterior, tenemos que la falta de cumplimiento de una sentencia en materia de administrativa, sea interponiendo el juicio de nulidad o el juicio de garantías, debería tener como consecuencia el fincarle a los servidores públicos responsabilidades tales, que efficientaran su trabajo; es decir, que estos medios de control y/o presión logran que los funcionarios

responsables realizaran su trabajo y dejaran de lado las prácticas burocráticas, que tanto daño le hacen a este país.

Para tales efectos, se encuentra vigente la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, que en su artículo 13 consigna las sanciones en que pueden incurrir estos funcionarios, y que lamentablemente estamos aún lejos de reclamar cuando obtenemos un “mal servicio” de parte de estos entes. Se transcribe el artículo invocado para una mejor ilustración de lo aquí expresado.

“Artículo 13.- Las sanciones por falta administrativa consistirán en:

I.- Amonestación privada o pública;

II.- Suspensión del empleo, cargo o comisión por un período no menor de tres días ni mayor a un año;

III.- Destitución del puesto;

IV.- Sanción económica, e

V.- Inhabilitación temporal para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público.

Cuando no se cause daños o perjuicios, ni exista beneficio o lucro alguno, se impondrán de seis meses a un año de inhabilitación.

Cuando la inhabilitación se imponga como consecuencia de un acto u omisión que implique beneficio o lucro, o cause daños o perjuicios, será de un año hasta diez años si el monto de aquéllos no excede de doscientas veces el salario mínimo general mensual vigente en el Distrito Federal, y de diez a veinte años si excede de dicho límite. Este último plazo de inhabilitación también será aplicable por conductas graves de los servidores públicos.

En el caso de infracciones graves se impondrá, además, la sanción de destitución.

**El énfasis y subrayado son propios.*

Es de esta manera como el particular afectado puede hacer valer sus derechos ante las instancias y órganos respectivos para la restitución de un derecho, que no siempre es sencillo y que lleva implícito mucho tiempo en

substanciar, pero que al final de cuentas, en caso de que les asista la razón jurídica, se podrá conseguir y obtener lo que por derecho le corresponde.

Lamentablemente no tenemos una cultura de denuncia y a mi consideración estamos acostumbrados a que cualquier funcionario nos pisotee, nos maltrate o nos menosprecie, sin entender que estos servidores públicos son nuestros empleados y que su deber es atendernos eficazmente, y en el mejor de los términos.

Pero nuestra ignorancia y apatía los fortalece y los hace casi invencibles ante nuestros ojos, creando con ello un estado de inferioridad que inicia ese mal que tanto nos aqueja y en el que todos hemos caído: la corrupción.

Por ello, en medida que entendamos nuestros derechos y que cumplamos nuestras obligaciones, podremos encontrarnos ante un mejor escenario y estaremos en posibilidad de exigir que las autoridades cumplan con sus funciones y obligaciones, en beneficio de nuestra sociedad y de nosotros mismos.

De esa forma, podemos concluir que el camino a la justicia no es sencillo y que en ocasiones parece tortuoso, dadas las trabas que las propias autoridades ponen en él. Nuestros ordenamientos legales, como todo acto emanado del hombre, son perfectibles, pero esto requiere de voluntad, conocimiento del tema, amplio criterio, disposición para escuchar a todos los actores y conocer todas las posturas, pero sobre todo requiere de capacidad de las personas que nos sirven.

Hoy en día vemos que existen diversas propuestas e iniciativas de ley, para modificar diferentes normatividades, entre ellas la Ley de Transporte y Vialidad y la Ley Orgánica del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, esto para, perfeccionar procedimientos y eficientar actuaciones, hechos que merecen especial atención dados los antecedentes que en este sentido se tienen.

A mi juicio y tomando como base lo que en medios se ha conocido, la propuesta de reforma a la Ley de Transporte y Vialidad, tiene como principal objetivo endurecer las ya de por sí fuertes sanciones a los concesionarios, permisionarios y demás entes regulados por ella, y tener elementos que les permitan hacer más sencillo revocar las concesiones sin mayor trámite que la propia orden de la autoridad, pero poco se puede comentar y profundizar al respecto, ya que es aún un proyecto y se desconocen los alcances y modificaciones concretas que se proponen.

Por otro lado, la reforma que se ha expuesto, las modificaciones de fondo y forma en la estructura y normatividad del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, abarcarían al Estatuto de Gobierno, a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, así como a la Ley Orgánica del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, y en conjunto a sus Reglamentos, además de que ésta tiene repercusiones que afectarían la ya devaluada credibilidad de este órgano jurisdiccional.

Una modificación que tendría peso y sería benéfica para todos, es la de dotar a este órgano de una real autonomía, para que sus determinaciones fueran cumplidas a la letra y, en caso contrario, pudiera imponer sanciones de peso en contra de las autoridades que las desacataran.

Pero contrario a eso, hemos escuchado o leído en algunos medios de comunicación que la propuesta principal para modificar al Tribunal, está la de integrar un órgano de control, éste sí con facultades coactivas para supervisar las actuaciones del personal que labora en esta institución; es decir, crear una especie de Contraloría para que vigile, regule y sancione tanto a secretarios de Acuerdos, Magistrados y en general al personal que presta sus servicios a esa entidad, por actos que a juicio de esta Contraloría sean “contrarios” a derecho.

Es importante señalar que en gran medida los juicios que se interponen ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, y que combaten actuaciones de las autoridades de esta ciudad, son resueltos en gran medida (sin que esto sea una regla) a favor del ciudadano que acude a este

órgano a exigir se le imparta justicia. Pero esto no sucede por capricho o voluntad de los Magistrados que conocen, ni por analogía, sin estudio previo y en beneficio de los particulares o porque este Tribunal esté en contra de las actuaciones de las autoridades del Distrito Federal, sino por el contrario: esto se presenta dada la inadecuada aplicación de la norma por parte de la propia autoridad del Distrito Federal que la ejecuta al “*ahí se va*”, es decir, los mismos funcionarios no se ajustan a lo que establece la norma y, por tanto, sus actuaciones son susceptibles de anularse por la vía del juicio de nulidad.

Ahora bien, debemos tener presente que este órgano juzgador es un ente creado para salvaguardar los derechos de los habitantes de la capital y su función primordial es velar por la correcta aplicación de la ley. Es un Tribunal de legalidad, y ante la violación de este principio de derecho, resuelve en consecuencia, y frente tal situación las autoridades del Distrito Federal, en vez de corregir el vicio que ocasiona la declaración de nulidad, pretenden coartarle a los Magistrados sus facultades, amenazando con un organismo que los sancione si resuelven contrario a sus intereses.

Esta es una mera apreciación a título del que suscribe, pero no es absurdo concluir esto, dada la afectación que le causa al Gobierno local las determinaciones de este Tribunal, y es más sencillo limitar a este órgano, que corregir los vicios, que tan arraigados están en los funcionarios que laboran en las dependencias de gobierno, hecho que revierte mayor importancia por el agravio que se le causa a la sociedad con esto.

Es relevante aclarar que los juicios que se substancian ante este órgano colegiado, pareciera que lo pierden las autoridades del Distrito Federal, desde el momento mismo que nace a la vida jurídica el acto administrativo, y no por criterios tendenciosos de las Salas del Tribunal. Así, estos juicios se resuelven a favor del particular por la ineficiencia de las propias dependencias y funcionarios públicos, aunado a la ignorancia del contenido de las leyes que estos mismos aplican.

El marco normativo en materia administrativa con sujeción a nuestra Carta Magna, si bien no es perfecto, sí es perfectible y establece hipótesis precisas, requisitos claros y procedimientos concretos a los cuales se debe de sujetar todo acto que emane de la autoridad, no dejando que éstos se ejecuten al libre albedrío del funcionario para cumplirlos.

A juicio del signatario, si bien es cierto que se requieren modificaciones de fondo, en leyes, reglamentos y en las propias autoridades, también es cierto que lo que hace falta en primera instancia es dotar a este órgano jurisdiccional de otorgarle poder coactivo, para hacer efectivos sus pronunciamientos (tema que se abordará en el capítulo siguiente) y no erróneamente limitarlo y restringirle sus actuaciones al capricho de las autoridades afectadas por su propia ineficacia e incompetencia.

Es sencilla la solución a tanta controversia que se instaura en contra del Gobierno del Distrito Federal, siendo ésta a *grosso modo*: la de capacitación y profesionalización de los funcionarios públicos, así como erradicar de fondo la corrupción, que tanto afecta a la administración pública del Distrito Federal; temas que para nada son sencillos, dado el esfuerzo que implica y los intereses que afecta, pero si queremos ser mejores como personas y como país, debemos dar ese primer paso y éste es el momento de hacerlo.

CAPITULO CUARTO

Renovación legal e institucional en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

En este capítulo, el suscrito pretende, en base a los puntos expuestos en este trabajo, mostrar la necesidad de modificar el marco jurídico para la adecuada y eficaz actuación de las autoridades del Distrito Federal encargadas de la aplicación de las normas en materia de transporte de pasajeros y sus coadyuvantes, y que con ello no se deje en estado de indefensión a los sujetos que se encuentran supeditados a estas actuaciones.

Modificaciones que se deben de realizar con el fin único de que se actúe en estricto apego a derecho, y no se violenten las garantías de los visitados y, en caso de ser procedente, se dé celeridad y seguridad jurídica a todos los sujetos que se encuentran íntimamente relacionados con este medio de trabajo.

Para lograr este objetivo, se requiere que concurren voluntades para un fin común, que beneficiaría a todos los grupos relacionados a este medio de transporte: autoridades, legisladores, permisionarios, concesionarios y usuarios.

Es importante que las personas que intervengan en esto conozcan la problemática que aqueja a este sector y tengan una perspectiva más allá de su esfera de acción; es decir, que los legisladores y autoridades conozcan de fondo el tema que van a regular, que en términos reales se inmiscuyan en las necesidades que se presentan día a día para lograr con ello una óptima estructuración de las normas que crearán y aplicarán en su momento.

Por otro lado, el permisionario, concesionario o ente que se ubique en los supuestos de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá de contar con un enfoque más profesional y con conocimiento de fondo también de las necesidades que se presentan a diario en este sector; es decir,

estos sujetos requieren, de igual forma, cumplir con un perfil determinado para poder prestar el servicio por sí o por medio de terceros, en aras de la adecuada relación entre autoridades y prestadores de servicio que dará como resultado el beneficio de los usuarios finales.

Es por eso que se requiere que todos los actores: autoridades, usuarios, legisladores y prestadores de servicio dejen de ver a este medio de producción como un botín al que se le explota y condiciona para beneficio propio.

De esta manera, se propone el siguiente punto, que puede ser la base para la completa reestructuración que requiere este sector y que tanto peso encuentra en la vida diaria de nuestra ciudad.

4.1 Reestructuración integral y unificación de la normatividad legal vigente que regula al transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

De forma general, en este trabajo hemos comentado que existen diversos ordenamientos y autoridades que regulan, aplican y sancionan a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por lo que se propone se unifiquen criterios, normatividades y autoridades con el fin de dar certeza jurídica a los gobernados.

Es un tema complejo, dada la diversidad de intereses que están relacionados entre sí y a la multiplicidad de leyes que regulan el tránsito de vehículos en la Ciudad de México y en su zona conurbada, siendo éstas, en términos generales, las siguientes: el Reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal, que aplica la Secretaría de Seguridad Pública; la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte, que aplican de forma aleatoria las Secretarías de Transporte y Vialidad, y Seguridad Pública, así como las Delegaciones Políticas, a quienes también se les confirió esa facultad.

La Ley del Medio Ambiente, que aplica la Secretaría de Seguridad Pública y la Secretaría del Medio Ambiente, por conducto de las autoridades que comisiona ex profeso para ello.

Resulta importante señalar que los vehículos matriculados en el Distrito Federal y dispuestos para el traslado de personas, cubren derroteros con destinos a los municipios conurbanos del Estado de México, por lo que se someten a nuevas jurisdicciones, nuevas autoridades y nuevos ordenamientos legales que les son aplicados indistintamente a los que rigen en el Distrito Federal, teniendo como casos más representativos, en primer lugar, el que aplica la Secretaría de Transportes del Estado de México.

Este Reglamento, denominado de “*Transporte Público y Servicios Conexos*”, establece un procedimiento administrativo similar al que se estudió en el Capítulo Tercero de este trabajo ,y al igual que en el Distrito Federal, las autoridades Estatales retienen bajo su resguardo en depósitos vehiculares concesionados a los vehículos visitados como garantía de pago por las sanciones que se pudieran imponer. Este Reglamento también se aplica a los vehículos y unidades de transporte que circulen en los Municipios conurbanos.

También resulta aplicable, como norma de control para la circulación de todo tipo de vehículos, el Reglamento de Tránsito Metropolitano, vigente específicamente en el Estado de México. Aquí vale hacer una precisión importante para comprender mejor: existen dos Reglamentos en uso con el mismo nombre para dos entidades (Distrito Federal y Estado de México) y que son sustancialmente diferentes entre sí, en donde para la segunda Entidad, son autoridades competentes de forma indistinta la Policía Municipal y la Policía Estatal para su interpretación y aplicación.

En este sentido, es de resaltar y sólo de manera ilustrativa, que a pesar de compartir el mismo nombre: “*Reglamento de Tránsito Metropolitano*”, no comparten el mismo contenido, ya que establecen supuestos normativos y sanciones diferentes entre sí.

En este universo de autoridades y de ordenamientos legales que son aplicables y que regulan a un mismo sujeto (el que se encuentre atrás de un volante), se requiere una transformación de fondo a las instituciones del Distrito Federal que conocen y regulan el tema del transporte; en donde se unifiquen criterios y voluntades y se determine que sea un sólo Ente quien conozca y aplique la normatividad específica. Esto es que un sólo oficial o servidor público vigile en materia de tránsito de vehículos y con ello imponga las sanciones que correspondan, caso contrario a lo que sucede hoy en día, en donde son interminables las autoridades facultadas y diferentes las leyes y reglamentos los que rigen.

Obtener un consenso y lograr este objetivo es de muy difícil consecución, ya que, como se ha mencionado, existen muchos intereses de por medio que se verían afectados.

En caso de ser tomada en consideración esta propuesta, se requiere de la voluntad real y firme de legisladores y autoridades, para llegar a una solución factible a los problemas que en materia de tránsito de vehículos, y en especial al transporte de pasajeros se presentan día a día en nuestra Ciudad.

Esto es, legislar en la materia para que se norme y regule en el sentido de que los sujetos que ejerzan labores de inspección, vigilancia y demás funciones relativas a la materia de tránsito de vehículos y transporte en general, cumplan con un perfil específico, para que su desempeño sea profesional y apegado a la ética, tratando con ello de abatir ese mal tan arraigado en nuestra sociedad llamado corrupción. Así como también establecer estrictos controles de vigilancia, con el fin de que se combatan los vicios que tan arraigados se encuentran en nuestra sociedad, y que con ello se logre salvaguardar la esfera jurídica de los gobernados y se actúe en estricto derecho y apego a la ley en beneficio de todos, transparentando de esta manera el ejercicio del poder que detentan nuestros gobernantes.

A fin de ejemplificar lo que aquí se enuncia y acreditar la concurrencia de leyes que rigen en la materia de tránsito de vehículos y en particular con el

transporte de pasajeros, encontramos que una misma conducta se contempla, y se tipifica en tres ordenamientos vigentes en el Distrito Federal y en cada uno de ellos se sanciona de forma diferente al posible infractor.

Se puede incluso, en un caso excepcional, aplicar a un mismo tiempo las tres multas referidas a un mismo sujeto, lo cual resulta violatorio del Artículo 23 Constitucional, que establece: *“nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito”*, toda vez que queda abierta la posibilidad de aplicar los tres ordenamientos de manera conjunta y por dos o quizá tres autoridades distintas.

Este punto se ejemplifica perfectamente con lo siguiente:

Tenemos que el Reglamento de Tránsito Metropolitano establece en su artículo 22 fracción I lo siguiente:

“Artículo 22.- Los conductores de vehículos de transporte público de pasajeros deben:

I. Conducir con licencia – tarjetón, portar placas de matrícula o el permiso provisional vigentes;

El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo, se sancionará con base en la siguiente tabla, sin perjuicio de lo dispuesto por la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte”:

<i>Fracción</i>	Sanción con multa equivalente en días del salario mínimo general vigente en el Distrito Federal
<i>I</i>	<u>80 a 100 días y remisión del vehículo al depósito.</u>

El artículo 156, fracción VIII, de la Ley de Transporte y Vialidad establece lo siguiente:

“Artículo 156.- Las infracciones cometidas en contravención de lo previsto en esta Ley por los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones, o sus representantes, conductores, empleados o personas relacionados directamente con el transporte de pasajeros o de carga, y/o con la incorporación de elementos a la vialidad, se sancionarán conforme a lo siguiente:

VIII.- En el caso de que los vehículos afectos a la concesión o permiso sean conducidos por personas que carezcan de licencia para conducir o ésta se encuentre vencida, se retirarán de inmediato de la circulación y se sancionará a los propietarios de los mismos, con multa de ochenta a

cien días de salario mínimo, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta días de salario mínimo, en el caso de unidades de carga.”

Asimismo, el artículo 102 fracción III, inciso 18, del Reglamento de Transporte también del Distrito Federal, se establece lo siguiente:

“Artículo 102.- Las infracciones cometidas en contravención a lo previsto en este Reglamento por los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones, o sus representantes, conductores, empleados o personas relacionados directamente con el transporte de pasajeros o de carga, y/o con la incorporación de elementos a la vialidad, se sancionarán conforme a lo siguiente:

III. Con multa y remisión a depósito de los vehículos cuando:

18) Los vehículos afectos a la concesión o permiso sean conducidos por personas que carezcan de licencia para conducir o ésta se encuentre vencida, se retirarán de inmediato de la circulación y se sancionará a los propietarios de los mismos, con multa de ochenta a cien días de salario mínimo, tratándose de unidades de pasajeros y de sesenta a ochenta días de salario mínimo, en el caso de unidades de carga.”

**El énfasis y subrayado es propio.*

Como se puede apreciar de la lectura de los artículos transcritos, en los tres ordenamientos que se invocan, en ellos se consigna la misma hipótesis normativa que es en este caso la falta de licencia, y la sanción que por esta falta se establece es diferente en todos ellos.

En el primer caso, la Secretaría de Seguridad Pública, por la comisión de esta falta, remite al corralón a la unidad, emite la boleta de infracción correspondiente, aquí es la propia autoridad quien resuelve sobre la situación jurídica de la unidad detenida, pudiendo darle parte a las autoridades de Transporte y Vialidad para que conozcan y actúen en competencia, como lo establece el párrafo segundo en cita o en su caso ordenar el cobro de la multa referida y liberar la unidad una vez satisfecho este requisito.

Ahora bien, la Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Transporte, que de forma general aplica la SETRAVI, al conocer de esta violación inicia el procedimiento administrativo respectivo remitiendo la unidad al depósito vehicular y emitiendo la Orden y Acta de Visita de Verificación, que

recaiga, resolviendo, en su caso, la liberación por no adecuarse la conducta o la imposición de la multa y obligación de pago como condicionante para la liberación de la unidad retenida, como ya se ha explicado en el capítulo tercero de esta investigación

Esto es, sólo cuando conoce esta autoridad (Transporte y Vialidad) se inicia el procedimiento administrativo de aplicación de sanciones en el transporte público. Esto sin dejar de lado las facultades con las que cuentan las Delegaciones Políticas para interpretar y aplicar en forma conjunta o separadamente estos mismos ordenamientos.

De esta manera, podemos concluir que estamos ante una concurrencia de facultades en donde, para un mismo supuesto, existen dos o más autoridades que conocen y substancian procedimientos administrativos diferentes, pero con dos resultados que culminan de forma genérica con la imposición del crédito fiscal y por tanto la obligación de pago, con lo cual se podría estar en una violación a lo previsto en el artículo 13 constitucional, dado que éste establece que: "*Nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni tribunales especiales*", siendo que, en estricto sentido, al existir tres ordenamientos que castiguen a una misma conducta, las autoridades que conozcan y sancionen se erigen como tribunales especiales, lo que es contrario a derecho y violatorio de las garantías individuales de los sujetos sometidos.

Debido a estas incongruencias que se presentan en los diversos ordenamientos que se aprecian a simple vista y que transgreden en todo momento la esfera jurídica de los gobernados, es por lo que se requiere se reorganicen las instituciones y se redistribuyan y deleguen funciones, para que el servidor público encargado de aplicar la normatividad particular, cubra un perfil determinado y cuente con capacitación constante, que permita un grado de profesionalización congruente a las necesidades de la población de esta Ciudad capital.

En relación a nuestros legisladores, se requiere que éstos promuevan iniciativas de ley, pero acorde a la situación actual de la Ciudad, y en atención

a las necesidades reales de la población, incluyendo en ellas la participación de los permisionarios, concesionarios o autorizados, que son las personas que directamente conocen la problemática que les aqueja. Y, en ese sentido, no sólo promulgar en cada periodo ordinario de sesiones leyes y reglamentos burdos, ineficientes, y que no se ajustan a las necesidades de la metrópoli, y más aún, sin conocimiento de causa, dado que es muy común que las leyes que promulgan se basen en políticas populistas, tomando como bandera la opinión parcial de los medios de comunicación o en la mala fama que tiene este sector productivo, pero sin adentrarse de lleno en la problemática y necesidades que se presentan día a día y que culmina con el desfase y atraso en los medios de transporte de pasajeros.

Por ello, la propuesta concreta que se presenta en este sentido se ciñe a lo siguiente:

Partiendo de las atribuciones con las que cuenta la Secretaría de Transporte y Vialidad, mismas que le son otorgadas por la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, en su artículo 31, que establece, entre otras, las de expedir la documentación para la matriculación de todo tipo de vehículos que circulen en esta ciudad, independientemente del uso al que estén destinados; realizar estudios sobre tránsito de vehículos; autorizar, cuando procedan, las concesiones o permisos; coordinar actividades en materia de vialidad y transporte con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione con estas materias.

Como se observa de las atribuciones que le son encomendadas a esta Secretaría, su competencia es muy amplia, pero a su vez limitada, ya que las funciones que le deberían ser innatas, como la de conocer y aplicar las leyes y reglamentos en materia de tránsito a todo tipo de vehículos, le son otorgadas a otras autoridades, dejando con ello inconclusa su función primordial, ya que sólo se le confían cuestiones de carácter técnico-administrativo y solamente puede aplicar procedimientos de sanción a un grupo muy pequeño del universo de vehículos que transitan en la ciudad.

Así, encontramos que la Secretaría Transporte y Vialidad tiene poder coactivo para practicar visitas de inspección y vigilancia así como para, sustanciar procedimientos administrativos diversos, imponer multas y aplicar sanciones, retener unidades como garantía y condicionando la devolución de éstas al pago de los montos que se establezcan dentro del procedimiento fijado por la norma, pero solamente como se mencionó, a un sector específico de la población.

Es por ello que se busca se amplíen las atribuciones y facultades a esta Secretaría para que su rango de acción sea mayor y su competencia sea plena a todos los vehículos que transitan en esta capital.

Por otro lado, la función primordial de la Secretaría de Seguridad Pública es, entre muchas otras, la de vigilar y prevenir la comisión de delitos, salvaguardar el buen orden, mantener la tranquilidad y la paz pública, consignar ante las autoridades correspondientes a las partes para que se realicen las diligencias necesarias y deslinden responsabilidades en cuestiones del orden penal o de justicia cívica, así como también presta servicios de cuerpos de seguridad privada, bajo la figura de Policía Bancaria e Industrial, entre muchas otras funciones que estos cuerpos de seguridad realizan.

Encontramos que a estas actividades se le agregan las de vigilar el cumplimiento del Reglamento de Tránsito Metropolitano y en caso de conocer de alguna violación a éste, para actuar en consecuencia. Luego entonces, tenemos que existen dos autoridades que realizan las mismas funciones de inspección para el cumplimiento de sus reglamentos en materia de tránsito, pero en el caso concreto de la Secretaría de Transporte y Vialidad sólo se enfoca a los vehículos de transporte, sean de carga o de pasajeros en sus diferentes modalidades; y para Seguridad Pública su competencia es general. Esto es, no tiene limitación alguna para sancionar a cualquier vehículo que circule en el Distrito Federal.

Se pretende que se le otorgue a la Secretaría de Transporte y Vialidad todas y cada una de las funciones y atribuciones de regulación, vigilancia y sanción en materia de tránsito, con las que cuenta la Secretaría de Seguridad Pública, las Delegaciones Políticas y demás autoridades que conozcan del tema, para que SETRAVI sea el único órgano encargado de la aplicación de las leyes y reglamentos que en materia de tránsito de vehículos se expidan.

Como consecuencia de lo anterior, se le debe retirar a la Secretaría de Seguridad Pública todas y cada una las atribuciones que en materia tránsito se le ha dado, para que su función sea única y exclusivamente la de prevenir, vigilar, guardar la seguridad de la población y auxiliar a las autoridades que así lo requieran.

Si este objetivo se lograra, podríamos obtener como resultado y en beneficio de la población un cuerpo de policía que desarrollara única y exclusivamente las funciones para lo cual fue creado, que son, a *grosso modo*, la seguridad, y tendríamos Transporte y Vialidad, como única autoridad que se encargaría de todo lo relacionado al tránsito de vehículos y sus vialidades, así como del control y aplicación de los ordenamientos legales que sean expedidos en relación a esto, sin restarle ninguna cualidad de las que cuenta ahora.

De esta manera, se obtendría una sola autoridad que conocería y resolvería de las cuestiones de carácter puramente administrativo, relacionadas al cumplimiento de las leyes u ordenamientos que en materia de tránsito de vehículos sean aplicables y expedidos y un cuerpo de seguridad pública idóneo.

Para ello, la Secretaría de Transporte y Vialidad deberá contar con una Unidad o dependencia creada única y específicamente para la vigilancia y correcta aplicación de estas leyes y reglamentos de tránsito en el Distrito Federal, con el propósito expreso de evitar la invasión de esferas entre sujetos de la Administración Pública. Se lograría con esto que el gobernado tenga certeza jurídica de que tiene a su servicio autoridades eficientes y profesionales.

Como se comentó, este asunto en particular podría considerarse casi imposible de lograr, dada la divergencia de criterios y la oposición que podría encontrarse por parte de legisladores, autoridades y otros actores que pudieran verse afectados, ya que a mi parecer se tocarían intereses particulares, dada la gran cantidad de reformas que se requieren hacer para que esto se consiga.

Por tanto, es necesario modificar y reformar, con fundamento en nuestra Constitución Política y el Estatuto de Gobierno, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, para que se reasignen competencias y amplíen facultades a la Secretaría de Transporte y Vialidad; y la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Pública, para que se le retiren funciones en materia de tránsito de vehículos y sólo se concentre su actividad en la seguridad de la población de la Capital.

En este sentido, se tendrá que promulgar una nueva Ley de Transporte y Vialidad y su Reglamento, en donde sólo el sujeto facultado para aplicarlo sea la propia SETRAVI, restándole cualquier potestad en materia de tránsito de vehículos, vialidades, vigilancia y control, expedición de documentación y otros a las demás autoridades, como es el caso de las Delegaciones Políticas, que hoy pueden conocer y sancionar en la materia.

De esta manera, obtendríamos en beneficio de la población una Secretaría de Transporte y Vialidad eficiente, la cual conocería únicamente del tema del tránsito de vehículos, vialidades, transporte y todo lo concerniente a su materia, y por tanto se liberaría presión, recursos y elementos a Seguridad Pública para que ésta realizara de manera efectiva las labores encaminadas a la salvaguarda de la población, función que parece hoy estar relegada a un mejor tiempo por intereses políticos.

Con esta reestructuración que se propone, los actos de las autoridades estarían legitimadas de hecho y de derecho, ya que se ceñirían a lo previsto en la Ley marco, y con ello se perfeccionarían los procedimientos realizados y se subsanarían los errores que hasta ahora adolecen los actos administrativos

aplicados, lo que beneficiaría al erario local, ya que no se vería tan afectado por las devoluciones de pago que están obligados a efectuar cuando se interponen medios de defensa en contra de los procedimientos mal aplicados, resultando así en un mayor ingreso a las arcas del Gobierno.

Por medio de este trabajo hemos podido observar a grandes rasgos la evolución e impacto que ha tenido a lo largo de la historia moderna de nuestra ciudad, el tránsito de vehículos y la transportación de personas y, con ello, la necesidad de tener órganos que controlen y regulen a estos sectores; por tanto, y debido a que el cambio no se puede detener, éste es, a título personal, el siguiente paso obligado que deben dar las autoridades locales para ir acorde a nuestros tiempos y con ello acceder a la modernidad y cambio que tanto reclama la población por parte de los medios de transporte concesionados.

4.2 Creación de un Órgano colegiado encargado de la vigilancia y correcta aplicación de la norma legal aplicable en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal.

Debido que el presente trabajo se encuentra enfocado al procedimiento administrativo que aplica la SETRAVI a los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y dada la importancia que tiene este sector en el desempeño diario de la población, por el número de personas que se trasladan en él y el impacto económico que esto representa, es por lo que se propone que se establezcan medios de control y vigilancia que regulen las acciones de las autoridades, para que no se incurra en exceso al practicarlos y se transgredan con ello los derechos y garantías de los gobernados, como lamentablemente ocurre en la actualidad.

Es de todos sabido que nuestro país se encuentra preso de vicios tan arraigados que parecen ya inherentes a la población y si esto se liga a la falta de instrucción, confluye inminentemente en un nulo desarrollo, que nos tiene sumergidos en la mediocridad, siendo el más importante de ellos la corrupción; es de ahí que nace la necesidad de crear un órgano alterno de control y vigilancia para que certifique que los labores de la autoridad se ejecuten en

estricto apego a derecho, sin vulnerar dolosamente la esfera jurídica de los gobernados.

Es por esta razón, que se propone la creación de un órgano vigilante de autoridades y prestadores de servicio, con facultades para emitir consejos, recomendaciones o resoluciones, que deberán atender todas las partes, con participación de todos los grupos que intervienen en el sector del transportista; esto es, integrado por autoridades del Gobierno del Distrito Federal, con representación de la Secretaría de Transporte y Vialidad, Permisarios o Concesionarios, particulares que representen a la ciudadanía y a los usuarios, y una autoridad Federal adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que supervise los trabajos que éstos desempeñan, con el fin de que no se incurra en excesos o se favorezca a un sector por encima de otro.

El órgano que se propone crear podría materializarse en la figura de Consejo Consultivo, como órgano de consulta y opinión de y para los ciudadanos y prestadores del Servicio Público en sus diferentes modalidades, y con objeto de vigilar las funciones de las autoridades del transporte al momento de aplicar la ley o reglamento correspondiente y, en su caso, para que medie entre partes para la solución de conflictos.

Este órgano de nueva creación quedaría vinculado a la Secretaría de Transporte y Vialidad o a la Consejera Jurídica del Gobierno del Distrito Federal, la cual gestionará los apoyos necesarios para este nuevo ente y garantizar con esto su adecuado funcionamiento.

Este Consejo Consultivo deberá estar integrado proporcionalmente por autoridades que conozcan de fondo el tema y la problemática que ha acompañado al transporte a lo largo de la historia, de concesionarios y permisarios que tengan experiencia suficiente en la rama del transporte y tránsito de vehículos, y que no deberán ser líderes o representantes sindicales, de líneas camioneras, de asociaciones de taxistas, de agrupaciones sociales, o cualesquiera otro que les dé personalidad de representación a nombre de terceros, ya que la idea principal de este proyecto es que esté integrado por

personas directamente inmersas en el sector, y no lleguen a él vicios e intereses políticos o económicos; deberá también integrarse por ciudadanos que cuenten con reconocido prestigio o calidad moral suficiente para ostentar el cargo y pronunciarse al respecto, así con la pluralidad de sujetos llegar de forma consensada a la solución de los problemas que tanto aquejan a este sector.

Así, el Consejo Consultivo del *Transporte* podrá estar conformado de la siguiente manera: Presidente (elegido por los integrantes del Consejo Consultivo), Secretario Ejecutivo (elegido por los integrantes del Consejo Consultivo), Consejeros, que podrán ser autoridades del transporte, permisionarios o concesionarios, y ciudadanos que representarán a los usuarios y a la población en general. Invitados permanentes, que podrán serlo: el Jefe de Gobierno y el Secretario de Transporte y Vialidad, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, y las personas que considere pertinentes el Consejo Consultivo.

De esta manera, los integrantes del Consejo Consultivo se renovarán cada dos años, en periodos intercalados. Esto es, en un primer cambio de integrantes se relevará a una tercera parte y en el siguiente periodo a otra tercera parte, y así sucesivamente con el fin de que el Consejo siempre cuente con personal debidamente enterado de los asuntos y problemáticas que se presenten en cada momento.

Este Consejo, para la renovación de sus integrantes, formulará una propuesta de candidatos a consejeros al Presidente del Consejo, para su consideración y aprobación en caso de ser procedente, aspirantes que deberán reunir el perfil y experiencia requerida para el puesto, que de ninguna manera será excusable, los cuales deberán de ser ratificados por el Jefe de Gobierno y el Secretario de Comunicaciones y Transportes, (autoridad Federal)

Las atribuciones del Consejo Consultivo serían, entre otras, las siguientes:

A) Vigilar la correcta aplicación de las leyes que en materia de tránsito y transporte apliquen las autoridades de la SETRAVI, y en su caso proporcionar información y emitir opiniones y/o consejos en materia de tránsito, vialidades y transporte, sobre las violaciones o trasgresiones que cometan autoridades o prestadores de servicio de transporte.

B) Anular o convalidar los actos o procedimientos administrativos que substancia la Secretaría de Transporte y Vialidad en ejercicio de sus funciones. Promover tareas de concertación en materia de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades entre concesionarios y las autoridades gubernamentales del Distrito Federal

C) Gestionar y resolver los asuntos que se le formulen en el ámbito de su competencia y en su caso mediar en los conflictos que se presenten entre autoridades y la población en general, cooperar con todas y cada una de las dependencias y autoridades que requieran su intervención u opinión.

D) Promover la colaboración ciudadana en materia de transporte para conocer de fondo toda la problemática que se suscite y presentar con ello propuestas de solución; de igual forma, conocer y opinar sobre los programas gubernamentales en el ámbito de la materia, así como todas las demás que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto.

Además de la conformación de este organismo, todos los sujetos que se situarán bajo los lineamientos de la Secretaría de Transporte y Vialidad, y que obtendrán seguridad jurídica de que, ante posibles violaciones de fondo y forma por parte de las autoridades competentes, este ente jurídico conocería y resolvería a la brevedad, para la mejor solución de su problemática.

Con ello, permisionarios, concesionarios o prestadores del servicio público de pasajeros en el Distrito Federal y la población en general, que bajo este marco normativo se ubique, serán “vigilados”, regulados y sancionados por las autoridades dependientes de la SETRAVI, y ésta, a su vez, será

supervisada por el órgano colegiado (*Consejo Consultivo*) propuesto a efecto de darle certeza jurídica a las partes y se actúe conforme a derecho en beneficio del bien común y una adecuada actuación de gobierno.

Esta propuesta nace en razón de que se encuentran debidamente documentadas las faltas que cometen las autoridades al momento de emitir los actos de su dominio, en particular al iniciar y substanciar el procedimiento administrativo de aplicación a sanciones en el transporte público de pasajeros en esta capital, hecho que se puede constatar día a día.

La idea central de esta ponencia, es que no se vulneren garantías de los sujetos que se encuentren bajo la normatividad correspondiente, y que las autoridades actúen en estricto apego a derecho en todo momento; por ello, al existir un órgano que vigile y en su caso sancione estas actuaciones, las autoridades tendrán que adecuar perfectamente sus procedimientos a lo que señala la norma jurídica, y no a la errónea interpretación que hoy día se presenta.

4.3 Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y el otorgamiento de poder coactivo y facultades coercitivas para el cumplimiento de sus decisiones jurisdiccionales.

Como se ha mencionado anteriormente en este trabajo, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal es un órgano dependiente del Ejecutivo Local, que si bien es cierto es autónomo y su función primordial es conocer y resolver sobre las controversias o que a su conocimiento se someten entre particulares y entidades de gobierno del Distrito Federal, éste no cuenta con facultades coactivas eficientes para hacer cumplir sus sentencias y resoluciones, por lo que este órgano jurisdiccional no cumple plenamente la función para las cuales fue creado, que es impartir justicia a todo aquel que lo requiera.

Es por ello que esta propuesta adquiere gran relevancia en este trabajo, dado que hoy en día las sentencias y resoluciones que pronuncian las Salas de

este Tribunal carecen de poder de ejecución, porque las autoridades que han sido condenadas (en un juicio substanciado ante este órgano) a reparar y restituir los derechos de los particulares afectados, hacen caso omiso a estos pronunciamientos, ya que únicamente se les imponen, por sus desacatos, multas que resultan irrisibles y que en el mayor de los casos son ignoradas.

En este sentido, son las mismas autoridades las encargadas de conocer y “sancionarse”, incurriendo con ello en una contradicción y absurdo legal, dado que no existe órgano que los regule o sancione eficazmente sus actuaciones, dejando al actor que ha vencido en las instancias legales correspondientes en completo estado de indefensión y con la necesidad de interponer un nuevo juicio, ahora de garantías, por incumplimiento de sentencia, lo que hace el camino a la justicia tortuoso e inaccesible para la gran mayoría, que prefiere dejar que se vulneren sus derechos en vista del futuro incierto que les espera ante tanta burocracia e ineficiencia por parte de las citadas autoridades.

El estado de indefensión en el que se encuentran hoy en día los gobernados de esta ciudad, constituye la necesidad primigenia y urgente de una reforma de mayor trascendencia y peso en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y las leyes que lo regulan, a diferencia de la elaborada en 2001.

Esta reforma que se pretende obtener debe de ser no sólo integral, sino de fondo en la composición y funcionamiento de este órgano jurisdiccional, ya que de nada sirve tener “plena autonomía”, si no cuenta con poder coactivo para hacer efectivos sus pronunciamientos.

Si es un paso importante que este Tribunal sea independiente, libre, al pronunciarse respecto a las controversias que a su conocimiento se someten; pero sus sentencias aún distan mucho de ser eficaces, ya que no existe un procedimiento práctico y efectivo que obligue a las autoridades a obedecer los mandamientos de estos Juzgadores, toda vez que es sólo por la imposición de multas ridículas e imposibles de hacer efectivas, por las que se pretende obligar a las autoridades a cumplir las determinaciones de los Magistrados de

este Tribunal, situación por la que, en la mayoría de los casos, las autoridades condenadas desatienden las sentencias y simplemente omiten cumplirlas.

En la práctica profesional diaria se presenta un caso que es de suma importancia exponer, para entender mejor el punto que aquí se plantea, el cual es el siguiente:

Una gran parte de las demandas de nulidad que se dirimen ante este Tribunal, las presentan los particulares con la intención de que quede insubsistente el acto administrativo natural y con ello se le restituyan los derechos que le hayan sido afectados.

Es decir que, si se impuso al actor una multa por un "X" concepto, y la misma se combate y se obtiene una sentencia favorable, el Tribunal deberá de condenar entre otros al Tesorero del Distrito Federal (si así se solicitó), a devolver las cantidades que le fueron enteradas por dicho concepto, en un plazo que en términos generales no exceda los veinticinco días hábiles a partir de que resulte firme la sentencia correspondiente.

Como se precisó en el Capítulo Tercero de este trabajo, para la devolución de las cantidades se requiere realizar un trámite interno ante la Tesorería del Distrito Federal, el cual se resuelve en un término promedio de ciento veinte días hábiles

Partiendo de este nuevo procedimiento que instaura la autoridad fiscal, y que se excede en mucho en el plazo que otorga el propio Tribunal para que se cumpla su determinación, es que se puede acudir a queja por incumplimiento.

La resolución de esta queja puede arrojar como resultado, una prevención y en su caso la imposición de una multa por desacato, tal y como prevé el artículo 83 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Es aquí precisamente en donde resulta incongruente e ineficaz el procedimiento de ejecución de sentencia, que prevé la propia Ley en comento, y éste es el punto nodal de la propuesta que el suscrito postula en el sentido de reformar la Ley adjetiva, en particular el Capítulo XI, denominado *“del cumplimiento de la sentencia”*.

Para no dejar en estado de indefensión a los sujetos que se presentan a solicitar la devolución de las cantidades que se ordenó devolver, se requiere se consignen en este capítulo medidas más severas y contundentes, con las cuales se obligue a las autoridades sentenciadas a que realicen los trámites necesarios en tiempo y forma, tal y como lo ordena el Tribunal Contencioso, y tal y como lo prevé el artículo 17 Constitucional párrafo tercero, en el sentido que *“se garantice la plena ejecución de sus resoluciones”*.

Si bien es cierto que el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, es hoy en día independiente, también lo es que sus resoluciones, como se ha mencionado, carecen de poder coactivo eficaz, para que sean atendidas, ya que la sola imposición de la multa que contempla el artículo 83 de la ley adjetiva, y que oscila entre los cincuenta y ciento ochenta días multa, misma que se puede reiterar infinidad de veces, y como mayor consecuencia, *“solicitarle”* al Jefe de Gobierno del Distrito Federal a que obligue al funcionario responsable para que cumpla la resolución, todo esto deriva en trámites burocráticos insulsos, tediosos y que ningún logro otorgan al particular.

Cada recurso de queja se resuelve en un tiempo promedio de tres meses contados a partir de que se presenta la promoción en cita, y depende de la carga de trabajo del propio Tribunal para determinar este plazo.

Por tanto, para que sea aplicable la primera multa por desacato, es necesario que transcurra un tiempo aproximado a los seis meses, haciendo con esto la impartición de justicia pobre en su actuar.

A mi consideración aquí sucede una práctica dolosa, de la cual se sirven las autoridades fiscales y que vulnera los principios Generales del Derecho, toda vez que dado que no cumplen la sentencia dictada por el Tribunal, éste como órgano jurisdiccional ordena imponer la multa correspondiente a la autoridad que desobedece y que en este caso constituye el mismo ente; es decir, la propia Tesorería es la autoridad que incumple y la encargada de aplicarse a sí misma la multa descrita, lo que resulta en una burla para los gobernados.

Por tanto, es urgente se reformen las leyes en esta materia, con el objeto de que el Tribunal de lo Contencioso pueda, en términos de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de Servidores Públicos, iniciar el procedimiento correspondiente y con ello fincar la responsabilidad a la que se haga acreedor el servidor que sea omiso en el cumplimiento de las determinaciones judiciales del Tribunal, pudiendo ir la sanción desde una amonestación privada o pública, pasando por la suspensión temporal del cargo, destitución, sanción económica, hasta la inhabilitación, en términos del artículo trece de la ley invocada.

Con esta modificación, la actuación de este órgano juzgador será eficaz, de hecho y de derecho, dando seguridad jurídica al gobernado por procurar justicia.

Dado que el Tribunal de lo Contencioso Administrativo es un órgano que surgió a la luz del Poder Ejecutivo del Distrito Federal, sus actos hasta ahora han requerido irse perfeccionando con el paso de los años para lograr plena autonomía. De esta manera, en el año 2001 logra su independencia del Gobierno local, avanzando a su ideal, por lo que esta renovación no debe detenerse en este punto y debe buscar erigirse como un órgano equiparado al Poder Judicial, el cual adquiera todos los derechos y atribuciones que el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal tiene para impartir justicia.

Como consecuencia de esto es que se requiere que el órgano legislador del Distrito Federal atienda las necesidades reales de la población, y deje de

lado sus pugnas internas por cuestiones ideológicas y populistas, que ningún beneficio arroja y sólo crean desconcierto y desconfianza en el ciudadano.

Con estas reformas, se lograría tener un Tribunal dotado del pleno ejercicio de sus facultades y garante de los poderes que integran el Estado, en beneficio de todos.

Como se ha mencionado a lo largo de este trabajo, estos puntos que se plantean pueden provocar escarnio en algunos sectores y grupos políticos de poder, dado que pueden afectar intereses particulares, pero si buscamos que nuestro pueblo salga adelante de la miseria en la que está envuelta y queremos sacudirnos de la mediocridad en la que vivimos, tenemos que convertirnos en actores, e iniciar el cambio de actitud, para hacer valer nuestros derechos frente a terceros y exigir de nuestros gobernantes reformas sustanciales que permitan el desarrollo y económico de todos nosotros, tal y como lo estableció el Constituyente de 1917.

CONCLUSIONES.

Por medio de este trabajo hemos podido conocer un poco más del transporte de pasajeros en el Distrito Federal, tema controversial que siempre está vigente ante nuestros ojos; se ha podido conocer la evolución que ha tenido desde que se comenzó a regular hasta nuestros días; así, hemos podido observar que en toda época, el papel de las autoridades ha sido importante y trascendente en la evolución o estancamiento de este sector productivo.

Como se refleja en el capítulo Primero de este trabajo y que de manera ilustrativa abordamos ahora, se han presentado de forma general tres sucesos de gran relevancia que han cambiado el curso y desarrollo de este sector y que han provocado desestabilidad, atraso, y un crecimiento desproporcionado de nuestros medios de transporte concesionado; situación que hoy se ve reflejada en todos los sectores de la población que hace uso de él y quienes resultan directamente afectados.

La primera intervención directa a cargo de las autoridades gubernamentales, se presentó con la expedición de la primera concesión que se otorgó para la prestación de este servicio; cuando el Virrey de Revillagigedo concedió el primer permiso a sus amistades cercanas, provocando el enriquecimiento del grupo favorecido; la segunda gran intrusión se dio cuando el gobierno del Presidente Manuel Ávila Camacho declaró la caducidad de las concesiones de las empresas Tranviarias en la Capital y requisó instalaciones y unidades a favor del Estado, creando con ello el Sistema de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, lo que hoy conocemos como trolebuses, empresa que hoy se encuentra en quiebra, laborando con números rojos y subsidiada por el Gobierno local para mantenerse y continuar en operación.

La última maniobra de grandes dimensiones que aplicó la autoridad en materia de transporte y que tiene repercusiones aún hasta nuestros días, fue la que se dio en el año de 1982, cuando el gobierno del Presidente José López Portillo, por conducto de su Regente, Carlos Hank González, expropió las concesiones, camiones e instalaciones, del llamado *Pulpo Camionero*, que había tomado gran fuerza para ese entonces, lo que propició un atraso de

dimensiones descomunales por parte de las autoridades en materia de servicios de transporte de pasajeros, que para cubrir la demanda de transporte de la sociedad crearon a la denominada *Ruta 100*, que al igual que el Sistema de Trolebuses quebró y desfalcó al erario local, dejando en un completo atraso Al parque vehicular, del que no se han repuesto los transportistas que posteriormente reingresaron al gremio, pero ahora de forma individual.

Con estas irrupciones del Gobierno y los débiles intentos que ha perpetrado por hacerse cargo del transporte de pasajeros, a mi interpretación ha quedado evidenciada la incapacidad de las autoridades para sacar adelante a este sector, ya que no es sencillo controlarlo y hacerlo rentable debido a las dimensiones, infraestructura y complejidad que requiere para su administración, en donde difícilmente un funcionario público ajeno a este sector y que lo represente por tres o seis años podrá controlarlo y conocerlo a intimidad.

Yo considero que, hoy nos encontramos ante un nuevo intento de las autoridades por hacerse cargo de los servicios públicos concesionados, en especial el del transporte de pasajeros; de esta manera y con la creación del llamado metrobús, podemos constatar a unos años de su funcionamiento y en base a los pobres resultados arrojados, que es un sistema inadecuado para nuestra Ciudad, mal planeado, inoperante y que no satisface las necesidades de la población, quedando rebasado completamente, pero que es defendido a capa y espada por las autoridades, por ser su programa maestro en materia de transporte.

Mi postura en este sentido es que con estas intervenciones del Gobierno Local y con las trabas que pone para permitir la modernización del sector, aplicando medidas populistas, únicamente ha logrado conseguir el atraso de estos sistemas y que se enriquezca un pequeño grupo de poder, pero sobre todo se deja visible a todas luces la incapacidad de las autoridades para gobernar y regular a este medio tan importante en la economía de la Ciudad.

De esta manera, es dable señalar que antes de 1982, cuando se requisaron todos los autobuses e instalaciones y se creó con ello la extinta

Ruta 100, el parque vehicular que prestaba el servicio de transporte de pasajeros, estaba compuesto únicamente por autobuses urbanos, unidades creadas específicamente para este fin, pero que después de la incautación que se presentó en esa época y ante la mala funcionalidad de la empresa del gobierno (Ruta 100), se abrió el camino a un nuevo actor, una nueva figura que surgió con gran fuerza y que prestó el servicio de forma particular individual y nuevamente autorizada y concesionada: los peseros, autos con capacidad para cinco personas y que después mutarían a lo que hoy conocemos como microbuses.

Este nuevo actor creció de forma descontrolada, lo que dio pie a la creación de nuevas rutas de transporte, a la par de la necesidad de transporte de la población, cada vez más en aumento, esta situación que aprovecharon los gobiernos locales fue utilizada como botín político porque representaba a un grupo importante de la población, con gran fuerza, pero sobre todo ignorante y manipulable.

Con este crecimiento desmesurado, aumentaron, también, los problemas del Distrito Federal. En 1982, año trascendental en este gremio, existían líneas organizadas, perfectamente establecidas, con personalidad jurídica propia y un solo representante o apoderado legal, con quien “lidiar” y entenderse, y hoy en día son entes autónomos diversificados y pulverizados en la población, que si bien es cierto están concentrados en rutas, su representación es puramente individual; se observa que existen agrupaciones que realizan sus trámites y fungen como representantes ante las autoridades, pero que en la especie carecen de poder real más que el de mantenerlos unidos, imposibilitando de esta manera un correcto control, regulación y empadronamiento, debido a que las concesiones y permisos cambian de titular de forma desmedida y sin control, por lo que las personas que han ingresado a esta área de trabajo es heterogéneo, diversificando el perfil de éstos, que en ocasiones son sujetos que poco entienden del tema en el que están inmersos.

En mi opinión, el sector del transporte público sigue siendo, en la actualidad, un negocio lucrativo para las autoridades, un botín político, del que se sirven todos los que en él intervienen, de manera particular beneficia a los

políticos y funcionarios públicos en turno, que para acceder a puestos de poder, los utilizan como bandera, a cambio de beneficios o prerrogativas o, en otros casos, por medio de ataques indiscriminados, todo con el único objetivo de ganar más partidarios y obtener simpatías de toda índole.

Yo creo que la actual situación económica mundial que se está padeciendo a través de la inflación, aunado a la irreal política popular y paternalista que el gobierno del Distrito Federal proclama, se refleja en una desfasada tarifa por el uso de transporte de pasajeros en general, que dista mucho de cubrir los altos costos que implica la prestación del servicio de transporte público.

Es decir, la limitación en el incremento de las tarifas y la inflación que se vive hoy en día, junto con la campaña de castigo que tiene el gobierno local, ha provocado la incosteabilidad del servicio, el deterioro de las unidades y muy probablemente su extinción, lo que está dando paso a otro nuevo actor y que se erige rápidamente bajo la figura del monopolio.

Ahora bien, es importante señalar, precisar y aclarar que este gremio ha ganado mala fama a lo largo de su historia y en muchos de los casos de forma justificada, debido a que este trabajo como cualquier otro implica riesgos, pero que en este caso los sucesos que se presentan aquí son sobredimensionados por los medios de comunicación y autoridades en busca de hacerse notar y estar presente en la vida pública.

Las personas que operan las unidades y en algunos casos los propios permisionarios, concesionarios, autorizados y demás sujetos relacionados al ramo del transporte, tienen un perfil socio-cultural bajo; es decir, la mayoría de estos individuos, son personas sin instrucción académica o esta es muy básica; y si a esto le sumamos a que el medio en el que se desenvuelven no es el más sano, implica que su relación con la sociedad sea de manera repetitiva: coloquial, vulgar o incluso soez, lo que genera el rechazo por parte de la población dado su naturaleza "ordinaria", hechos que a simple vista quizá parezcan indefendibles, pero debemos entender que para nuestras leyes y para nuestra Constitución todos somos iguales y que gozamos de los mismos

derechos y obligaciones, motivo por el cual todos los procedimientos que se apliquen a cada persona como ente individual debe de ser ajustado a derecho y sin contravenir sus garantías constitucionales.

En este sentido es dable decir a titulo personal que hoy se observa la inequidad con que se trata a los sujetos que trabajan en el transporte público de pasajeros, ya sea como microbusero o taxista, choferes o concesionarios. A estas personas se les considera de una clase o grupo inferior de individuos, y para muchos sus necesidades económicas son relegadas en todo momento, lo que inhibe a su adecuado desarrollo.

Yo considero que un punto central que empeora esta problemática y que genera el desfase del servicio, es la negativa de las autoridades locales por autorizar el incremento a las tarifas que hoy se pagan en la Ciudad, diferencia que es a todas luces descomunal en relación a otros estados de la República, teniendo como ejemplo más claro a las ciudades de Guadalajara, Monterrey, así como los municipios del Estado de México, en donde el cobro de pasaje mínimo por persona es de cinco pesos con cincuenta centavos, en Tabasco el pasaje mínimo es de seis pesos, en Puebla se cobra como tarifa mínima cinco pesos, para el Valle de Toluca se pagan seis pesos como mínimo por pasaje. Esto comparado con los tres pesos que en la Ciudad de México se pagan, desemboca en una política local populista, inequitativa y desfasada de la época en que vivimos, que deriva a dos situaciones particulares:

- 1) Atraso del sector, porque limita el cambio y modernización de los vehículos a través de la adquisición de unidades nuevas, lo que podría concluir con la desaparición del auto transportista independiente y la ya inminente creación del monopolio en este sector, favoreciendo como a sido a lo largo de la historia de este país a pequeños grupos de poder a cambio de favores y apoyos políticos.
- 2) Esta limitación en las tarifas por uso de este transporte implica, que sea incosteable su sostenimiento, incluso para las personas encargadas de conducir las unidades, ya que es sabido por todos que un grupo son los permisionarios o concesionarios y otros los

operadores que recorren la ciudad día a día, y si es insostenible para los primeros de igual forma lo será para los conductores, que busquen otras alternativas de empleo, y con esto con el fin de que funcione concluirá en la contratación de personal sin capacitación, sin la preparación adecuada, hecho que se ve reflejado en un mal servicio para el usuario, que es siempre el que termina pagando el mal servicio que se proporciona a través del uso del transporte público.

Pienso que de ahí nacen esencialmente los problemas que aquejan a este sector, la limitación económica, la falta de instrucción, de voluntad y la apatía que se tiene por el tema, por parte de concesionarios, autoridades y población, además de la siempre presente corrupción, provoca un desfase en todos sentidos que repercute directamente en el pasajero, quien se erige como víctima de esta lucha dispar entre autoridades y prestadores del servicio, que concluye en un círculo vicioso que no permite la modernización del transporte y el avance hacia una Ciudad más grande y mejor organizada.

Retomando el tema central, es necesario precisar que a partir del año 2002, y fungiendo como Secretario de Transporte y Vialidad el Licenciado Francisco Garduño Yáñez, con el objeto de hacer más “eficiente” a la Secretaría de Transporte y Vialidad, modificó su ley adjetiva, y estableció el Procedimiento Administrativo de Aplicación a Sanciones al Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, para regular y sancionar a los prestadores del servicio, tema central de este trabajo.

Con la implementación de este medio de control y de sanción, se modifica la escena del sector, ya que se imponen sanciones más estrictas y procedimientos poco claros y con muchas deficiencias legales, por lo que al momento de acudir a juicio a impugnarlas, en muchas ocasiones el particular gana la instancia al gobierno dejando insubsistente el acto administrativo y obteniendo la devolución de las cantidades que haya pagado.

Por tanto, si bien es cierto que se requiere que existan medios de control, coacción y de vigilancia a cargo del Estado para que se respeten las

normas en materia de transporte y de que se brinde el mejor servicio al usuario, igualmente importante es, que se dejen de lado las políticas terroristas y populistas que ningún beneficio otorga, y aplicar la ley con estricto apego a derecho en beneficio de todos.

De manera indiscriminada se sanciona a este grupo social, existe una condena general y anticipada por parte de autoridades lo que estimula el repudio y el juicio de la sociedad en general, y que a su vez provoca la transgresión de sus derechos y la imposición arbitraria de sanciones muchas veces injustas, sin sentido y sin fundamento legal alguno, ejecutando procedimientos distantes a lo que establecen las propias leyes que los regulan.

Yo sostengo que es necesario por ello, encontrar una solución que beneficie a todos los actores que en él intervienen de forma directa o indirecta, por lo que hay que dar la justa dimensión a la problemática que los aqueja, se requiere también, de voluntades, reformas estructurales de fondo y sobre todo brindar educación y capacitación constante a todos los involucrados, esto se debe de intentar sin menospreciar a nadie, utilizando políticas de inclusión, en donde se otorguen facilidades para acceder a la modernización y proporcionar un mejor servicio, para que con ello se beneficie indistintamente a toda la población y no solo a un pequeño sector, como hasta ahora ha sucedido.

De aquí el origen de las propuestas que el suscrito presenta en este trabajo, en el sentido de que se reformen primordialmente, instituciones, ordenamientos legales y dar fuerza a nuestros órganos juzgadores.

Si estas ideas se llegaran a escuchar y a tomar en cuenta, se lograrían obtener beneficios de grandes dimensiones en todos los escenarios, ya que se obtendría seguridad jurídica al tener una sola autoridad encargada del tema del tránsito, transporte, vialidades y todo lo que este relacionado al mismo, es decir ampliarle facultades a la SETRAVI, en vez de limitarlas, y por otro lado tendríamos una Secretaría encargada única y exclusivamente de un tema primordial en la agenda nacional, la Seguridad Pública, y así ambas autoridades cumplirían la función para la cual fueron creadas y renovadas.

Por otro lado, si se lograra constituir un órgano vigilante de las actuaciones de Transporte y Vialidad, que emitiera consejos y recomendaciones, tendríamos a la vista de la sociedad que los actos que de ambos emanen serían transparentes y apegados a derecho, se podría conocer en gran medida la problemática real que aqueja al sector del transporte y se buscarían soluciones reales y acordes que logran avenir intereses en beneficio de la comunidad.

Un Consejo Ciudadano, sería el órgano ideal para esta función ya que estaría integrado y representado por todos los sectores involucrados en el medio del transporte, transparentando las actuaciones de la autoridad administrativa y en su caso emitiendo consejos que deberán atender las autoridades administrativas, así como también podría fungir como mediador entre autoridades y particulares, concesionarios, permisionarios en la solución de conflictos antes de llegar a una instancia judicial.

En última instancia, dotar al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, de poder coactivo real para poder imponer sus fallos y que estos sean atendidos por las autoridades que resultaron sentenciadas, es decir que este órgano juzgador pueda fincar responsabilidades a los funcionarios que sean omisos en el cumplimiento de sus determinaciones, y con ello acelerar la impartición de la justicia, ya que hoy podemos ver que una sentencia pronunciada por este Tribunal puede tardar años en ser cumplida, lo que deja en completo estado de indefensión a los particulares que han vencido en un juicio.

A mi parecer se puede decir que es la ignorancia de las personas que integran a este sector lo que impide su desarrollo y lo que permite que se transgredan sus derechos indiscriminadamente; situación que hoy ha cambiado un poco, dado que la necesidad, el hambre y la falta de oportunidades que va abriendo lo ojos de los permisionarios, que empiezan a defender sus derechos, ante las instancias correspondientes.

Hay muchas voces que escuchar y acciones que emprender para lograr consenso y un mejor servicio, el transporte de pasajeros es y será, siempre, un

tema de interés general que requerirá del debate público para encontrar las mejores soluciones y salidas para hacerlo eficiente y adecuado a las necesidades actuales, esto debido a la importancia y trascendencia que tiene en la vida diaria de los habitantes del Distrito Federal y la zona conurbada.

Es responsabilidad del gobierno en turno velar por los intereses de quienes habitan en la Ciudad de México, a través del entendimiento de las necesidades de este sector y de todos los involucrados.

A juicio propio, considero que la solución a esta problemática es sencilla, y aun cuando no sería popular para las aspiraciones políticas de algunos gobernantes, permitiría la actualización del medio del transporte, como sucede en otras ciudades del país, se estaría ante autoridades mas eficientes con funciones perfectamente delimitadas y con un órgano que supervisara las actuaciones de lo funcionarios encargados,

Una reflexión que vale la pena hacer en este sentido y que a modo de conclusión formulo, que puede estar alejada del tema central de este trabajo pero que es importante a juicio del suscrito hacer valer, ya que considero que de ahí derivan los males que hoy asolan a este sector, es que quizá si autorizaran tarifas adecuadas y acordes a la realidad mexicana y con ello se propiciarán mejores ingresos para el transportista, estos no optarían por entablar juicios en contra de los procedimientos administrativos aplicados por la SETRAVI, pero la mala situación económica y presión de la que son objeto les hace defender cada peso y cada acto, a manera de sobrevivir en esta ciudad que los consume.

Esto quizá cauce malestar en muchas personas, dada la óptica y posición en la que nos encontremos respecto a este tema, pero que es necesario exponerlo para entender en su debida dimensión esta problemática.

México es el país consumidor número dos a nivel mundial de refresco, en donde una botella de 600 mililitros cuesta, hoy en día, de seis a siete pesos. En materia de tabaco también es un consumidor muy importante, una cajetilla de cigarros fluctúa entre 20 a 30 pesos y; lamentablemente también un sector importante de la población tiene un consumo elevado de bebidas

embriagantes, mayoritariamente de cervezas, con un costo promedio de diez pesos.

En cuanto a alimentación, gran parte de los ingresos que se perciben mensualmente esta destinado a la comida de nuestros hijos y muchas veces se adquiere todo tipo de comida chatarra, al grado que las autoridades se han pronunciado en el sentido de que se prohíban en los colegios, en donde se destina una cantidad importante de dinero para satisfacer estos “gustos”.

Ahora bien todos estos gastos son, en la mayoría de las veces, estimulados por la gran cantidad de publicidad que nos rodea, mecánicos y espontáneos; por malos hábitos, los realizamos, situaciones que se repiten de manera automática y con mayor incidencia en las clases más bajas y sectores de menos recursos económicos de la sociedad. Es siempre el grupo más vulnerable y susceptible, el utilizado por las autoridades para promover sus campañas políticas y que, sin embargo, en todo momento está desprotegido a merced de los más bajos intereses.

En este contexto económico, político y social que vivimos en el Distrito Federal y el país entero, reflejado en los altos costos que se observan en los más variados artículos de primera necesidad, se formula el siguiente cuestionamiento:

¿Es realmente imposible que las tarifas de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal se ajusten a la realidad y a las necesidades que hoy se tenemos todos?

Es urgente el cambio y la renovación de nuestros medios de transporte, todos lo demandamos y para ello se necesita la intervención de las autoridades para con ello renovar el parque vehicular y mejorar el servicio que se proporciona por este medio.

Si el habitante de esta ciudad, puede adquirir sin problema y de manera cotidiana un refresco, una cajetilla de cigarrros, o miles de artículos más, entonces:

¿No podemos pagar por un servicio acorde a lo que tanto demandamos?

Ahora bien, si partimos del entendido que todos, antes de ser funcionarios o gobernantes, son ciudadanos comunes y corrientes: entonces por que no entender las carencias de los demás y actuar en consecuencia, darle seguridad jurídica a la población, crear instituciones eficaces, leyes congruentes y procedimientos que se respeten, y mejor aun por que no darle al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal el poder de fincar responsabilidad a los funcionarios que no cumplan sus determinaciones.

Obviamente, habrá respuestas muy diversas para cada pregunta, dependiendo del lugar que ocupemos en esta cadena, a nuestra ideología, en dónde nos ubiquemos, en el papel que estemos asumiendo y cuánto nos afecte.

Perspectivas son diversas con respecto a esta problemática, pero lamentablemente hoy nos hemos formado una imagen en razón de la información que nos han proporcionado autoridades y medios de comunicación, pero que es muy lejana a la realidad que está frente a nuestros ojos y que no queremos ver, porque sólo trastorna a un sector menor de la población del Distrito Federal.

Por ello, es importante, antes de enjuiciar a alguien, escuchar todas las versiones, oír a todos los actores y conocer todos los elementos de convicción que existen para poder emitir un juicio justo al respecto. Sin embargo, es lamentable que para este tema que nos ocupa no existe voluntad, ni interés de las autoridades para mostrarlo, ni de la población para conocerlo y entenderlo, y eso únicamente deriva en perjuicio de nosotros mismos.

Es difícil que todos los involucrados coincidan, dada la diversidad de criterios e intereses que en él intervienen, pero se requiere abordar de lleno el tema que nos ocupa para que en consecuencia se resuelva. Se debe iniciar el camino a una nueva etapa en el transporte, en donde todos los que en él intervienen aporten lo mejor de sí para que, al final, sea el usuario quien obtenga los mejores frutos.

APÉNDICES.

APÉNDICE NÚMERO. 1

ORDEN DE VISITA DE VERIFICACIÓN.

ASUNTO: SE ORDENA LA PRÁCTICA DE VISITA E INSPECCIÓN Y VERIFICACIÓN

No. _____
No STV _____

MÉXICO, DISTRITO FEDERAL A _____ DE _____ DE DOS MIL _____

AL C PROPIETARIO Y/O POSEEDOR _____ DE LA UNIDAD
PLACAS Y/O RÓTULOS No. _____, RUTA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE
PASAJEROS Y/O DE CARGA RELACIONADO CON LA PRÁCTICA DE VISITA DE INSPECCIÓN Y
VERIFICACIÓN LLEVADA A CABO EN
_____ DELEGACIÓN _____ EL DÍA _____ DE _____
DEL DOS MIL _____ EL CUAL SE ENCUENTRA UBICADO EN LAS _____ POR
REVISIÓN DEL VEHÍCULO Y DOCUMENTOS DEL MISMO QUE PRESENTA LOS SIGUIENTES
DATOS: TIPO _____ MARCA _____ MODELO _____
NUMERO DE SERIE _____ NUMERO DE MOTOR _____

-----El Secretario de Transportes del Distrito Federal, expide la presente orden de visita de inspección, a efecto de ejercer las facultades de comprobación para que los prestadores del Servicio Público de Transporte, proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas administrativa aplicables en materia de Transporte. Lo anterior con fundamento en lo dispuesto por los artículos 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: 1, 2, 3, 12 fracción VI, 18, 87 y 115 fracciones II, III y VIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 1, 2, 15, fracción IX, 17 y 31 fracción XXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, 7 fracción IX, 93 fracción VIII, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, 1, 2, 3, 4, 7, fracciones II, III, XXIV, XXXIII, XXXVIII, XXXIX, 42, 62, 67, 78, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 164, 165 y 166, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, 1, 2, 3, 4, 6, 33, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, XIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII Y XVIII, 34, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX Y XXI, 40, 41, 42, 43, 44, 50, 51, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 101, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII Y VIII, 102, fracciones I, II, III, incisos del 1 al 27, IV, V, incisos 1 2, 3, 4 y demás del último párrafo, con multa los incisos 1 al 16, 103, 104, 105 y 106 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal; así como los artículos 1, 4, 30, 31, 97, al 105 de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, de aplicación supletoria a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, de acuerdo a lo establecido en su artículo 4, párrafo segundo de la ya referida Ley de Transporte y Vialidad. Autorizando para que la lleven a cabo a los C.C.-----

No. Prog.	No. de gafete	No. DE EMPLEADO	NOMBRE	OBSERVACIONES
1	12345-H	126112	JUAN PÉREZ PÉREZ	*****DATOS FICTICIOS ILUSTRATIVOS
2	*****EN ESTA SECCIÓN SE PRESENTA UNA LISTA DE LOS NOMBRES DE LOS INSPECTORES DE "SERVICIOS PÚBLICOS" AUTORIZADOS POR EL SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL PARA LA REALIZACIÓN DE LA PRÁCTICA DE VISITA DE VERIFICACIÓN EL CUAL ASCIENDE A UN NUMERO APROXIMADO DE SERVIDORES PÚBLICOS DE 200 PERSONAS.			
3				
4				

Inspectores adscritos a esta Secretaría a mi cargo, quienes podrán actuar en el desarrollo de la diligencia en forma conjunta o separada, en el lugar donde se encuentre prestando el Servicio Público de Transporte. La competencia de la Secretaria de Transporte y Vialidad para ordenar la práctica de la presente orden de visita, se fundamenta en que el vehículo a inspeccionar presta el Servicio Público de Transporte en el territorio que comprende el Distrito Federal, de acuerdo a lo que establece el artículo 145 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Las facultades que tiene la Secretaría para realizar visitas de inspección o verificación, dentro de los cuales, podrá solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los concesionarios, permisionarios y conductores, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos relacionados con las condiciones de operación del servicio que realizan, por virtud de las condiciones y permisos de los que sean titulares, así como para aplicar las sanciones a los conductores de los vehículos de transporte público concesionado especializado o particular que incurran en violación a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, o las condiciones establecidas en el Título Concesión, permisos y demás disposiciones y acuerdos de la Secretaría, con fundamento en los artículos 145 al 156 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Se les hace saber a los concesionarios, permisionarios, particulares, operadores de las unidades o persona con quien se entienda la diligencia que deberán otorgar todas las facilidades a los inspectores debidamente autorizados y mostrar los documentos requeridos, para que den cumplimiento a la presente orden, y en caso de oposición se solicitar el auxilio de otras autoridades competentes para efectuar la diligencia y en su caso concluir la misma, o en su caso, requerirles los informes o documentos que sean necesarios para el objeto de la inspección de conformidad con lo dispuesto por el artículo 154 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Además el personal designado requerirá al visitado que nombre a dos personas para que intervengan como testigos en el desarrollo de la diligencia de verificación que regula el artículo 145 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, advirtiéndole que en caso de rebeldía serán propuestos por el personal que practica la visita de inspección.

Acto seguido se levantará Acta circunstanciada por triplicado de la misma en que se asentarán los hechos, actos u omisiones, así como el resultado. El inspector podrá asegurar los documentos que se consideren importantes y vehículos formulando inventario y designación del lugar donde será enviado el vehículo al depósito de guardia y custodia. Una vez finalizada el acta de visita, deberá ser firmada por todas y cada una de las personas que hayan intervenido en la visita y así deseen hacerlo.

En caso de negativa por parte del concesionario, permisionario, u operario con quien se haya entendido la diligencia así como de los testigos que intervinieron en la misma, no afecta su validez pero deberá hacerse constar en el acta. El acta es válida con la firma de uno de los inspectores, aun cuando actúen dos o más en forma conjunta o separada.

Asimismo en este acto, se hace del conocimiento del visitado o inspeccionado el contenido del artículo 164 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal que dispone "comete el delito de transportación pública ilegal de pasajeros o de carga, el que sin contar con la concesión o permiso emitidos por la Secretaría para tales efectos, preste el servicio de transporte de pasajeros o carga. Su comisión se sancionará con una pena privativa de libertad de tres meses a dos años y con multa de 480 a 500 días de salario mínimo vigente".

La visita de verificación o inspección que por este documento se ordena, tiene por objeto verificar que el servicio público se presta sin la actualización de las siguientes causales de remisión del vehículo inspeccionado, al depósito de guardia y custodia.

PRINCIPALES IRREGULARIDADES PRESENTADAS POR LOS PRESTADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS:

TIPO DE IRREGULARIDAD	ARTICULO INFRINGIDO DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD	INFRACCIÓN Y/O SANCIÓN
PLACAS ROBADAS	156 fracc I 158 fracc I 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS SOBRE PUESTAS	156 158 fracc II 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS CLONADAS	156 158 fracc I 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS REMARCADAS	156 158 fracc I 164 165 7 fracc XXXVIII	
FALTA DE TARJETÓN	156 fracc VIII 158 VI	
FALTA DE POLIZA DE SEGURO	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
COPIA DE AMPARO DUDOSO	7 fracc XXXVIII 156 fracc I 158 fracc I 154	
NO CONTAR CON LA CONCESIÓN O PERMISO PARA REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.	156 fracc I 158 fracc I 164, 165, 166	
POR FALTA DE UNA PLACA	156 fracc I 158 fracc II 164 165	
POR FALTA DE AMBAS PLACAS	156 fracc I 158 fracc II 164 165	
NO HABER ACREDITADO LA REVISTAS VEHICULAR	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
NO PORTAR LA POLIZA DE SEGURO VIGENTE		
PRESTAR EL SERVICIO FUERA DE LA RUTA CONCESIONADA	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
EFFECTUAR BASE EN LUGAR NO AUTORIZADO	42 fracc I, III y XXI 156 fracc XV 158 fracc IV	
HACER USO DE LANZADERA EN LUGAR NO AUTORIZADO	42 fracc I, III y XXI 156 fracc XV 158 fracc IV	
ALTERAR LAS TARIFAS VIGENTES	156 fracc XIV, 158 fracc V	
CARECER DE TAXIMETRO	156 fracc XIV, 158 fracc V	
NO USAR TAXIMETRO O TENERLO EN MAS ESTADO	156 fracc XIV, 158 fracc V	
NO PORTAR LICENCIA	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	
LA LICENCIA NO CORRESPONDE AL TIPO DE VEHICULO	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	
LA LICENCIA SE ENCUENTRE VENCIDA	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	

ALTERAR EN CUALQUIER FORMA EL DISEÑO, ESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN ORIGINAL LAS UNIDADES DESTINADAS AL SERVICIO PÚBLICO (VIDRIOS POLARIZADOS).	156 fracc XIV, 158 fracc VII	
CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS ENERVANTES O CUALQUIER SUSTANCIA TOXICA.	156 fracc IX, 158 fracc VIII	
PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA EN VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMA.,	156 fracc XXIII, 158 fracc IX	
OTRAS INFRACCIONES A LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, SU REGLAMENTO, PARA EL SERVICIO ASÍ COMO OTRAS DISPOSICIONES QUE SEÑALEN SANCIONES POR CONDUCTAS QUE POR LA COMISIÓN DE INFRACCIONES SE IMPONGAN.	156 ultimo párrafo	
	VIOLACIONES AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL.	
NEGARSE A PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE MANERA GRATUITA, POR CAUSAS DE FUERZA MAYOR CASOS FORTUITOS ETC.	102 fracc I	
NO CONTAR CON PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE.	102 fracc II	
VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MATERIALES SUBSTANCIAS O RESIDUOS PELIGROSOS Y NO CUENTEN CON LOS PERMISOS CORRESPONDIENTES.	102 fracc III inciso 1)	
POR REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE TAXI Y DE CARGA DIFERENTES A LA MODALIDAD AUTORIZADA.	102 fracc III inciso 2)	
POR REBASAR LA CAPACIDAD DE USUARIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE HAYA SIDO AUTORIZADA.	102 fracc III inciso 3)	
POR REBASAR LA CAPACIDAD DE USUARIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE HAYA SIDO AUTORIZADA	102 fracc III inciso 4)	
POR ESTACIONAR UN NUMERO MAYOR DE VEHICULOS A LOS AUTORIZADOS.	102 fracc III inciso 5)	
POR NO CONTAR CON LUGARES DE ENCIERRO PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y UTILIZAR LA VÍA PÚBLICA CON ESE FIN	102 fracc III inciso 6)	
PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE SIN CONTAR CON LA CONCESIÓN O PERMISO DE SERVICIO PÚBLICO CORRESPONDIENTE TRATÁNDOSE DEL SERVICIO INDIVIDUAL DE PASAJEROS TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y TRANSPORTE DE CARGA.	102 fracc III inciso 7)	
POR CONducIR VEHÍCULOS BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS ENERVANTES O CUALQUIER OTRA SUSTANCIA TOXICA.	102 fracc III inciso 8)	
POR PORTAR PUBLICIDAD SIN AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE EXPEDIDA POR LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 9)	
CUANDO LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y CARGA NO SE PRESENTEN A LA REVISIÓN FÍSICO- MECÁNICA EN EL LUGAR QUE DETERMINE LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 10)	
POR LA INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO PUBLICO SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 11)	
A LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS QUE SE NIEGUEN A PROPORCIONAR LA DOCUMENTACIÓN DATOS INFORMACIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS INHERENTES A LA NATURALEZA DE LAS CONCESIONES O PERMISOS.	102 fracc III inciso 12)	
POR REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO O MERCANTIL DE CARGA O DE PASAJEROS SIN CONTAR CON EL PERMISO RESPECTIVO.	102 fracc III inciso 13)	
IPOR NO CONSERVAR LOS VEHICULOS EQUIPOS E INSTALACIONES EN OPTIMAS CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.	102 fracc III inciso 14)	
A LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE QUE ALTEREN EN CUALQUIER FORMA EL DISEÑO ESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN ORIGINAL DE LAS UNIDADES EFECTAS AL SERVICIO SIN APROBACIÓN POR ESCRITO DE LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 15)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTES DE PASAJEROS O DE CARGA QUE HAGAN BASE EN LUGARES PROHIBIDOS O NO DESTINADOS PARA ELLO	102 fracc III inciso 16)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS O DE CARGA CUANDO REALICEN LAS MANIOBRAS DE ASCENSO Y/O DESCENSO DE PERSONAS ASÍ COMO DE CARGA O DESCARGA EN LUGARES INSEGUROS Y NO DESTINADOS PARA TAL FIN.	102 fracc III inciso 17)	
EL NEGARSE A PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE AL USUARIO SIN CAUSA JUSTIFICADA ASÍ COMO LOS ACTOS DE MALTRATO PARA CON EL PUBLICO	102 fracc III inciso 18)	
EN EL CASO DE QUE LOS VEHÍCULOS AFECTOS A LA CONCESIÓN O PERMISO SEAN CONducIDOS POR PERSONAS QUE CAREZCAN DE LICENCIA PARA CONducIR O ESTA SE ENCUENTRE VENCIDA.	102 fracc III inciso 19)	
A LOS CONCESIONARIOS QUE NO PORTEN EN SUS UNIDADES LA PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE.	102 fracc III inciso 20)	
OPEREN BICICLETAS O MOTOCICLETAS ADAPTADAS EN ZONAS O VIALIDADES NO AUTORIZADAS POR LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 21)	
PROPORCIONAR EL SERVICIO SIN DOCUMENTAR LA CARGA O TRANSPORTAR CARGA DISTINTA A LA MANIFESTADA.	102 fracc III inciso 22)	
POR NO CONTAR CON LOS SISTEMAS DE SUJECIÓN DE	102 fracc III inciso 23)	

CARGA O NO UTILIZARLAS CORRECTAMENTE.		
POR SOBREPASAR EL PESO AUTORIZADO DE CARGA LAS ESPECIFICACIONES DE FABRICANTE O LAS QUE SEÑALE LA TARJETA DE CIRCULACIÓN.	102 fracc III inciso 24)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL COLECTIVO Y MASIVO DE PASAJEROS SE COBREN EN CASOS DEBIDAMENTE COMPROBADOS POR CUALQUIER MEDIO DE PRUEBA FEHACIENTEMENTE TARIFAS DISTINTAS A LAS AUTORIZADAS POR LA SECRETARÍA.	102 fracc III inciso 25)	
MODIFICAR ALTERAR LOS CONCESIONARIOS LOS ITINERARIOS O RUTAS HORARIOS O LAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN TÉRMINOS DE ESTA LEY DE SUS REGLAMENTOS LA CONCESIÓN O DISPOSICIONES DE LA SECRETARÍA	102 fracc III inciso 26)	
LLEVEN A CABO TRANSPORTE DE CARGA DE TRACCIÓN ANIMAL EN LA ZONA URBANA DEL DISTRITO FEDERAL.	102 fracc III inciso 27)	
NO PORTAR LA LICENCIA VIGENTE.	102 fracc IV	
CUANDO LOS VEHÍCULOS CONCESIONADOS O PERMISIONARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS O DE CARGA NO HUBIESEN TRAMITADO LA REVISTA CORRESPONDIENTE O CIRCULEN SIN HABERLA ACREDITADO	102 fracc V inciso 1)	
PUERTAS DE ASCENSO Y DESCENSO Y TABLERO DE CONTROL.	102 fracc V inciso 2)	
FRENOS DIRECCIÓN SUSPENSIÓN LLANTAS RUEDAS RHINES HOJALATERÍA CROMÁTICA PINTURA INTERIOR CRISTALES LIMPIA PARABRISAS ESPEJOS.	102 fracc V inciso 3)	
SISTEMAS DE COMBUSTIBLE LUCES INTERIORES EXTERIORES Y DEFENSAS.	102 fracc V inciso 4)	
SISTEMA DE ESCAPE PISO PASILLO PASAMANOS ASIENTOS Y EQUIPO DE SEGURIDAD EMERGENCIA.	102 fracc III inciso 1)	
	CON MULTA	
LAS UNIDADES DE TRANSPORTE CON CONCESIÓN O PERMISO NO RESPETEN EL DERECHO PARA EL PASO DE PEATONES EN LA VÍA DE CIRCULACIÓN O INVADAN ACCESOS PEATONALES.	102 inciso 1	
QUE LOS RESPONSABLES CONDUCTORES CONCESIONARIOS Y PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN CUALQUIER MODALIDAD NIEGUEN IMPIDAN O U OBSTACULICEN EL USO DEL SERVICIO A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD ADULTOS MAYORES MUJERES EMBARAZADAS O LACTANTES O CUALQUIER ACTO DISCRIMINATORIO QUE VIOLE LOS DERECHO HUMANOS.	102 inciso 2	
NO CONTAR CON ASIENTOS Y ESPACIOS PREFERENCIALES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	102 inciso 3	
POR NO LLEVAR EN LUGAR VISIBLE LA TARIFA AUTORIZADA	102 inciso 4	
POR NO FIJAR EN LUGAR VISIBLE LOS HORARIOS DE ATENCIÓN DEL SERVICIO EN LAS BASES DE SERVICIO Y SITIOS DE CARGA.	102 inciso 5	
POR NO CONTAR LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON EL NÚMERO ECONÓMICO DE LA UNIDAD Y EL DE IDENTIFICACIÓN DE LA RUTA.	102 inciso 6	
POR NO CONTAR LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA CON EL NOMBRE Y RAZÓN SOCIAL DEL PERMISIONARIO	102 inciso 7	
POR NO PORTAR EL GAFETE DE IDENTIFICACIÓN EN LUGAR VISIBLE O EL EJEMPLAR DEL REGLAMENTO DE TRANSITO Y DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE.	102 inciso 8	
POR NO CONTAR EN EL CASO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ESCOLAR CON UNA PERSONA QUE VIGILE Y GARANTICE LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.	102 inciso 9	
POR NO PORTAR EL UNIFORME AUTORIZADO POR LA SECRETARÍA DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	102 inciso 10	
PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN BICICLETAS ADAPTADAS.	102 inciso 11	
INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS A LA VIALIDAD SIN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN EXPEDIDA POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.	102 inciso 12	
A LAS PERSONAS QUE LE DEN UN USO INADECUADO OBSTRUYAN O LIMITEN LA NOMENCLATURA O SEÑALIZACIÓN VIAL ASÍ COMO DAÑEN DETERIOREN O DESTRUYAN LA MISMA	102 inciso 13	
A LAS PERSONAS QUE HUBIESEN SIDO REQUERIDAS SE NIEGUEN A PROPORCIONAR LA DOCUMENTACIÓN DATOS INFORMACIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS INHERENTES A LA AUTORIZACIÓN DE INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS A LA VIALIDAD.	102 inciso 14	
A LAS PERSONAS QUE NO RETIREN LOS ELEMENTOS INCORPORADOS A LA VIALIDAD HABIENDO TRANSCURRIDO EL PLAZO OTORGADO POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.	102 inciso 15	
CUANDO EL CONDUCTOR DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE TAXI FUME EN LA UNIDAD CON PASAJE ABORDO.	102 inciso 16	

Si el visitado desea presentar quejas sobre el llenado y los datos asentados en el Acta de Visita de Inspección podrán acudir a la Contraloría Interna de la Secretaría de Transporte y Vialidad ubicada en Álvaro Obregón 269 7º en la Colonia Roma de esta Ciudad, o comunicarse a los tels xxx xxx xxx

ATENTAMENTE
SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

ESTA ORDEN SE EXPIDE EN ORIGINAL PARA EL INTERESADO Y COPIA CON FIRMA AUTÓGRAFA PARA LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD.

-----SIN TEXTO-----

-----SIN TEXTO-----

ACTA DE VISITA DE VERIFICACIÓN.

Orden de visita: _____

Expediente: _____

Folio del Acta No. _____

AL CONCESIONARIO Y/O POSEEDOR _____ DE LA UNIDAD PLACAS No. _____, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y/O DE CARGA DEL _____ QUE PRESENTAN LOS SIGUIENTES DATOS, TIPO _____, MARCA _____, No. DE SERIE _____, No. DE MOTOR _____

En México, Distrito Federal, siendo las _____ hrs. , del día _____ de _____ de _____, el suscrito _____, en cumplimiento de la orden de visita de verificación _____, de fecha _____ de _____ del año en curso, suscrita por el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: 1, 2, 3, 12 fracción VI, 18, 87 y 115 fracciones II, III y VIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 1, 2, 15, fracción IX, 17 y 31 fracción XXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, 7 fracción IX, 93 fracción VIII, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, 1, 2, 3, 4, 7, fracciones II, III, XXIV, XXXIII, XXXVIII, XXXIX, 42, 62, 67, 78, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 164, 165 y 166, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, 1, 2, 3, 4, 6, 33, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, XIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII Y XVIII, 34, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX Y XXI, 40, 41, 42, 43, 44, 50, 51, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 101, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII Y VIII, 102, fracciones I, II, III, incisos del 1 al 27, IV, V, incisos 1 2, 3, 4 y demás del último párrafo, con multa los incisos 1 al 16, 103, 104, 105 y 106 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal; así como los artículos 1, 4, 30, 31, 97, al 105 de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, de aplicación supletoria a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, de acuerdo a lo establecido en su artículo 4, párrafo segundo de la ya referida Ley de Transporte y Vialidad, procedí a dar cumplimiento a la orden de referencia consistente en verificar que los vehículos que presten el servicio de transporte público, tengan la autorización que establece la Ley, los conductores tengan la licencia tarjetón, que cuenten con póliza de seguro vigente y las demás obligaciones legales y administrativas que debe observar en la prestación del servicio, siendo ello el objeto de la visita, me constituí en (domicilio, lugar o zona de verificación) calle _____, Numero _____, colonia _____, Código Postal _____, Delegación _____, en la Ciudad de México. Acto seguido procedí a identificarme con credencial oficial vigente con fotografía que me acredita como inspector de dicha secretaria en fecha _____, con vigencia hasta _____, del año _____, mostrando el oficio que se me entregó del cual se me ordena realizar este día y en esta hora la verificación que en este acto se desarrolla; ante el C. _____, quien en su carácter de _____, (concesionario, representante legal propietario o conductor) del vehículo _____, placas _____, Modelo _____, color _____, No. de serie _____, persona a quien informe del objeto de la visita de verificación en adelante se denominara el "visitado", quien se identificó en este acto con _____, documento que

(Descripción del documento de identificación, incluir número, folio y vigencia)

tuve a la vista y del cual se desprenden los datos que son asentados, coincidiendo la fotografía que aparece en el mismo con los rasgos físicos del que la exhibe, que le es devuelto, y a quien una vez que se le hizo saber que el objeto de la Visita de Verificación consistente en que cumpla con la documentación obligatoria aplicable y preste el servicio en las condiciones antes establecidas y otras fijadas por las leyes y disposiciones reglamentarias me percate de las: -----

PRINCIPALES IRREGULARIDADES PRESENTADAS POR LOS PRESTADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS:

TIPO DE IRREGULARIDAD	ARTICULO INFRINGIDO DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD	INFRACCIÓN Y/O SANCIÓN
PLACAS ROBADAS	156 fracc I 158 fracc I 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS SOBRE PUESTAS	156 158 fracc II 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS CLONADAS	156 158 fracc I 164 166 7 fracc XXXVIII	
PLACAS REMARCADAS	156 158 fracc I 164 165 7 fracc XXXVIII	
FALTA DE TARJETÓN	156 fracc VIII 158 VI	
FALTA DE PÓLIZA DE SEGURO	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
COPIA DE AMPARO DUDOSO	7 fracc XXXVIII 156 fracc I 158 fracc I 154	
NO CONTAR CON LA CONCESIÓN O PERMISO PARA REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.	156 fracc I 158 fracc I 164, 165, 166	

POR FALTA DE UNA PLACA	156 fracc I 158 fracc II 164 165	
POR FALTA DE AMBAS PLACAS	156 fracc I 158 fracc II 164 165	
NO HABER ACREDITADO LA REVISTAS VEHICULAR	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
NO PORTAR LA POLIZA DE SEGURO VIGENTE		
PRESTAR EL SERVICIO FUERA DE LA RUTA CONCESIONADA	42 fracc VII 156 fracc XII XIII 158 fracc III	
EFFECTUAR BASE EN LUGAR NO AUTORIZADO	42 fracc I, III y XXI 156 fracc XV 158 fracc IV	
HACER USO DE LANZADERA EN LUGAR NO AUTORIZADO	42 fracc I, III y XXI 156 fracc XV 158 fracc IV	
ALTERAR LAS TARIFAS VIGENTES	156 fracc XIV, 158 fracc V	
CARECER DE TAXIMETRO	156 fracc XIV, 158 fracc V	
NO USAR TAXIMETRO O TENERLO EN MAS ESTADO	156 fracc XIV, 158 fracc V	
NO PORTAR LICENCIA	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	
LA LICENCIA NO CORRESPONDE AL TIPO DE VEHICULO	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	
LA LICENCIA SE ENCUENTRE VENCIDA	42 fracc XI 62 156 fracc VIII 158 fracc VI	
ALTERAR EN CUALQUIER FORMA EL DISEÑO, ESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN ORIGINAL LAS UNIDADES DESTINADAS AL SERVICIO PUBLICO (VIDRIOS POLARIZADOS)	156 fracc XIV, 158 fracc VII	
CONDUCCIR BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS ENERVANTES O CUALQUIER SUSTANCIA TOXICA	156 fracc IX, 158 fracc VIII	
PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA EN VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.	156 fracc XXIII, 158 fracc IX	
OTRAS INFRACCIONES A LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, SU REGLAMENTO, PARA EL SERVICIO ASÍ COMO OTRAS DISPOSICIONES QUE SEÑALEN SANCIONES POR CONDUCTAS QUE POR LA COMISIÓN DE INFRACCIONES SE IMPONGAN	156 ultimo párrafo	
	VIOLACIONES AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL.	
NEGARSE A PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE MANERA GRATUITA, POR CAUSAS DE FUERZA MAYOR CASOS FORTUITOS ETC.	102 fracc I	
NO CONTAR CON PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE	102 fracc II	
VEHICULOS QUE TRANSPORTEN MATERIALES SUBSTANCIAS O RESIDUOS PELIGROSOS Y NO CUENTEN CON LOS PERMISOS CORRESPONDIENTES	102 fracc III inciso 1)	
POR REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE TAXI Y DE CARGA DIFERENTES A LA MODALIDAD AUTORIZADA.	102 fracc III inciso 2)	
POR REBASAR LA CAPACIDAD DE USUARIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE HAYA SIDO AUTORIZADA	102 fracc III inciso 3)	
POR REBASAR LA CAPACIDAD DE USUARIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE HAYA SIDO AUTORIZADA	102 fracc III inciso 4)	
POR ESTACIONAR UN NUMERO MAYOR DE VEHÍCULOS A LOS AUTORIZADOS.	102 fracc III inciso 5)	
POR NO CONTAR CON LUGARES DE ENCIERRO PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y UTILIZAR LA VÍA PÚBLICA CON ESE FIN	102 fracc III inciso 6)	
PRESTAR EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE SIN CONTAR CON LA CONCESIÓN O PERMISO DE SERVICIO PUBLICO CORRESPONDIENTE TRATÁNDOSE DEL SERVICIO INDIVIDUAL DE PASAJEROS TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS Y TRANSPORTE DE CARGA	102 fracc III inciso 7)	
POR CONDUCCIR VEHICULOS BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS ENERVANTES O CUALQUIER OTRA SUSTANCIA TOXICA	102 fracc III inciso 8)	
POR PORTAR PUBLICIDAD SIN AUTORIZACIÓN CORRESPONDIENTE EXPEDIDA POR LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 9)	
CUANDO LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y CARGA NO SE PRESENTEN A LA REVISIÓN FÍSICO- MECÁNICA EN EL LUGAR QUE DETERMINE LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 10)	
POR LA INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO PUBLICO SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 11)	
A LOS CONCESIONARIOS O PERMISIONARIOS QUE SE NIEGUEN A PROPORCIONAR LA DOCUMENTACIÓN DATOS INFORMACIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS INHERENTES A LA NATURALEZA DE LAS CONCESIONES O PERMISOS	102 fracc III inciso 12)	
POR REALIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO O MERCANTIL DE CARGA O DE PASAJEROS SIN CONTAR CON EL PERMISO RESPECTIVO	102 fracc III inciso 13)	
POR NO CONSERVAR LOS VEHICULOS EQUIPOS E INSTALACIONES EN OPTIMAS CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	102 fracc III inciso 14)	

A LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE QUE ALTEREN EN CUALQUIER FORMA EL DISEÑO ESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN ORIGINAL DE LAS UNIDADES EFECTAS AL SERVICIO SIN APROBACIÓN POR ESCRITO DE LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 15)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTES DE PASAJEROS O DE CARGA QUE HAGAN BASE EN LUGARES PROHIBIDOS O NO DESTINADOS PARA ELLO	102 fracc III inciso 16)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS O DE CARGA CUANDO REALICEN LAS MANIOBRAS DE ASCENSO Y/O DESCENSO DE PERSONAS ASÍ COMO DE CARGA O DESCARGA EN LUGARES INSEGUROS Y NO DESTINADOS PARA TAL FIN	102 fracc III inciso 17)	
EL NEGARSE A PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE AL USUARIO SIN CAUSA JUSTIFICADA ASÍ COMO LOS ACTOS DE MALTRATO PARA CON EL PUBLICO	102 fracc III inciso 18)	
EN EL CASO DE QUE LOS VEHÍCULOS AFECTOS A LA CONCESIÓN O PERMISO SEAN CONDUCIDOS POR PERSONAS QUE CAREZCAN DE LICENCIA PARA CONDUCIR O ESTA SE ENCUENTRE VENCIDA	102 fracc III inciso 19)	
A LOS CONCESIONARIOS QUE NO PORTEN EN SUS UNIDADES LA PÓLIZA DE SEGURO VIGENTE	102 fracc III inciso 20)	
OPEREN BICICLETAS O MOTOCICLETAS ADAPTADAS EN ZONAS O VIALIDADES NO AUTORIZADAS POR LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 21)	
PROPORCIONAR EL SERVICIO SIN DOCUMENTAR LA CARGA O TRANSPORTAR CARGA DISTINTA A LA MANIFESTADA.	102 fracc III inciso 22)	
POR NO CONTAR CON LOS SISTEMAS DE SUJECCIÓN DE CARGA O NO UTILIZARLAS CORRECTAMENTE	102 fracc III inciso 23)	
POR SOBREPASAR EL PESO AUTORIZADO DE CARGA LAS ESPECIFICACIONES DE FABRICANTE O LAS QUE SEÑALE LA TARJETA DE CIRCULACIÓN	102 fracc III inciso 24)	
A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL COLECTIVO Y MASIVO DE PASAJEROS SE COBREN EN CASOS DEBIDAMENTE COMPROBADOS POR CUALQUIER MEDIO DE PRUEBA FEHACIENTEMENTE TARIFAS DISTINTAS A LAS AUTORIZADAS POR LA SECRETARIA.	102 fracc III inciso 25)	
MODIFICAR ALTERAR LOS CONCESIONARIOS LOS ITINERARIOS O RUTAS HORARIOS O LAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN TÉRMINOS DE ESTA LEY DE SUS REGLAMENTOS LA CONCESIÓN O DISPOSICIONES DE LA SECRETARIA	102 fracc III inciso 26)	
LLEVEN A CABO TRANSPORTE DE CARGA DE TRACCIÓN ANIMAL EN LA ZONA URBANA DEL DISTRITO FEDERAL.	102 fracc III inciso 27)	
NO PORTAR LA LICENCIA VIGENTE	102 fracc IV	
CUANDO LOS VEHÍCULOS CONCESIONADOS O PERMISIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS O DE CARGA NO HUBIESEN TRAMITADO LA REVISTA CORRESPONDIENTE O CIRCULEN SIN HABERLA ACREDITADO	102 fracc V inciso 1)	
PUERTAS DE ASCENSO Y DESCENSO Y TABLERO DE CONTROL	102 fracc V inciso 2)	
FRENOS DIRECCIÓN SUSPENSIÓN LLANTAS RUEDAS RHINES HOJALATERÍA CROMÁTICA PINTURA INTERIOR CRISTALES LIMPIA PARABRISAS ESPEJOS	102 fracc V inciso 3)	
SISTEMAS DE COMBUSTIBLE LUCES INTERIORES EXTERIORES Y DEFENSAS	102 fracc V inciso 4)	
SISTEMA DE ESCAPE PISO PASILLO PASAMANOS ASIENTOS Y EQUIPO DE SEGURIDAD EMERGENCIA	102 fracc III inciso 1)	
	CON MULTA	
LAS UNIDADES DE TRANSPORTE CON CONCESIÓN O PERMISO NO RESPETEN EL DERECHO PARA EL PASO DE PEATONES EN LA VÍA DE CIRCULACIÓN O INVADAN ACCESOS PEATONALES	102 inciso 1	
QUE LOS RESPONSABLES CONDUCTORES CONCESIONARIOS Y PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN CUALQUIER MODALIDAD NIEGUEN IMPIDAN O U OBSTACULICEN EL USO DEL SERVICIO A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD ADULTOS MAYORES MUJERES EMBARAZADAS O LACTANTES O CUALQUIER ACTO DISCRIMINATORIO QUE VIOLE LOS DERECHO HUMANOS	102 inciso 2	
NO CONTAR CON ASIENTOS Y ESPACIOS PREFERENCIALES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	102 inciso 3	
POR NO LLEVAR EN LUGAR VISIBLE LA TARIFA AUTORIZADA	102 inciso 4	
POR NO FIJAR EN LUGAR VISIBLE LOS HORARIOS	102 inciso 5	

DE ATENCIÓN DEL SERVICIO EN LAS BASES DE SERVICIO Y SITIOS DE CARGA		
POR NO CONTAR LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS CON EL NUMERO ECONOMICO DE LA UNIDAD Y EL DE IDENTIFICACIÓN DE LA RUTA	102 inciso 6	
POR NO CONTAR LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA CON EL NOMBRE Y RAZÓN SOCIAL DEL PERMISIONARIO	102 inciso 7	
POR NO PORTAR EL GAFETE DE IDENTIFICACIÓN EN LUGAR VISIBLE O EL EJEMPLAR DEL REGLAMENTO DE TRANSITO Y DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE	102 inciso 8	
POR NO CONTAR EN EL CASO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ESCOLAR CON UNA PERSONA QUE VIGILE Y GARANTICE LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS	102 inciso 9	
POR NO PORTAR EL UNIFORME AUTORIZADO POR LA SECRETARIA DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	102 inciso 10	
PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN BICICLETAS ADAPTADAS	102 inciso 11	
INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS A LA VIALIDAD SIN CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN EXPEDIDA POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	102 inciso 12	
A LAS PERSONAS QUE LE DEN UN USO INADECUADO OBSTRUYAN O LIMITEN LA NOMENCLATURA O SEÑALIZACIÓN VIAL ASÍ COMO DAÑEN DETERIOREN O DESTRUYAN LA MISMA	102 inciso 13	
A LAS PERSONAS QUE HUBIESEN SIDO REQUERIDAS SE NIEGUEN A PROPORCIONAR LA DOCUMENTACIÓN DATOS INFORMACIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS INHERENTES A LA AUTORIZACIÓN DE INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS A LA VIALIDAD	102 inciso 14	
A LAS PERSONAS QUE NO RETIREN LOS ELEMENTOS INCORPORADOS A LA VIALIDAD HABIENDO TRANSCURRIDO EL PLAZO OTORGADO POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	102 inciso 15	
CUANDO EL CONDUCTOR DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE TAXI FUME EN LA UNIDAD CON PASAJE ABORDO	102 inciso 16	

-----Todas las infracciones corresponden a los artículos 156 y 158 de la Ley de Transportes y Vialidad del Distrito Federal siendo estos hechos los que se verifican en este acto y se han establecido las violaciones a la disposición correspondiente -----Acto seguido se entrega copia de la presente Acta de Visita de Verificación al visitado requiriéndole en el mismo acto para que designe a dos personas que funjan como testigos de asistencia y que estarán presentes durante el desarrollo de la diligencia apercibido que de no hacerlo serán nombrados por el suscrito inspector verificador-----

Siendo propuestos los testigos de asistencia por el visitado o el inspector verificador (ante la negativa del visitado) se proponen a los C.C. 1 _____ de ____ años de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, Colonia _____ - código postal _____, delegación _____, Entidad Federativa _____ quien se identificó con credencial _____ (descripción del documento incluir número folio y vigencia)

2 _____ de ____ años de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, Colonia _____ - código postal _____, delegación _____, Entidad Federativa _____ quien se identificó con credencial _____ (descripción del documento incluir número folio y vigencia)-----

Acto continuo se solicito al visitado exhibiera el original _____ documentos y hechos a que hace referencia la Orden de Visita de Verificación _____, quien _____ presenta los siguientes documentos

_____ Haciendo constar lo siguiente En

virtud de infringir los siguientes ordenamientos (solo en caso de no estar ya descritos): Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, artículos _____ Reglamento para el servicio de Transporte Público en el Distrito Federal, artículos _____

Una vez leída la presente acta, el visitado concediéndole el uso de la palabra para que manifieste lo que a su derecho o interés convenga dijo a las _____ horas de este mismo día _____ que

Concluye su declaración a las _____ horas del mismo día _____
Señalando como domicilio para oír y recibir todo tipo de notificaciones en la calle de _____, colonia _____, delegación _____ en México, D.F. con fundamento en lo dispuesto en los artículos 14 y 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 152 y 153 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se le hace saber al visitado, que cuenta con cinco días hábiles a partir de la conclusión de la presente visita de verificación para expresar por escrito observaciones o lo que a su derecho convenga ante la autoridad correspondiente con la finalidad de manifestar su inconformidad, si así lo deseara respecto a los hechos o irregularidades detectadas en la presente y ofrecer las pruebas que considere pertinentes en su caso para desvirtuar lo aquí asentado. Leyendo (previo a la firma) la presente acta en su contenido; se le informa su alcance, consistente en el inicio del procedimiento administrativo que puede derivar en sanciones de naturaleza administrativa _____

OBSERVACIONES: En caso de asegurar documentos se hace constar que son (realizar inventario)

_____ (asentar en su caso la sustitución de testigos la negativa de firmar el acta la negativa de recibir la orden y el acta, los incidentes o particularidades relacionados con la visita o los ordenamientos que considere no se cumplieron

En este acto se hace de su conocimiento al conductor del vehículo descrito con anterioridad, que de acuerdo a los datos asentados en la presente acta su vehículo es enviado al depósito _____ con las siguientes características: marca _____, modelo _____, No. de serie el cual no deberá circular y será remitido al depósito de guardia y custodia de vehículos infraccionados ubicado en _____, lo anterior con fundamento en lo dispuesto en los artículos 156 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y 102 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal -----

Se da por terminada la presente diligencia siendo las _____ horas del día _____ del mes de _____ del año _____, levantándose en ____ fojas útiles, la cual una vez leídas por los que en ella intervinieron, firman al margen y al calce para constancia legal, entregándosele una copia de la misma al visitado-----

EL VERIFICADOR

EL VISITADO

TESTIGO

TESTIGO

-----SIN TEXTO-----

HOJA DE RESGUARDO.

RESGUARDO DE DEPÓSITO DE VEHÍCULOS 0000000

AL C. SUBSECRETARIO DE SEGURIDAD PÚBLICA.
PRESENTE.

Con fundamento en el Art. 59 de las fracciones I a la XIX del Reglamento de Tránsito para el D.F., y para su legal custodia en el depósito que abajo se menciona, pongo a su disposición el vehículo que se describe por haber infringido los ordenamientos legales que adelante se enuncian, al tenor de los siguientes HECHOS:

SIENDO LAS _____ HRS. DEL _____ DEL MES DE _____ - DEL
AÑO _____ DE LAS CALLES DE _____ COL. _____ DE LA
DEL. POLÍTICA _____ EL VEHÍCULO _____, MARCA
_____, MODELO _____ PLACAS _____ COLOR

QUE FUE REMITIDO AL DEPOSITO DE
POR LA (PAT., GRÚA, MOTO, ETC.)
NÚM. _____ TRIPULADA (POR GRADO (S), PLACAS (S) NOMBRE (S))

MOTIVOS	ARTÍCULOS	FRACCIONES
Ley Ambiental D.F.		
Ley de Transporte del D.F.		
Ley del Registro Nacional de Vehículos.		
Reglamento de Tránsito Metropolitano		
Reglamento para el Servicio de Transporte de Carga en el D.F.		
Reglamento del Servicio Público de Pasajeros en el D.F.		
Reglamento de la Ley Ambiental D.F.		

INVENTARIO DEL VEHICULO (SIN INCLUIR MOTOR Y CAJUELA)

FANALES	(SI) (NO)	TAPÓN DE GASOLINA	(SI) (NO)	ESTEREO	(SI) (NO)
EMBLEMA	(SI) (NO)	CALAVERAS TRASERAS	(SI) (NO)	ECUALIZADOR	(SI) (NO)
CALAVERAS DELANTERAS	(SI) (NO)	FACIA TRASERA	(SI) (NO)	BOCINAS	(SI) (NO)
PARRILLA	(SI) (NO)	ESTRIBOS	(SI) (NO)	RELOJ	(SI) (NO)
FACIA DELANTERA	(SI) (NO)	LLANTAS	(SI) (NO)	ENCENDEDOR	(SI) (NO)
PARABRISAS	(SI) (NO)	RHINES	(SI) (NO)	EXTINTOR	(SI) (NO)
LIMPIADORES	(SI) (NO)	TAPONES	(SI) (NO)	GUANTERA	(SI) (NO)
ANTENA (S)	(SI) (NO)	MOLDURAS	(SI) (NO)	BOLA DE VELOCIDADES	(SI) (NO)
ESPEJOS LATERALES	(SI) (NO)	SALPICADERAS DELANTERAS	(SI) (NO)	ASIENTOS	(SI) (NO)
VENTANILLAS IZQUIERDA	(SI) (NO)	SALPICADERAS TRASERAS	(SI) (NO)	ESPEJO RETROVISOR	(SI) (NO)
VENTANILLAS DERECHA	(SI) (NO)	TABLERO	(SI) (NO)	TAPETES	(SI) (NO)
MEDALLÓN	(SI) (NO)	RADIO	(SI) (NO)	OBJETOS A LA VISTA	(SI) (NO)

OBSERVACIONES:

VEHÍCULOS

SELLADOS EN DEPOSITO POR: (GRADO, PLACA, NOMBRE) _____ ENCONTRÁNDOSE EL COFRE ABIERTO (SI) (NO) Y LA CAJUELA ABIERTA (SI) (NO) TARJETA DE CIRCULACIÓN A NOMBRE DE _____ LICENCIA

PARA CONDUCIR TIPO: _____ A NOMBRE DE: _____

TRAMITE DE RECEPCIÓN DEL VEHÍCULO:

REMITIÓ EL VEHÍCULO (GRADO, PLACA, NOMBRE Y FIRMA)	LEVANTO EL INVENTARIO (GRADO, PLACA, NOMBRE Y FIRMA)	RECIBIÓ EL VEHÍCULO (NOMBRE Y FIRMA, DEL PROPIETARIO Y/O CONDUCTOR)
--	--	---

TRAMITE DE LIBERACIÓN DE VEHÍCULO:

REVISO DOCUMENTACIÓN: (GRADO, PLACA, NOMBRE Y FIRMA) _____

VERIFICO DOCUMENTACIÓN: (EL

JEFE DE DEPOSITO, GRADO, NOMBRE Y FIRMA) _____

COMUNICO LIBERACIÓN: (OPERADOR RADIO BASE, GRADO, PLACA, NOMBRE Y FIRMA) _____

RECIBIÓ LA COMUNICACIÓN: (GRADO, PLACA Y NOMBRE: _____

DICTAMEN DE CALIFICACIÓN A SANCIONES

NUMERO DE ACTA:

FECHA: _____
RESOLUCIÓN: _____
RESGUARDO: _____ ACTA: _____

MOTIVO DE LA INFRACCIÓN.

*****BREVE DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA QUE SE SANCIONA

DICTAMEN DEL REVISOR:

*****RAZONAMIENTO LÓGICO-JURÍDICO QUE EMITE LA AUTORIDAD
DICTAMINADORA, EN EL CUAL FUNDA LA O LAS SANCIONES QUE SE IMPONEN.

REVISOR

NOMBRE DEL REVISOR.

DICTAMEN DEL JEFE DE LA UNIDAD DEPARTAMENTAL:

OBSERVACIONES:

Vo. Bo.

JEFE DE LA UNIDAD DE CALIFICACIÓN A SANCIONES
DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN.

NUMERO DE ACTA:

MÉXICO, DISTRITO FEDERAL A _____ DE _____ 20__

C. _____, IDENTIFICÁNDOME CON: _____, ME DOY POR NOTIFICADO DE LA RESOLUCIÓN DEFINITIVA, NÚMERO: _____, EMITIDA POR LA DIRECCIÓN JURÍDICA DE LA SECRETARÍA DE _____, DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, RESPECTO DE LOS HECHOS, ASENTADOS EN EL ACTA DE VISITA DE VERIFICACIÓN, NÚMERO: _____ DE FECHA _____, SOBRE LAS INFRACCIONES COMETIDAS POR LA UNIDAD DE MI PROPIEDAD, BAJO EL NÚMERO DE PLACAS: _____

N°.	DOCUMENTOS DEVUELTOS	FOLIO	SÍ	NO
01	RESOLUCIÓN			
02	RESGUARDO			
03	FACTURA			
04	IDENTIFICACIÓN OFICIAL			
05	TARJETA DE CIRCULACIÓN			
06	PÓLIZA DE SEGURO			
07	LICENCIA TARJETÓN			
08	TITULO PERMISO O CONCESIÓN			
09	OTROS			

FIRMA DE RECIBIDOS:

EL NOTIFICADO:

NOMBRE DEL NOTIFICADOR:	FIRMA:
_____	_____
LO ANTERIOR CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 79 Y 80 DE LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL DISTRITO FEDERAL.	

RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA.

NUMERO DE ACTA:

EN LA CIUDAD DE MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A LOS ____ DÍAS DEL MES DE ____
DEL DOS MIL _____

Vistos los autos para resolver el Procedimiento Administrativo de Calificación a Sanciones del vehículo del expediente ____, formado con motivo del Acta de Verificación No. _____, de la Orden de Visita de Verificación No. _____, practicado al vehículo marca: _____, CON NUMERO DE PLACAS _____, CON NUMERO DE SERIE _____, CON NUMERO DE MOTOR: _____, cuyo titular es _____, se emite la siguiente resolución y; -----

RESULTANDO

1- Que mediante la Orden de Visita de Inspección No. _____, de fecha, _____, se ordenó se practicara Visita de Verificación a Inspectores para detectar unidades que infringen las normas que rigen el Servicio de Transporte Público de Pasajeros en la Modalidad de _____, en las calles: _____ colonia: _____, delegación: _____, de esta ciudad.-----

2- Que en cumplimiento a la Orden de Visita de Verificación No. _____, de fecha _____, el C. Inspector, _____, procedió a realizar la Visita de Verificación ordenada, diligencia de la cual levantó el Acta de Visita de Verificación No. _____, al C. _____; conductor del vehículo marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, la cual fue remitida al depósito de vehículos: _____, a cargo de la Secretaría -----

3- Que en dicha Acta de Visita de Verificación, se asientan diversas circunstancias violatorias de las normas que rigen el Servicio de Transporte Público de Pasajeros en la Modalidad de _____, y que se hicieron consistir en que al momento de la verificación se detectó la unidad marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, conducida por el C. _____ por _____ ***DESCRIPCIÓN DE LA O LAS CONDUCTAS QUE SE SANCIONAN** -----

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Esta autoridad es competente para conocer y resolver el presente asunto, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 14 y 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1,2,3,18,87 y 115 Fracciones II, III y VIII, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 1, 2, 15 Fracción IX, 17 y 31 Fracción XXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal 1, 2, 3, 4, 7 fracción XXIV, y XXXIII, y 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 164 y 165 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal; 1, 2, 3, 5, 30, 31, 32, 97, 98, 99, 100,101, 102, 103, 104 y 105 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal; 1,7 fracción IX, 95 Ter. fracción II del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, 1, 2, 3, 5, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 58, 76, 78, 79, 82, 90, 91, 92, 101, 102 fracciones III, numerales 1, 2, 3, 4 sub-numerales: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16; 103, 104, 105 y 106 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal.-----

SEGUNDO.- Que habiéndose respetado la garantía de audiencia al concedérsele al visitado el termino de cinco días hábiles para expresar ante esta autoridad lo que a su derecho conviniera respecto de los hechos asentados en el acta de visita de verificación referida, mismos que corrieron del _____, según consta en el Acta de Visita de Verificación en el cual al momento de la visita se le entregó copia, presentando: EL DÍA _____, FACTURA NÚMERO: _____, PÓLIZA DE SEGURO NÚMERO: _____, TARJETA DE CIRCULACIÓN NÚMERO: _____, TÍTULO CONCESIÓN FOLIO: _____, LICENCIA TARJETÓN NÚMERO: _____, CREDENCIAL PARA VOTAR FOLIO: _____, ETC.--

TERCERO.- Que en el caso concreto se estableció violación a lo dispuesto en el artículo 156, FRACCIÓN _____ DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL Y 102 INCISO _____, FRACCIÓN _____, DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL, al realizarse la conducta que se hace consistir en: ******DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA SANCIONADA POR LA AUTORIDAD.**-----

CUARTO.- En atención a los elementos de prueba como son: **(** DESCRIPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS EXHIBIDOS)** FACTURA NUMERO: _____, PÓLIZA DE SEGURO NUMERO: _____, TARJETA DE CIRCULACIÓN NUMERO: _____, TÍTULO CONCESIÓN FOLIO: _____, LICENCIA TARJETÓN NUMERO: _____, CREDENCIAL PARA VOTAR FOLIO: _____, por lo que al no aportar prueba alguna no desvirtúa los hechos calificados en el Acta de Visita, motivo por lo cual se hace acreedor a la sanción prevista en el artículo 156 FRACCIÓN _____, DE LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, Y 102 INCISO _____, FRACCIÓN _____, DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL.-----

QUINTO.- En la especie (si, no), procede la imposición de la sanción consistente en el pago de una multa por la cantidad equivalente a _____ DÍAS POR, ***** DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA SANCIONADA Y CALIFICACIÓN DE LA SANCIÓN IMPUESTA**, días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, en virtud de la gravedad de la conducta desplegada por el C. _____, conductor del vehículo marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, al conducir y *******DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA SANCIONADA POR LA AUTORIDAD.** y ello constituye un factor desencadenante en una problemática social, como es la saturación de la vialidad, obstrucción de la circulación, inseguridad vecinal, contaminación, aunado a que la sociedad esta interesada en que los vehículos que prestan el Servicio Público de Pasajeros en la Modalidad de _____, cumplan con todos los requisitos en las normas legales que rigen su funcionamiento.-----

SEXTO.- Toda vez que el infractor en el presente caso fue _____, conductor del vehículo marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, el concesionario o permisionario será igualmente responsable solidario de los actos de sus empleados o trabajadores conforme a lo dispuesto por el artículo 156, fracción XXIII, penúltimo párrafo, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. -----

SÉPTIMO.- De acuerdo al régimen para aplicar sanciones en materia de servicio de transporte, básicamente esta contemplado en los artículos 156 y 158 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y el Título Quinto de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, de los cuales se infiere que, cuando la Secretaría de Transportes del Distrito Federal, aplican las sanciones correspondientes tomando en cuenta si han satisfecho, o no, la totalidad de los elementos establecidos en la Ley, la gravedad de la infracción, cometida, que se trate de un infractor primario o reincidente, el quantum de la infracción tomando en consideración las circunstancias externas de la misma y las particulares del infractor, el

beneficio obtenido o el perjuicio ocasionado y las condiciones que se consideren justas dentro de un mínimo y un máximo permitido por la ley, graduando la cuantía de la sanción, es decir, esta autoridad sanciona cuidando que no sea resultado de un simple análisis de las circunstancias en que la infracción se ejecuta, si no la conclusión racional lógica jurídica resultante del estudio de los diversos aspectos, -----Por lo antes expuesto, fundado y motivado se: -----

RESUELVE

PRIMERO.- (Si o no) se impone sanción al C. _____, PROPIETARIO DE LA UNIDAD marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, en atención a lo antes expuesto en los considerandos _____, _____, de esta resolución, consistente en el pago de una multa equivalente a X DÍAS de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, ***** DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA SANCIONADA Y CALIFICACIÓN DE LA SANCIÓN IMPUESTA**, días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, a cubrir ante la oficina recaudadora de la Tesorería del Distrito Federal, denominada CENTRO MÉDICO, sito, en ANTONIO M ANZA ESQUINA ORIZABA SIN NÚMERO, colonia Roma, Código Postal numero: C.P. 06700, previa exhibición del recibo correspondiente.-----

SEGUNDO.- SI deberá exhibir el recibo de pago de la Oficina Recaudadora de la Tesorería del Distrito Federal, citada en el párrafo anterior, ante la Unidad Departamental de Calificación a Sanciones del Transporte Público, de la Dirección Jurídica, a fin de dar por concluido el procedimiento administrativo, en un termino de 15 días hábiles contados a partir del día siguiente en que surta efectos la presente resolución, de lo contrario se ordenará se remita a la Tesorería del Distrito Federal para el procedimiento de ejecución correspondiente.---

TERCERO.- Se ordena se remita copia de la presente resolución al expediente del titular de la concesión y/o permiso número _____, para los efectos del artículo 57 fracción VI de la Ley de transporte y Vialidad del Distrito Federal, así como a la Dirección de Registro Público de Transporte, para el efecto de que se actualice el registro público de infracciones.-----

CUARTO.- En términos de lo dispuesto por los artículos 108, 109 y 110 de la Ley del Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, se concede al infractor él termino de QUINCE DÍAS HÁBILES, contados a partir de que surta efectos la notificación de la presente resolución, para que si así lo considera conveniente, interponga el recurso de inconformidad en contra de esta resolución. -----

QUINTO.- Atento a los elementos de prueba que obran en autos y a las consideraciones que anteceden, (SÍ o NO), procede a dejar sin efectos las observaciones del acta de merito, y la sanción señalada, en términos de lo dispuesto en los artículos 27 y 140 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal. -----

SEXTO.- Se le apercibe que deberá ACATAR LAS DISPOSICIONES QUE DETERMINA LA LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD, inherentes a las faltas cometidas en esta resolución de conformidad con él articulo 33, 34, del Reglamento de Transporte de Distrito Federal, 42, 47 y 158 de la Ley de transporte y Vialidad del Distrito Federal, toda vez que en caso de reincidencia se hará acreedor a la sanción correspondiente.-----

SÉPTIMO.- Previo estricto cumplimiento a los resolutivos _____, de la presente resolución, libérese el vehículo de la marca: _____, CON NÚMERO DE PLACAS _____, CON NÚMERO DE SERIE _____, CON NÚMERO DE MOTOR: _____, con número de resguardo _____, de fecha _____.

OCTAVO.- Devuélvase al interesado los documentos que en su caso le hayan sido retenidos como medida provisional, previa toma de razón que por su recibo deje en autos. -----

NOVENO.- Notifíquese personalmente y archívese el presente expediente como totalmente concluido.-----

La presente resolución fue elaborada en la Unidad Departamental de Calificación a Sanciones al Transporte Público a cargo del Lic. _____, y revisada por la Subdirección de Normas a cargo del Lic. _____-----

Así lo resolvió y firma la presente el _____, Director Jurídico de la Secretaría de transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. **CONSTE.** -----

DIRECTOR JURÍDICO DE LA
SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD.

ELABORÓ

REVISÓ.

J.U.D. DE CALIFICACIÓN A SANCIONES
DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

SUBDIRECTOR DE NORMAS

FORMATO DE DEVOLUCIÓN DE CANTIDADES INDEBIDAMENTE PAGADAS

SOLICITUD DE DEVOLUCIÓN DE CANTIDADES PAGADAS INDEBIDAMENTE Y LAS QUE PROCEDAN DE CONFORMIDAD CON EL CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL Y DEMÁS LEYES APLICABLES.

ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA: _____
REGISTRO No.: _____

C. TESORERO DEL DISTRITO FEDERAL, CON FUNDAMENTO EN EL ARTICULO 71 DEL CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL, SOLICITO LA DEVOLUCIÓN DE \$ _____, (_____), PAGADOS INDEBIDAMENTE POR CONCEPTO DE _____, CORRESPONDIENTE AL PERIODO, _____ PARA LO CUAL ADJUNTO LA DOCUMENTACIÓN COMPROBATORIA SEÑALADA AL REVERSO DE ESTA SOLICITUD.

DATOS DEL CONTRIBUYENTE

NOMBRE, DENOMINACIÓN SOCIAL O RAZÓN SOCIAL	R.F.C.	NUM DE CUENTA, RFC, O No DE PLACA.	
CALLE:		NÚM. EXTERIOR	NUM INTERIOR.
COLONIA :		CÓDIGO POSTAL	TELÉFONO
LOCALIDAD:		ENTIDAD FEDERATIVA:	

DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL.

NOMBRE, DENOMINACIÓN SOCIAL O RAZÓN SOCIAL	R.F.C.	NUM DE CUENTA, RFC, O No DE PLACA.	
CALLE:		NÚM. EXTERIOR	NUM INTERIOR.
COLONIA :		CÓDIGO POSTAL	TELÉFONO
LOCALIDAD:		ENTIDAD FEDERATIVA:	

No. Y FECHA DE ESCRITURA CON LA QUE ACREDITA LA PRESENTACIÓN LEGAL Y No. DEL NOTARIO PUBLICO QUE EXTENDIÓ LA ESCRITURA, O DE LA CARTA PODER OTORGADA CONFORME AL ARTICULO 679 PRIMER PÁRRAFO, DEL CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL.

DOMICILIO PARA OÍR Y RECIBIR NOTIFICACIONES EN EL DISTRITO FEDERAL.	NÚM. EXTERIOR	NUM INTERIOR.
COLONIA, BARRIO, PUEBLO.	CÓDIGO POSTAL	TELÉFONO
DELEGACIÓN.	NOMBRE DE LA PERSONA AUTORIZADA PARA RECIBIR NOTIFICACIONES	

INFORMACIÓN PARA DEPÓSITO DE CUENTA BANCARIA.

DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD QUE PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 71, PRIMER PÁRRAFO DEL CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL,, ES MI VOLUNTAD QUE LA DEVOLUCIÓN A LA QUE TENGO DERECHO SEA DEPOSITADA EN MI CUENTA BANCARIA.

NOMBRE DEL BANCO	NUMERO DE CUENTA.
------------------	-------------------

REDACTE BREVEMENTE LA (S) CAUSA (S) DE SU SOLICITUD, EN EL REVERSO DE ESTE FORMATO.

CONFORME A LO DISPUESTO EN EL ARTICULO 78, INCISOS c) Y d) DEL CÓDIGO FINANCIERO DEL DISTRITO FEDERAL, MANIFIESTO QUE LOS DATOS ASENTADOS SON CIERTOS-

<p>_____</p> <p>NOMBRE Y FIRMA DEL CONTRIBUYENTE O REPRESENTANTE LEGAL.</p>	<p>SELLO Y FECHA DE RECIBIDO</p>
---	----------------------------------

GLOSARIO

Este Glosario reúne aquellos términos jurídicos y coloquiales que se manejan en el campo del transporte de pasajeros en el Distrito Federal y otras entidades que le son afines. Contiene, por tanto, una parte importante y representativa de la terminología empleada en la vida y desarrollo diario de este grupo, muchas veces desconocida por la sociedad en general.

En su compilación nos hemos allegado de diversas fuentes, tratando de enriquecer este trabajo, agradeciendo especialmente a la Secretaría de Transportes y Vialidad por poner al alcance de todos tan valiosa información en su sitio electrónico (página Web); así, de igual forma se han recopilado términos de los ordenamientos legales que regulan a este sector, sin dejar de lado las expresiones coloquiales que son usadas día a día por los prestadores de este servicio, teniendo a todas estas fuentes como base nodal en este trabajo, sin menospreciar el colosal conocimiento acumulado en Internet, del cual podemos echar mano.

Por tal motivo, a continuación se da un número equiparable a la fuente, mismo que se coloca al final del término, con el propósito de ubicar su origen y otorgar el crédito a quien corresponda.

Así, esta pequeña agrupación de términos se ofrece como instrumento de consulta e ilustración de los vocablos que de forma habitual se utilizan en la vida diaria, sea por parte de los prestadores del servicio o, en su caso, por las propias autoridades.

A

Abrogar. (Del latín abrogatio, del verbo abrogare abrogar, anular). Es la supresión total de la vigencia y, por lo tanto, de la obligatoriedad de una ley.

En el lenguaje técnico-jurídico se sigue haciendo la distinción entre derogación y abrogación; refiriéndonos en el primer caso a la privación parcial de efectos de la ley y en el segundo a la privación total de efectos de ésta. **3**

Acera. Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades. **1**

Acarreo. Se aplica a la acción de transportar personas, sea en autobús, microbús o cualquier otro vehículo. **2**

Agente. Personal de la Policía adscrito a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal que realiza funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, así como la aplicación de sanciones por infracciones a las disposiciones establecidas en este reglamento y demás disposiciones jurídicas en materia de tránsito. **1**

Alcoholímetro. Programa instaurado por el Gobierno del Distrito Federal, con el objetivo de verificar que las personas no conduzcan en estado de ebriedad.

Anden. Área de resguardo, para realizar las maniobras de ascenso y descenso, que generalmente están en paraderos en vía pública y puntos de transbordo modal. **2**

Andador. Vía peatonal de uso exclusivo para peatones. **1**

Anti-peperami. Nombre que recibe, en el argot de los choferes de RTP y STE, el dispositivo metálico que sirve para evitar el robo o saqueo al "Arturito" o recolector de dinero. **2**

Aplastarse o plasta. Acción de los choferes de autobús, microbús o combi, que realizan de manera lenta su recorrido. **2**

Arroyo. Nombre que se le da al espacio de la calle donde transitan los vehículos. Superficie de rodamiento donde circulan los vehículos. **1**

Arturito. Se le conoce así al dispositivo o alcancía que sirve para depositar el dinero del pasaje en autobús o trolebús de RTP o STE, según sea el caso. **2**

Automóvil. Vehículo destinado al transporte de personas, con capacidad hasta de 6 asientos, incluido el conductor. **1**

Atribución. Facultad o competencia que da el cargo que se ejerce. **3**

Autorización. Es el acto administrativo mediante el cual, las Delegaciones autorizan a personas físicas o morales la incorporación de infraestructura, elementos o servicios a la vialidad, o bien, el uso y aprovechamiento de estos últimos. **1**

Aviso de Inscripción. Acto administrativo mediante el cual, las Delegaciones registran los elementos, infraestructura y servicios inherentes o incorporados a la vialidad por parte de la Administración Pública y/o particulares. **1**

Aventón. Solicitud del pasajero de trasladarlo, solo o con acompañantes, sin pagar por el servicio. **2**

B

Bacheo. Operaciones necesarias para ejecutar la reposición parcial o total de la superficie de rodamiento (carpeta asfáltica) en aquellas zonas en que se presentan fallas o daños ocasionados por diversas causas, hasta lograr condiciones óptimas de uso. **1**

Bahía de paradero. Arroyo determinado especialmente para las maniobras de ascenso y descenso de usuarios, comúnmente sin tránsito de vehículos diferentes al de servicio público. **1**

Bandera. Indicativo que deben utilizar los taxis para informar al usuario si se encuentra o no en servicio. *1*

Banderazo. Costo inicial autorizado que marca el taxímetro por el uso del servicio de taxis, de acuerdo a su modalidad. Los choferes de taxi le llaman así a la tarifa que marca el taxímetro cuando inicia un recorrido. *1*

Barandal. Dispositivo de control utilizado principalmente en paradas específicas y paraderos para la canalización de usuarios. *1*

Barredora. Expresión para describir cuando un autobús o microbús va recogiendo pasaje, sin dejar pasajeros a la unidad que circula detrás suyo. *2*

Base. Lugar donde las unidades de transporte público se ubican para iniciar el ascenso de pasaje y su recorrido. *2*

Base de Servicio. Son los espacios físicos autorizados a los prestadores del servicio público del transporte de pasajeros y de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de los usuarios y, en su caso, contratación del servicio. *1*

Bici-taxi. Modo de transporte mecánico, con autonomía y comportamiento integral que está compuesto por dos secciones que conservan la unión al desplazarse. Se trata de un carro con capacidad para tres personas que es tirado por una bicicleta. *2*

Bigotitos. Algunos choferes le llaman así a los pasajeros, hombres, que abordan la unidad de transporte. *2*

Bloqueo. Es el cierre indefinido de las vialidades. *1*

Boletero. Persona asignada a revisar la serie y portación de los boletos de los pasajeros en autobuses y trolebuses. *2*

C

Cachacuentas. Seudónimo para referirse al concesionario, dueño o administrador de un vehículo de transporte público que se da a trabajar. Se le dice así por la acción de recibir la cuenta, es decir lo que el concesionario cobra al chofer por el alquiler de la unidad. **2**

Cacharpita. Monedas de baja denominación, de 10 o 20 centavos. **2**

Cacharpo. Es la persona que acompaña al chofer en el estribo y que lo ayuda, en cada parada, a gritar a la gente para invitarla a subir a la unidad, informándole en voz alta el recorrido y destino de la ruta. Igual lo apoya para, supuestamente, facilitarle la conducción del autobús o microbús. **2**

Cafre. Conductor(a) que constantemente viola los reglamentos de tránsito y por ello constituye un peligro para los automovilistas y peatones. **2**

Calle. Superficie de uso público generalmente limitada por edificaciones, que permite el tránsito de vehículos y personas; comunica, entre sí los predios que la delimitan, aloja los servicios públicos de infraestructura y posibilita la circulación. **1**

Camarón. Es sinónimo de dinero. También se le identifica con la cantidad de dinero que se da para la agilización de pagos o trámites. **2**

Capacidad por unidad. Número máximo de usuarios sentados y parados en condiciones de seguridad que puede llevar una unidad de transporte. **1**

Carretela. Carruaje de cuatro asientos con cubierta plegable, utilizado para el transporte de personas.

Carril. Una de las fajas de circulación en que puede estar dividida la superficie de rodamiento, marcada o no marcada, con anchura suficiente para la circulación de vehículos de motor en una fila. **1**

Carril Confinado. Se refiere a la franja de la superficie de rodamiento para la circulación de un tipo de transporte automotor sobre un sentido de la vía, con dispositivos de confinamiento en el perímetro del carril que no permiten que se introduzcan otro tipo de vehículos. **1**

Carril de circulación. Franja de la superficie de rodamiento para la circulación en un sentido de una fila de vehículos, cuyo ancho varía en función de la velocidad, tipo de vehículos previstos y características geométricas de la vía. 1

Cartulina. Es el registro de los pagos que realizan los chóferes a la organización a que pertenecen, por concepto de cuota, ya sea semanal o quincenal. 2

Caseta. Recinto sujeto a permiso por parte de la Secretaría que reúne los requisitos establecidos por las normas vigentes y que se destina para la contratación del servicio público de carga. 1

Cedente. Persona titular de una concesión para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros, que con la autorización previa de la Secretaría, cede, transmite o enajena a otra los derechos de la concesión, cumpliendo con todos los requisitos correspondientes. 1

Centro de Transferencia Modal (CETRAM). Son los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve como conexión de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte. 1

Cesionario. Persona a la cual una vez cumplidos los requisitos señalados por la normatividad, aplicable, la Secretaría autoriza en su favor la cesión, transmisión o enajenación de los derechos para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros. 1

Ciclovías. Es un conjunto de vías por las que circulan específicamente bicicletas desde un punto de salida, hasta un punto de llegada y con un recorrido definido. 1

Cierre de bandera. Punto donde inicia o finaliza un autobús su derrotero, en el cual el operador detiene la unidad para cambiar el letrero de origen-destino e iniciar inmediatamente otro viaje. 1

Cierre de Circuito. Son los espacios físicos autorizados en los que sin realizar base se efectúa el despacho de las unidades destinadas al servicio público de

transporte de pasajeros y de carga, para iniciar o terminar su itinerario y en el que se controla el intervalo de salidas entre una y otra unidad. **1**

Circular. Disposición de carácter interno dirigida de un órgano superior a uno inferior, con el fin de explicar o informar normas, acuerdos, decisiones o procedimientos a realizarse. **1**

Cochero. Persona que se dedica a conducir coches de caballos de manera profesional. **2**

Colectivo. Toda unidad de transporte público, aunque se aplica con mayor frecuencia a los microbuses. **1**

Concesión. Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito.

Concesionario. Persona física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la Secretaría, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros y/o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal. **1**

Conductor. Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades. **1**

Congestionamiento Vial. Afectación de la vialidad por volumen excesivo de vehículos, alguna causa humana o natural, que impide la circulación normal de los vehículos, ocasionando la concentración de un número considerable de éstos a la vez, en un espacio determinado. **1**

Copete. Accesorio que deben portar en la parte central anterior del toldo los taxis, con la leyenda que los identifique como tales. **2**

Corredor Vial. Es la vialidad que tiene continuidad, longitud, y ancho suficientes para concentrar el tránsito de vehículos y personas, y que comunica diferentes zonas dentro del entorno urbano. **1**

Corredor Vial Metropolitano. Corredor vial que rebasa los límites del Distrito Federal. *1*

Corrida. Vehículo de servicio autorizado a circular en una línea determinada dentro de un horario preestablecido. *1*

Coyote. Persona que ofrece sus servicios como intermediario entre un conductor de un vehículo de transporte público y la autoridad para resolver un problema o agilizar trámites, también se le conoce como gestor. *2*

Cromática Oficial. Colores y señalización autorizados por la Secretaría a los taxis o vehículos regulados por esta, de acuerdo con su modalidad. *1*

CH

Chafirete. Sinónimo de chofer. *2*

Chalán. Ayudante del chofer. *2*

Charchina. Nombre que se le da a los automóviles, camiones, o cualquier otro vehículo viejo o maltrecho. Es sinónimo de carcacha. *2*

Chatarra. Desperdicio y residuo metálico. *2*

Chatarrización. Proceso para convertir en chatarra los vehículos de transporte que han culminado su periodo de vida. *2*

Checar. Registro que realiza el checador en las tarjetas donde marca la hora de salida o llegada de cada unidad y ramal. *2*

Checada. Cantidad de dinero que los choferes le dan al checador por su labor de dar salida, checar la tarjeta, subir pasaje a la unidad y anunciar en voz alta el recorrido y destino que ésta realizará. *2*

Chiflamuertos. Ayudante del operador que va arriba de la unidad anunciando la ruta e invitando a los transeúntes a abordar la misma. Sinónimo de *cacharpo*.
2

Chimeco. Nombre con el que se conoce a los camiones foráneos que ingresan a la ciudad de México. **2**

D

Dante. Nombre dado a los inspectores de servicios públicos, adscritos a la Secretaría de Transporte y Vialidad. **2**

Decreto. Decisión de un órgano del Estado, la cual crea situaciones generalmente concretas e individuales, y que requiere que se difunda para que la conozcan las personas o entes a quienes va dirigido. **1**

Dejada. Llevar al pasajero a su destino. Expresión generalmente utilizada por taxistas. **2**

Delfín. Fue el nombre que se le dio a los primeros autobuses del servicio público que circularon en el DF. Su aspecto era achatado y portaba unos delfines de aluminio en los costados.

Derrotero. Descripción de la trayectoria de circulación que deberá efectuar la unidad sobre las vías por sentido, para unir un punto de salida y otro de llegada. Rumbo o recorrido que sigue el conductor desde la base de inicio a destino. Sinónimo de ramal. **1**

Descolgarse. Dar una vuelta, dirigirse a un lugar determinado. **2**

Despachada. Véase checada. **2**

Despachador. Puesto asignado a la persona que regula y controla la salida de los autobuses, tanto en módulos como en cierres de circuito con base en un rol del servicio. **1**

Destino. Lugar donde finaliza un recorrido o viaje. **2**

E

Eje Vial. Arteria principal, preferentemente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie, y carril exclusivo en el mismo sentido o contra flujo. **1**

Encierro. El espacio físico registrado ante la Secretaría, donde permanecen los vehículos que prestan el servicio público o especializado de transporte de pasajeros, cuando no están en horas de servicio. **1**

Entre. Cuota que eroga un automovilista para evitar una sanción o infracción impuesta por una autoridad a consecuencia de una falta al reglamento. Es sinónimo de mordida. **2**

Equipamiento Auxiliar de Transporte. Son todos los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, que sean susceptibles de permiso por parte de la Secretaría. **1**

Escarcha. Sinónimo de frío. **2**

Esquina. Expresión coloquial para solicitar al operador del autobús, el descenso del mismo ¡Esquina bajan! **2**

Estación. Espacio físico donde se puede llevar a cabo el enlace entre una ruta y las zonas de servicio, o bien entre rutas diferentes. Es también punto de origen y destino. **1**

Estación de Servicio. El local de uso común en donde se estacionan para su encierro o mantenimiento, los vehículos destinados a la prestación del servicio público y mercantil de transporte de carga. **1**

Estacionamiento. Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado, este puede ser de uso público o privado. **1**

E

Facultad. Aquella persona que esta investido jurídicamente (por una norma de derecho) para realizar un acto jurídicamente válido, para producir efectos jurídicos previstos. Presupone la posesión de una potestad o capacidad jurídica para modificar válidamente la situación jurídica. **3**

Fletear. Traslado de personas o mercancías. **2**

Frecuencia. Cantidad de unidades que pasan por un punto específico por unidad de tiempo. **1**

Frijolito. Sinónimo de frío. **2**

G

Ganado. Expresión despectiva que emplean los conductores del transporte público para referirse a los pasajeros. **2**

Gasofía. Sinónimo de gasolina. **2**

Gestor. Persona que a nombre de otro realiza trámites administrativos ante las autoridades correspondientes. En el argot del transportista es un "coyote" venido a más. **2**

Gigios. Sinónimo de pasajeros. **2**

Gomas. Se refiere a las llantas del automóvil. **2**

Guajoltero. Autobús o vehículo de transporte que se encuentra en condiciones precarias, sucias y malolientes. Se le denominó así por aquellas unidades que iban de los pueblos a las ciudades y los usuarios llevaban guajolotes, gallinas, etc., en los autobuses. **2**

H

Hacer tiempo. Cuando el operador de un vehículo permanece en la terminal, o bien, opera el mismo con lentitud para conseguir más pasajeros. **2**

Hora Pico. Horario en el cual las vías se saturan de vehículos, peatones y la demanda de transporte alcanza su máximo nivel. *1*

Hora Valle. Horario en el cual las vías se encuentran descongestionadas de vehículos y peatones, y la demanda de transporte alcanza su mínimo nivel. *1*

I

Infraestructura urbana. Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual. *1*

Intervalo de Salida. Tiempo que transcurre entre dos despachos sucesivos de unidades vehiculares en una base de servicio. *1*

Itinerario o Ruta. Recorrido o trayecto que realizan las unidades de transporte público de pasajeros. *1*

J

JUD. Jefe de Unidad Departamental, adscrito a una dependencia de gobierno del Distrito Federal.

L

Lanzadera. Espacio físico permisionado o autorizado por la Secretaría, donde permanecen momentáneamente estacionados los vehículos, mientras se desocupan las posiciones de ascenso y descenso al inicio del servicio y cuyo propósito es evitar la saturación de las bahías en los centros de transferencia modal o bases. *1*

M

Machetero. Se le dice así al ayudante que hace el trabajo pesado. Por ejemplo, limpiar las unidades. Su nombre original es por aquel campesino que, con el machete, limpiaba de hierba el campo. *2*

Manifestación. Concentración de personas generalmente al aire libre, que buscan un objetivo en común, como solventar algún conflicto o inconformidad. Aquí se incluye el término de marcha y plantón. **1**

Marcha. Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado. **1**

Marimba. Artefacto que utilizan los choferes de servicio público, para depositar el dinero que reciben en moneda. **2**

Marimbeada. Cuando alguien extrae o roba el dinero de la marimba de una unidad de transporte. **2**

Meter la chancía. Acción de meter el acelerador a fondo. **2**

Metro. Sistema de Transporte Colectivo. Las unidades de transporte son trenes que constan de nueve vagones cada uno, circula por vías electrificadas, subterráneas, terrestres o aéreas. **1**

Metrobús. Modalidad de transporte que es una combinación de autobús urbano y el "Metro". La unidad de transporte está compuesta por dos cajones articulados con capacidad para 160 personas.

Micro. Contracción que se utiliza para referirse a un microbús. **2**

Microbús. Unidad de transporte público con capacidad para transportar a menor número de personas que en un autobús. **2**

Modular servilleta. Expresión que se usa para indicar que es hora de ir a comer. **2**

Módulo. Unidad operativa y administrativa desconcentrada, que brinda mantenimiento preventivo y correctivo, así como de resguardo a su parque vehicular para brindar servicio de transporte público. **1**

Mordida. Cantidad de dinero que se da a un servidor público por realizar un servicio o condonar la sanción a quien ha infringido la ley. **2**

Mosca. Viajar "de mosca" se utiliza para describir cuando un pasajero o ayudante va tensado de la puerta delantera o trasera de la unidad y con un pie en el estribo del escalón. **2**

N

Nomenclatura. Conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias, pueblos, barrios, vías y espacios públicos de la Ciudad, con el propósito de su identificación por parte de las personas. **1**

O

Ómnibus. Vehículo de gran capacidad para el transporte público de personas. **1**

Operación. Es un proceso, esto es, conjunto de acciones coordinadas encaminadas al buen funcionamiento del servicio de transporte público, a través de la integración de sus componentes operativos: hombres, autobuses y métodos, complementándose para lograr el objetivo común, que es el transporte de usuarios. **1**

Operador. Puesto con características manuales que ejecutan maniobras de la operación. A) Operador de control de radio. B) Operador de un vehículo. **1**

Operativo. Acción realizada por personal de la Secretaría de Transportes y Vialidad, con el objetivo de realizar una inspección a las unidades que prestan el servicio de transporte público. **2**

P

Padrón de Conductores. Es el registro de los taxi-operadores designados por los concesionarios para la prestación del servicio, que deberán notificar por escrito al instituto y autorizarlo permanentemente, con todos y cada uno de los datos de identidad y ubicación de los mismos, así como la concesión y vehículo en el que desarrollan su actividad. **1**

Padrón Vehicular. Es el registro de las unidades destinadas a la prestación del servicio público de taxi, que deberán prestar los concesionarios del servicio al Instituto y actualizar permanentemente, con todos y cada uno de los datos necesarios para la identificación del vehículo, la concesión a que están afectos y los relativos a la identificación del titular. **1**

Parada.- Lugar destinado para realizar maniobras de ascenso y/o descenso de pasajeros de vehículos de transporte público. Zona autorizada por la Secretaría para que los vehículos de transporte de pasajeros realicen las maniobras de descenso y ascenso de usuarios. También se le conoce a la *parada* como el lugar específico donde hay una señalización, nombre de calles y/o avenidas, que indica dónde debe detenerse un vehículo de transporte público para el ascenso y descenso de pasajeros. **2**

Paradero. Área con infraestructura, equipamiento y mobiliario propios (bahías, andenes, cobertizos, casetas, etc.), donde se permite la detención momentánea de los vehículos de transporte público de pasajeros para efectuar ascensos y descensos, también llamada zona de transferencia o Centro de Transferencia Modal (CETRAM). **1**

Particular. Es la persona física o moral que al amparo del registro correspondiente ante la Secretaría, satisface sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social. **2**

Pasada. Cuando el chofer de un vehículo de transporte público, autobús, microbús o combi, indica a sus pasajeros que deben abordar otra unidad. **2**

Pasaje. Vía peatonal cubierta en el interior de un predio, con circulación exclusivamente para peatones. **1**

Pasajero. Persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor. Toda persona que utiliza un servicio de transporte. Es sinónimo de usuario o viajero. **1**

Peatón. Persona que transita a pie por la vía pública. **1**

Pena. Castigo impuesto por la autoridad a quien ha cometido un delito.

Permisionario. Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría, realiza la prestación del servicio privado, mercantil y particular de transporte de carga o de pasajeros, sujetándose a las disposiciones del presente ordenamiento. **1**

Permiso. Acto administrativo por virtud del cual, la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación del servicio privado y/o mercantil de transporte de carga o de pasajeros. **1**

Permiso para Conducir. Es el documento que autoriza a menores de edad a conducir un vehículo. **1**

Perrear. Carrera entre dos o más unidades de transporte por la disputa del pasaje. **2**

Perros o perrada. Se les conoce así a los inspectores de transporte que tienen la responsabilidad de verificar que se brinde adecuadamente el servicio de transporte. También se les conoce como *dantes*. **2**

Pesero. Nombre que se le dio a los vehículos de transporte que en la década de los 60 se usó para trasladar a personas por un peso. **2**

Pestañitas. En el argot de los choferes de taxi, se les llama así a las damas que utilizan el servicio. **2**

Pirata. Vehículo que ofrece servicio de transporte público sin contar con una concesión o permiso de la autoridad para ello. **2**

Pista. La ruta de trabajo. **2**

Pitufos. Palabra que se utiliza en forma peyorativa para referirse a los policías que portan uniforme azul. **2**

Plantón. Grupo de individuos que se congrega y permanece cierto tiempo en un lugar público determinado. **1**

Plasta. Sinónimo de aplastarse, hacer tiempo para conseguir más pasajeros.

Polla. Mujer que sube al microbús, por lo general novia o amiga del chofer. 2

Postura. Acción de dar a trabajar un taxi, microbús o autobús, a una persona que no es el chofer titular de la unidad. 2

Promulgar/Publicar. En la doctrina constitucional mexicana ha sido un tema muy discutido el de si los conceptos publicación y promulgación son diferentes o si por el contrario la Constitución los utiliza como sinónimos. Para Felipe Tena Ramírez, "por la promulgación de la ley el ejecutivo autentifica la existencia y regularidad de la ley, ordena su publicación y manda a sus agentes que la hagan cumplir". Con este acto, dice el maestro Tena, la ley adquiere valor imperativo; sin embargo no es obligatoria sino hasta que su existencia es notificada, esto es, hasta que su publicación se realiza.3

R

RTP. Red de Transporte Metropolitano, empresa a cargo del Gobierno del Distrito Federal, que presta el servicio de transporte de pasajeros.

Ramal. Una de las diferentes líneas de la ruta. Rumbo o recorrido que sigue el conductor de transporte público desde la base de inicio a la de destino. Es sinónimo de derrotero. 2

Rebasar. Acción de alcanzar y pasar a otro vehículo en el mismo sentido de circulación. 2

Registro. Es el acto administrativo mediante el cual, la Administración Pública inscribe las actividades relacionadas con el transporte de carga o pasajeros que llevan a cabo las personas físicas o morales. 1

Reglamento. Es el conjunto ordenado de reglas y conceptos que promulga una autoridad competente y que establece la ejecución de una ley o sirve para el régimen interior de una corporación o dependencia. (Acto administrativo expedido por el poder ejecutivo). 1

Reincidencia. La comisión de dos o más infracciones en un periodo no mayor de seis meses. *1*

Relevo. Sustitución de un operador por otro al término de una jornada de trabajo y el inicio de otra, debiéndose realizar en lugar y tiempo adecuados para mantener la continuidad del servicio. *1*

Revista Vehicular. Inspección física de las unidades, equipamiento auxiliar e infraestructura de los servicios de transporte público y privado, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de equipo, aditamentos, sistemas y en general las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio. *1*

Rol. Programación del servicio de una ruta específica, tanto de unidades como de operadores, donde se establece la hora de llegada y salida de módulo, hora de relevo, veladas y vacaciones de los operadores en un período determinado conforme a las necesidades de la demanda. *1*

Ruletero. Trabajador del taxi. *2*

Ruta. Conjunto de vías y paradas por las que circulan las unidades para unir un punto de salida y otro de llegada, teniendo un recorrido definido. Vía por la que circulan los vehículos para unir un punto de salida y otro de llegada. *1*

S

SCJN. Suprema Corte de Justicia de la Nación.

SETRAVI. Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

SSP. Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

STE. Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Salario Mínimo. Pago erogado a un trabajador por sus labores diarias, establecido por la Comisión Nacional de Salarios Mínimos y que se toma como referencia para tabular el pago de diversos servicios o sanciones. *1*

Sanción. Es aquella sanción de carácter punitivo o disciplinario, establecida dentro del ordenamiento legal, que las autoridades tributarias imponen a aquél sujeto que incumple con sus obligaciones fiscales. **3**

Sanción Administrativa. Es el castigo que aplica la sociedad a través del derecho a las violaciones de los ordenamientos administrativos, pretendiéndose por medio de ésta asegurar el cumplimiento de los deberes que tienen los ciudadanos respecto a la sociedad. **3**

Secretaría. La Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Seguridad Pública. La Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

Señal informativa. Transmite información al usuario, ya sea de tipo turístico, direccional, de servicio, etc. **1**

Señal preventiva. Advierte a conductores y peatones de la existencia y naturaleza de un peligro en su camino. **1**

Señal restrictiva. Indica a los conductores o peatones ciertas restricciones y prohibiciones que regulan el servicio de las vías. **1**

Señalización Vial. Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad. **1**

Servicios Auxiliares o Conexos. Son todos los bienes muebles o inmuebles de infraestructura que resulten complementarios a la prestación del Servicio Público de Transporte, previstos por esta Ley y sus Reglamentos y que son susceptibles de permiso o concesión a particulares. **1**

Servicio expreso. Servicio de transporte con menor número de paradas al servicio ordinario que agiliza los recorridos. **1**

Servicio Metropolitano de Transporte. Es el que se presta entre el Distrito Federal y sus zonas conurbanas en cualquiera de sus modalidades, con

sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y de las demás disposiciones jurídicas aplicables en las Entidades Federativas involucradas. 1

Servicio Público de Transporte. Es la actividad a través de la cual la Secretaría satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, o a través de concesionarios de transporte público, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios. 1

Servicios Públicos. Personal adscrito a la Secretaría de Transportes y Vialidad, facultado para hacer inspecciones a las unidades de transporte público.

Sistema de transporte. Organización de elementos reales y conceptuales que tiene como propósito común el cambio de posición en el espacio de personas y bienes materiales. 1

I

TCADF. Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

TCC. Tribunales Colegiados de Circuito.

Tablas. Expresión para indicar que todos los asientos de la unidad van ocupados y nadie parado. 2

Talacha. Reparación de un vehículo o cambio de una llanta. 2

Tamarindo. Se le llama así al agente de tránsito que usa uniforme café, del mismo tono que el fruto del árbol de Tamarindo. 2

Tarifa. Costo del servicio que se ofrece al usuario. Es la cuota que pagan los usuarios en general por la prestación de un servicio. 1

Tarjeta. Cartón en el que se anota el itinerario que realizará una unidad de transporte, es decir, punto de partida y destino. 1

Taxi. Vehículo debidamente autorizado y registrado ante la Secretaría de Transporte correspondiente en el Distrito Federal o Estado de México, para prestar el servicio público individual de pasajeros al amparo de la concesión correspondiente. *1*

Taxi de Sitio. Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo, a través de espacios físicos autorizados en bases, centros de transferencia modal, terminales y demás lugares que determine la administración pública del Distrito Federal. *1*

Taxi Libre. Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo ni adscripción permanente a alguna base de servicio en el ámbito territorial del Distrito Federal. *1*

Taxi Metropolitano. Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros en la zona metropolitana de la ciudad de México, de acuerdo con los convenios y disposiciones emanadas por los gobiernos de las entidades involucradas. *1*

Taxi Turístico. Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros exclusivamente en centro de atracción turística como hoteles; restaurantes, museos y lugares recreativos, entre otros, previamente autorizados por la Administración Pública del Distrito Federal. *1*

Taxímetro. Dispositivo que indica el costo del viaje conforme a la tarifa autorizada, calculado de acuerdo a la distancia recorrida, tiempo de espera, demora del tránsito, cargo o banderazo inicial, número de pasajeros y otros cargos autorizados por la Administración Pública. *1*

Terminal. El espacio físico fuera de la vía pública autorizado por la Secretaría, donde inicia o termina el servicio público de transporte de pasajeros colectivo, y todos aquellos elementos que sean necesarios para el servicio de transporte de pasajeros. Sitio donde salen y llegan vehículos de transporte para realizar una ruta. *1*

Tiempo de Ciclo. Tiempo total por vuelta realizada por una unidad, contando desde la salida hasta el cierre de circuito o base de servicio, a la llegada al mismo punto (en minutos). *1*

Tiempo de Demora. Tiempos generados por situaciones fortuitas (inadecuada regulación de semáforos, congestiones, manifestaciones, etc.), durante el desplazamiento de una unidad. Tales demoras son fijas, aleatorias y otras condicionadas por la hora del día. *1*

Tiempo de Operación. Tiempo total de recorrido realizado por una unidad de servicio público de transporte de pasajeros, contando desde la salida de punto A (cierre de circuito para el transporte colectivo o base de servicio para el transporte individual) hasta el punto B (cierre de circuito B para el transporte colectivo a destino del servicio realizado y determinado por el usuario para el transporte individual) medido en minutos. *1*

Tiempo en Terminal. Tiempo en que permanece una unidad en el cierre de circuito o base de servicio. *1*

Tolerado. Vehículo que presta servicio de transporte público sin contar con autorización específica de la autoridad para ello o que cuenta con un amparo legal. *1*

Tráfico. Acción que implica movimiento o no en el comercio de bienes. Es muy común que esa palabra se use para referirse al paso o tránsito masivo de vehículos de un lado a otro, pero es incorrecto. La palabra correcta es tránsito. Acción de comerciar con bienes, que involucran movimiento o no. *1*

Transbordo. Cambio de dirección o continuación de su trayectoria por parte de los usuarios con el mismo modo de transporte o con otros. *1*

Transeúnte. Persona que transita por la vía pública con sus propios medios de locomoción. *1*

Tránsito. Movimiento de vehículos y/o peatones que se desplazan sobre una vialidad. Acto de trasladarse. *1*

Transporte. Traslado de personas, animales y mercancías de un lugar a otro. Por su alcance: urbano, suburbano, foráneo, regional, nacional e internacional. Por su utilización: colectivo o individual. Por su elemento: carga o pasajeros. 1

Trolebús. Vehículo eléctrico, sin carriles, que toma la corriente de un cable aéreo por medio de un trole doble. 1

Turno. Tiempo señalado para que un trabajador realice sus actividades dentro de su jornada de trabajo. 1

U

Unidad. Autobús o cualquier vehículo que se utiliza como medio de transporte que conforma el parque vehicular del transporte público oficial o concesionado. 1

Usuario. Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades. 1

V

Varo. Sinónimo de dinero. 2

Vehículo. Todo medio de motor o forma de propulsión que se usa para transportar personas o carga. Cualquier unidad de transporte. 1

Velocidad. Desplazamiento del vehículo con relación a la unidad de tiempo. 1

Vía. Espacio físico destinado al tránsito de vehículos y personas; considerado componente de la vialidad. 1

Vía Pública. En lo referente a la vialidad, se integra de un conjunto de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos y peatones, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad. 1

Viaje. Movimiento en un sentido, entre un origen y un destino. 1

Viajes/persona/día. Cantidad de movimientos realizados por indeterminado número de personas durante un día, en un modo de transporte. Esta cifra no corresponde al número de usuarios transportados. *1*

Vialidad. Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos. Conjunto de servicios públicos relacionados con las vías públicas: Ejes viales, calles, avenidas, entronques, puentes, etc. *1*

Vías Primarias. Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos, destinados a la operación de vehículos de emergencia. *1*

Vías Principales. Vías que por sus características geométricas y su capacidad para mover grandes volúmenes de tránsito, enlazan y articulan gran cantidad de viajes-persona-día. Estas vialidades complementan la estructura de la red vial primaria y se caracterizan por su continuidad y sección transversal constante; este tipo de vialidades varían en su trazo y condiciones de operación de acuerdo a la zona geográfica en que se ubican. *1*

Vías Secundarias. Espacio físico cuya función es facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo, generalmente controlado por semáforos entre distintas zonas de la Ciudad. *1*

Vías Terciarias o Locales. Vías no continuas, que facilitan la movilidad dentro las zonas habitacionales o predios particulares y su estructura no está diseñada para recibir tránsito intenso y pesado. *1*

Vuelta. Operación de un vehículo dentro de una línea, desde una terminal determinada y regreso a la misma. Recorrido de la unidad de base de inicio de trayecto a destino final y viceversa. *1*

Z

Zona de servicio. Área en la cual se extiende el alcance de una ruta o un sistema de transporte determinado. También denominado banda de atracción o zona de influencia indirecta.¹

(1) Concepto obtenido del portal electrónico de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

(2) Concepto de uso y vocabulario común.

(3) Concepto Obtenido del Diccionario Jurídico 2000

BIBLIOGRAFÍA.

- 1) ABREVAYA, ALEJANDRA, *Débora. Responsabilidad civil del estado: requisitos, procedimiento, ejecución, casuística* Buenos Aires: Editorial Abeledo Perrot, 2003.
- 2) ÁLVAREZ ALONSO, *Salvador. Responsabilidad civil* Buenos aires: Editorial Abeledo-Perrot, 1987.
- 3) BÁEZ MARTÍNEZ, *Roberto. Manual de Derecho Administrativo*, México, Editorial Trillas, 2 ed., 1997
- 4) BANDEIRA DE MELLO *Celso Antonio. Traducción Valeria Estefania Labraña Parra, Curso de Derecho Administrativo*, México, Editorial Porrúa/UNAM, 2006
- 5) BARBADO, *Patricia Bibiana. Manual de jurisprudencia del transporte: terrestre, marítimo, aéreo*, Buenos Aires: Editorial Lexis Nexis, 2004.
- 6) CABALLERO GEA, *José Alfredo. Las responsabilidades penal, civil y de las administraciones públicas dimanantes del accidente de circulación: síntesis y ordenación de la doctrina de las audiencias, tribunales y fiscalía general del estado, imprudencia, culpa, seguros obligatorio y voluntario procedimientos penal, civil y contencioso-administrativo amplios formularios penales, civiles y contencioso-administrativos legislación nacional e internacional general y específica* Madrid: Editorial Dykinson, 2003.
- 7) CAL Y MAYOR, *Rafael. Ingeniería de Transito. Asociación Mexicana De Caminos, A.C. México DF. 1972.*
- 8) CANCIO MELIA, *Manuel. Líneas básicas de la teoría de la imputación objetiva* Argentina: Ediciones Jurídicas Cuyo, 2004.
- 9) CARRANCÁ Y TRUJILLO, *Raúl. Las causas que excluyen la incriminación, derecho mexicano y extranjero* México: Editorial Imp. e. limón, 1944.
- 10) CARRASCO IRIARTE, *Hugo. Derecho fiscal*, México : IURE, 2007
- 11) CARRASCO IRIARTE, *Hugo. Diccionario de derecho fiscal*, México, D.F. Oxford University, c 2008
- 12) CASTAN PÉREZ-GÓMEZ, *Santiago. Régimen jurídico de las concesiones administrativas en el derecho romano*. Madrid: Editorial Dykinson, 1996.
- 13) CASTILLO DEL VALLE, *Alberto. Del Bosquejo sobre responsabilidad oficial* México, D. F.: Editorial Jurídicas Alma, 2004.

- 14) CASTREJÓN GARCÍA, *Gabino Eduardo. Medios de defensa en materia administrativa y fiscal.* México, D.F. Editorial: Cárdenas, 2002.
- 15) ECHARRI CASI, *Fermín Javier. Sanciones a personas jurídicas en el proceso penal: las consecuencias accesorias* Cizur Menor, Navarra: Editorial Aranzadi, 2003.
- 16) ESCOBAR ESCOBAR, *José Fernando. Derecho de transporte terrestre* Bogotá, Colombia: Editorial Universidad externado de Colombia, 2004.
- 17) ESTEVILL, *Luís Pascual. Hacia un concepto actual de la responsabilidad civil* Barcelona: Editorial Bosch, 198
- 18) FEIJÓO SÁNCHEZ, *Bernardo José. Resultado lesivo e imprudencia: estudio sobre los límites de la responsabilidad penal por imprudencia y el criterio del "fin de protección de la norma de cuidado"* Bogotá, Colombia: Editorial Universidad Externado de Colombia: J. M. Bosch, 2003.
- 19) FERNÁNDEZ RUIZ, *Jorge. Derecho administrativo y administración pública.* México: Editorial Porrúa: UNAM, 2006.
- 20) Fernández RUIZ *Jorge. Derecho Administrativo, Servicios Públicos.* México. Editorial Porrúa: UNAM, 1995.
- 21) FRAGA, *Gabino. Derecho administrativo* México: Editorial Porrúa, 2006.
- 22) GALLEGOS REYES, *Humberto. Los juicios de nulidad y amparo en materia fiscal 2003* México: Editorial Fiscales ISEF, 2003.
- 23) GAMERO CASADO, *Eduardo. Responsabilidad administrativa: conflictos de jurisdicción* Pamplona: Editorial Aranzadi, 1997.
- 24) GARCÍA GIL, *Francisco Javier. Accidentes de circulación: nueva jurisprudencia* Pamplona: Editorial Aranzadi, 1994.
- 25) GARRIDO CORDOBERA, *Lidia Maria Rosa. Los daños colectivos y la reparación* Buenos Aires: Editorial Universidad, 1993.
- 26) GONZÁLEZ MÁRQUEZ, *José Juan. La responsabilidad por el daño ambiental en México: el paradigma de la reparación* México, D.F.: UAM, Unidad Azcapotzalco: M. A. Editorial Porrúa, 2002.
- 27) GREGORIO LAVIE, *Julio A. De La competencia contencioso-administrativa* Buenos Aires: Editorial Abeledo-Perrot, 1961.
- 28) GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ, *Ernesto. Derecho administrativo y derecho administrativo al estilo mexicano: teoría del derecho administrativo y crítica a la forma en que se aplica ese derecho por múltiples funcionarios de los Estados Unidos Mexicanos.* México: Editorial Porrúa, 2003.

- 29) IGLESIAS CALDERÓN, *Fernando*. *La concesión leese / Recopilación de documentos oficiales seguida de un estudio critico-histórico por Fernando Iglesias Calderón ; advertencia de Antonio de la Peña y Reyes* México : Secretaria de relaciones exteriores, 1924
- 30) JIMÉNEZ MARTÍNEZ, *Javier*. *Fundamentos de la teoría general del hecho punible* México, D.F.: Editorial Instituto Nacional de Ciencias Penales, 2003.
- 31) KAYE, *Dionisio J.* *Nuevo derecho procesal fiscal y administrativo* México, D. F. : Themis, 2002
- 32) LÓPEZ BETANCOURT, *Eduardo*. *Imputabilidad y culpabilidad* México: Editorial Porrúa, 2002.
- 33) MANUEL ROMERO *Héctor*. *Historia del transporte en la Ciudad de México, de la trajinera al metro*. México DF. Editorial DDF. 1987.
- 34) MARIENHOFF, *Miguel S.* *Permiso especial de uso de bienes del dominio publico : régimen jurídico la "precariedad* Buenos Aires : Abeledo-Perrot, 1990
- 35) MARTÍNEZ ESCAMILLA, *Margarita*. *La Imputación objetiva del resultado* Madrid, Editorial Edersa, 1992.
- 36) MARTÍNEZ MORALES *Rafael I.* *Derecho Administrativo 1er y 2º cursos*, México, Editorial Oxford, 2004.
- 37) MARTÍNEZ MORALES *Rafael I.* *Derecho Administrativo 3er y 4º cursos*, México, Editorial Oxford, 2001
- 38) MOLINA FERNÁNDEZ, *Fernando*. *Responsabilidad jurídica y libertad: (una investigación sobre el fundamento material de la culpabilidad)* Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia, Centro de Investigación de Filosofía y Derecho, 2002.
- 39) MOLINERO MOLINERO, *Ángel*. y SÁNCHEZ ARELLANO *Ignacio* *Transporte Público, Planeación, Diseño, Operación y Administración*. México. DF. DDF 1996.
- 40) MONROY MENDOZA, *Luis Gabriel*. *Manual del juicio contencioso administrativo ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa* México : Tax, 2002
- 41) MORENO MARTÍNEZ, *Juan Antonio*. *Perfiles de la responsabilidad civil en el nuevo milenio* Madrid: Editorial Dykinson, 2000.
- 42) ORTEGA CORREÓN, *Carlos Alberto*. *Derecho procesal fiscal* México : Porrúa, 2007

- 43) ORTIZ SOLTERO, *Sergio Monserrit. Responsabilidades legales de los servidores públicos*. México: Editorial Porrúa, 2001.
- 44) PALLARES Y LARA, *Sergio. Las relaciones laborales en el servicio público* México, D.F. : Porrúa, 2007
- 45) PERA VERDAGUER, *Francisco. Jurisprudencia administrativa y fiscal : doctrina del Tribunal Supremo sobre investigaciones de fondo, dictada por sus Salas de la Contencioso administrativo, a partir de la ley de 5 de abril de 1904 que atribuyo al tribunal esta jurisdicción hasta 31 de diciembre de 1958* Barcelona : Bosch, 1960
- 46) PONCE RIVERA, *Alejandro. El juicio fiscal 2006, estudio práctico de la nueva Ley Federal de Procedimiento contencioso administrativo*, México: ISEF, 2005.
- 47) REYES CORONA, *Oswaldo Guillermo. Juicio contencioso administrativo y fiscal : juicio de nulidad* México : Tax, 2004
- 48) RIBO DURÁN, *Luis María. Diccionario de derecho : los conceptos del derecho positivo con sus variedades terminologicas en la América Hispana y con sus referencias a la sistemática del derecho civil, mercantil, constitucional, administrativo, fiscal, laboral, penal, comunitario y procesales* Barcelona : Bosch, 1987
- 49) ROJAS Y NOVOA, *Alejandro. Manual fiscal para auto transportistas: concesión local* México : Ediciones Fiscales ISEF, 2001
- 50) ROJAS Y NOVOA, *Alejandro. Manual fiscal para auto transportistas concesión federal* México : Ediciones Fiscales ISEF, 2001
- 51) SÁENZ QUIROGA, *Roberto. El derecho mercantil y el transporte* [s. l.: s. n., 2004.
- 52) SAGARNA, *Fernando Alfredo. Responsabilidad civil por el trasporte terrestre de personas: doctrina y jurisprudencia* .Buenos Aires: Editorial Depalma, 1997.
- 53) SALAZAR MONTOYA, *Jaime. Introducción al estudio del transporte* Bogotá, Colombia: Editorial Universidad Externado de Colombia, 2001.
- 54) SANTOS BRIZ, *Jaime. La responsabilidad civil: Derecho sustantivo y derecho procesal* Madrid: Editorial Montecorvo, 1991.
- 55) SARMIENTO GARCÍA, *Jorge H. Concesión de servicios públicos* Buenos Aires : Ediciones Ciudad Argentina, 1996
- 56) SODI, *Demetrio. Excluyentes de responsabilidad* [s.l.]: jurídicas, [19--?]
- 57) TABASSO, *Carlos. Derecho del transito: los principios* Montevideo, Uruguay: B de F; Buenos Aires: Editorial J. C. Faira, 1997.

- 58) TAMAYO JARAMILLO, *Javier*. *De la responsabilidad civil* Bogota, Colombia: Editorial Temis, 198-
- 59) TRON PETIT, *Jean Claude*. *La Nulidad de los actos administrativos*. México, D. F.: editorial Porrúa, 2007.
- 60) ZANNONI, *Eduardo A*. *El daño en la responsabilidad civil*. Buenos aires: Astrea de Alfredo y Ricardo Editorial Depalma, 1987.

LEGISLACIÓN:

- 61) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 62) Ley de amparo.
- 63) Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
- 64) Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.
- 65) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
- 66) Decreto que declara nulas las concesiones de tranvías, abrogado por la Ley de instituciones descentralizadas de servicio público de 1946.
- 67) Decreto en donde se declara "servicio público" el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo de 1951.
- 68) Decreto por el que se constituye la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, Reforma al Reglamento de Tránsito de 1983.
- 69) Ley del Procedimiento Administrativo para el Distrito Federal.
- 70) Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal
- 71) Ley sobre reglamentación de ferrocarriles, telégrafos y teléfonos de 1881
- 72) Ley Orgánica del Distrito Federal de 1928
- 73) Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal de 1942
- 74) Ley sobre Vías Generales de Comunicación de 1931
- 75) Ley de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal de 1946.
- 76) Ley de Instituciones Descentralizadas de Servicio Público de 1956

- 77) Ley de Transporte de 1959.
- 78) Ley de Transporte del Distrito Federal de 1995.
- 79) Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal de 1988
- 80) Ley de Transporte y Vialidad vigente en el Distrito Federal de 2003.
- 81) Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.
- 82) Código Civil para el Distrito Federal.
- 83) Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.
- 84) Código Financiero del Distrito Federal
- 85) Primer reglamento en la Ciudad de México que regula el desplazamiento de bienes y personas de 1793, Distrito Federal.
- 86) Primer Reglamento Liberal Referente al Transporte de 1825
- 87) Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas, y establecimiento de nuevas líneas de 1929
- 88) Reglamento para el servicio de autotransporte de pasajeros en el Distrito Federal, No aplicado de 1940
- 89) Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1999.
- 90) Reglamento para el Servicio de Pasajeros en el Distrito Federal de 1999.
- 91) Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxi en el Distrito Federal de 1999.
- 92) Reglamento del Transporte del Distrito Federal de 2003.
- 93) Reglamento de Tránsito Metropolitano de 2007.
- 94) Proyecto de Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, (no publicado) de 1976
- 95) Anexo del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.
- 96) Manual Operativo de Inspectores de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS:

- 97) Enciclopedia Jurídica Latinoamericana, México, Porrúa: UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2006
- 98) Enciclopedia Jurídica OMEBA, Buenos Aires, Driskill: Bibliográfica Omeba, 1989-
- 99) MONTOYA MELGAR, *Alfredo*. Enciclopedia Jurídica Básica / dir., Madrid : Civitas, c 1995
- 100) ROBLES ORTIGOSA, *Antonio*. *enciclopedia de la ciencia jurídica y de legislación mexicana*, Botas, México 1921
- 101) DICCIONARIO JURÍDICO CD Electrónico, México, 2000

REVISTAS JURÍDICAS, BOLETINES Y DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS:

- 102) www.conae.gob.mx Comisión Nacional para el Desarrollo de la Energía
- 103) www.derecho.com Información legal y recursos jurídicos.
- 104) www.df.gob.mx/ciudad/reportajes/transporte/4.html Gobierno del Distrito Federal.
- 105) www.jurídicas.com boletines temáticos de noticias jurídicas.
- 106) www.juridicas.unam.mx Instituto de Investigaciones jurídicas UNAM.
- 107) www.sct.gob.mx Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 108) www.setravi.df.gob.mx Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.
- 109) <http://www.edomex.gob.mx/transporte> Secretaría de Transporte del Estado de México.
- 110) <http://portal.ssp.df.gob.mx/portal> Página de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.
- 111) www.tramz.com/mx/mc/mc00.html Los Tranvías de la Ciudad de México *Allen Morrison*.
- 112) www.Vlex.com Diario de noticias y buscador jurídico.
- 113) <http://www.cem.itesm.mx/derecho/referencia/diccionario/bodies/a.htm> Diccionario jurídico en Línea del Tecnológico de Monterrey.
- 114) <http://buscon.rae.es/drae/> Diccionario de la Real Academia Española en línea.

- 115) <http://www.wordreference.com/definicion/admisi%F3n> Diccionario Jurídico de la Lengua Española en línea.
- 116) <http://www.tcadf.gob.mx/> Página del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.
- 117) <http://www.edomexico.gob.mx/tribunal/tribcamtvo.htm> Página del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado de México.
- 118) <http://www.ordenjuridico.gob.mx/> Página Web del Gobierno Federal Compilación de leyes.

JURISPRUDENCIA:

- 119) No. Registro: 252.103, Semanario Judicial de la Federación, Séptima Época, Tomo: 121-126 Sexta Parte, Informe 1975, Tercera Parte, Tribunales Colegiados de Circuito, Pág. 47, Informe 1979, Tercera Parte, Tribunales Colegiados de Circuito, tesis 13, página 39. Página: 280, (Jurisprudencia), *ACTOS VICIADOS, FRUTOS DE.*
- 120) Tesis: 2a./J. 141/2002, No. Registro: 185.377, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XVI, Diciembre de 2002, Página: 241, (Jurisprudencia), *INTERÉS LEGÍTIMO E INTERÉS JURÍDICO. AMBOS TÉRMINOS TIENEN DIFERENTE CONNOTACIÓN EN EL JUICIO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.*
- 121) Tesis: 2a./J. 142/2002, No. Registro: 185.376, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XVI, Diciembre de 2002, Página: 242, Jurisprudencia, *INTERÉS LEGÍTIMO, NOCIÓN DE, PARA LA PROCEDENCIA DEL JUICIO ANTE EL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL DISTRITO FEDERAL.*
- 122) Tesis: 2a./J. 50/96, No. Registro: 200.523, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, IV, Octubre de 1996, Página: 282, (Jurisprudencia) *NULIDAD PARA EFECTOS. EXISTE INTERÉS JURÍDICO PARA IMPUGNAR EN AMPARO LA SENTENCIA QUE DECLARA LA NULIDAD PARA EFECTOS DE UNA RESOLUCIÓN EXPRESA, SI EL QUEJOSO PRETENDE QUE DEBIÓ SER LISA Y LLANA.*
- 123) Tesis: 363, Apéndice 2000, Octava Época, Tomo III, Administrativa, Jurisprudencia SCJN, Página: 390, *VISITAS DOMICILIARIAS. REQUISITOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS INSPECTORES QUE LAS PRACTICAN.*
- 124) Tesis: 38, Apéndice de 1995, "Séptima Época, Tomo: Tomo VI, Parte SCJN, Página: 25, *AGRAVIOS INSUFICIENTES*

- 125)** Tesis: 52, No. Registro: 920.052, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XIV, octubre de 2001, página 369, Segunda Sala, tesis 2a./J. 44/2001. Novena Época, Apéndice (actualización 2001) Tomo I, Const., Jurisprudencia SCJN, Página: 87, (Jurisprudencia), *ORDEN DE VISITA EN MATERIA FISCAL. LA NOTORIA DIFERENCIA ENTRE EL TIPO DE LETRA USADO EN SUS ASPECTOS GENÉRICOS Y EL UTILIZADO EN LOS DATOS ESPECÍFICOS RELACIONADOS CON EL VISITADO, PRUEBA LA VIOLACIÓN A LAS GARANTÍAS DE LEGALIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 16 DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.-*
- 126)** Tesis: 415, Apéndice de 1995, Octava Época, Tomo IV, Parte TCC, Página: 280 *AGRAVIOS. EXAMEN QUE DE ELLOS DEBE HACER LA RESPONSABLE*
- 127)** Tesis: I.2o.A. J/6, No. Registro: 203.903, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, II, Noviembre de 1995, Página: 338, (Jurisprudencia), *COMPETENCIA. FUNDAMENTACIÓN DE LA.*
- 128)** Tesis: I.3o.A. J/15, No. Registro: 201.575, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, IV, Septiembre de 1996, Página: 517 (Jurisprudencia), *NULIDAD, JUICIO DE INTERÉS JURÍDICO.*
- 129)** Tesis: I.3o.C.52 K, No. Registro: 184.546, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XVII, Abril de 2003, Página: 1050, (Tesis aislada), *ACTOS DE MOLESTIA. REQUISITOS MÍNIMOS QUE DEBEN REVESTIR PARA QUE SEAN CONSTITUCIONALES.*
- 130)** Tesis: I.4o.A. J/43, No. Registro: 175.082, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XXIII, Mayo de 2006, Página: 1531, (Jurisprudencia), *FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN. EL ASPECTO FORMAL DE LA GARANTÍA Y SU FINALIDAD SE TRADUCEN EN EXPLICAR, JUSTIFICAR, POSIBILITAR LA DEFENSA Y COMUNICAR LA DECISIÓN.*
- 131)** Tesis: I.6o.A.33 A, No. Registro: 187.531, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XV, Marzo de 2002, Página: 1350, (Tesis aislada), *FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN, FALTA O INDEBIDA. EN CUANTO SON DISTINTAS, UNAS GENERAN NULIDAD LISA Y LLANA Y OTRAS PARA EFECTOS.*
- 132)** Tesis: P./J. 10/95, No. Registro: 200.349, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, II, Julio de 1995, Página: 19, (Jurisprudencia) *MULTAS FIJAS. LAS LEYES QUE LAS ESTABLECEN SON INCONSTITUCIONALES.*
- 133)** Tesis: P./J. 47/95, No. Registro: 200.234, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo: II, Diciembre de 1995, Página: 133, (Jurisprudencia) *FORMALIDADES ESENCIALES DEL*

PROCEDIMIENTO. SON LAS QUE GARANTIZAN UNA ADECUADA Y OPORTUNA DEFENSA PREVIA AL ACTO PRIVATIVO.

- 134)** Tesis: P./J. 7/95, No. Registro: 200.348, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época II, Julio de 1995, Pág.: 18, (Jurisprudencia) *MULTA EXCESIVA PREVISTA POR EL ARTICULO 22 CONSTITUCIONAL. NO ES EXCLUSIVAMENTE PENAL*
- 135)** Tesis: P./J. 9/95, No. Registro: 200.347, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, II, Julio de 1995, Pág.: 5, (Jurisprudencia), *MULTA EXCESIVA. CONCEPTO DE.*
- 136)** Tesis: S.S./J. 1 Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF, (Jurisprudencia) *AGRAVIOS EN LA APELACIÓN, DESESTIMACIÓN DE LOS*
- 137)** Tesis: S.S./J. 10, Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF, (Jurisprudencia) *FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN DEBE CONSIGNARSE EN LA RESOLUCIÓN O ACTO IMPUGNADO Y NO EN DOCUMENTO DISTINTO. LA.-*
- 138)** Tesis: S.S./J. 14 Época: Segunda Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *MULTAS. DEBEN EXPONERSE LAS RAZONES QUE DETERMINEN LA GRAVEDAD DE LA INFRACCIÓN EN LAS.-*
- 139)** Tesis: S.S./J. 16, Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *"MULTAS DE TRANSITO. RESTITUCIÓN EN EL GOCE DE LOS DERECHOS INDEBIDAMENTE AFECTADOS O DESCONOCIDOS, TRATÁNDOSE DE.-*
- 140)** Tesis: S.S./J. 2, Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF (jurisprudencia) *INTERÉS LEGITIMO Y FORMA DE ACREDITARLO*
- 141)** Tesis: S.S./J. 23, Época: Segunda Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *RESOLUCIONES Y ACTOS DE AUTORIDAD DEBEN ESTAR DEBIDAMENTE FUNDADOS Y MOTIVADOS. LAS*
- 142)** Tesis: S.S./J. 25, Época: Segunda Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *AGRAVIOS INSUFICIENTES.-*
- 143)** Tesis: S.S./J. 3 Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *VISITA DOMICILIARIA. EN LA ORDEN DE VISITA DEBEN SEÑALARSE EN FORMA EXPRESA Y ESPECIFICA LAS CONTRIBUCIONES CUYA REVISIÓN ES OBJETO DE LA*
- 144)** Tesis: S.S./J. 6, Época: Tercera Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *VISITAS DOMICILIARIAS.- LA IDENTIFICACIÓN DE LOS VERIFICADORES DEBE CONSTAR CIRCUNSTANCIADAMENTE EN EL ACTA DE LAS.*

- 145)** Tesis: S.S./J. 7, Época: Tercera, Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *ACTOS O RESOLUCIONES DERIVADOS DE ACTOS VICIADOS. SON ILEGALES LOS*
- 146)** Tesis: S.S./J.18, Época: Tercera Instancia: Sala Superior, TCADF (Jurisprudencia) *"RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE SERVIDORES PÚBLICOS.- SUPLETORIEDAD DEL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES, EN CASO DE*
- 147)** Tesis: S.S./J.19, Instancia: Sala Superior, TCADF, Época: Tercera (Jurisprudencia) *"BOLETAS DE SANCIÓN DE TRÁNSITO.- AGRAVIOS INFUNDADOS EN LA APELACIÓN.*
- 148)** Tesis: VI. 2o. J/217, Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo: 58, Octubre de 1992 Página: 55, *PRUEBA. ANÁLISIS Y VALORACIÓN.*
- 149)** Tesis: VI.1o.P.20 K, No. Registro: 188.221, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XIV, Diciembre de 2001, Página: 1730, (Tesis aislada) *FIRMA, FALTA DE, EN UN MANDAMIENTO ESCRITO DE AUTORIDAD COMPETENTE. CONSTITUYE UNA VIOLACIÓN AL ARTÍCULO 16 CONSTITUCIONAL.*
- 150)** Tesis: XIII.1o.2 A, No. Registro: 204.966, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo: I, Junio de 1995, Página: 435, (Tesis aislada) *DETENCIÓN Y ENCIERRO DE AUTOBÚS POR ORDENES DEL DIRECTOR GENERAL DE POLICÍA Y TRANSITO METROPOLITANO. EL COBRO POR ARRASTRE Y ENCIERRO, ES ILEGAL. (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE OAXACA).*
- 151)** Tesis: XIV.2o.45 K, No. Registro: 182.181, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, XIX, Febrero de 2004, Página: 1061, (Tesis aislada), *FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN. LA INADECUADA O INDEBIDA EXPRESIÓN DE ESTA GARANTÍA CONFIGURA UNA VIOLACIÓN FORMAL A LA LEY APLICADA.*
- 152)** Tesis: XV.2º. J/10, No. de Registro: 209,887, Fuente: Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo: 83, Noviembre de 1994, Página: 78, (Jurisprudencia) *PRUEBAS, FALTA DE VALORACIÓN DE LAS. ES VIOLATORIO DE GARANTÍAS.*