



**Universidad Nacional Autónoma de México**  
**FACULTAD DE DERECHO**

**El Regimen de las Comunicaciones como Función  
de la Comunidad Internacional Organizada**

**T E S I S**

Que para obtener el título de  
Licenciado en Derecho

**P R E S E N T A**  
**LEONOR ARIAS MARTINEZ**

**MEXICO, D. F.**

**1971**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

**A MIS PADRES :**

**Sra. Leonor Martínez Lüder de Arias.**  
**Sr. Arsenio Arias Fernández.**

**Quienes con su vida ejemplar,  
estimulo y cariño han hecho -  
realizable mi proposito.**

**A MI HERMANA:**

**Sara, con fraternal cariño.**

**A MI SOBRINA:**

**Sarita, con todo mi amor.**

**Al Sr. Lic. Julio Miranda Calderon.**

**Con sincero agradecimiento.**

## INTRODUCCION:

La función de las comunicaciones implica un análisis detallado de cada una de las formas conocidas en dicho régimen en virtud de -- que la Comunidad Internacional se actualiza a través de las mismas, pues si bien es cierto que las religiones y las lenguas separan a los hombres, las comunicaciones los unen y estrechan sus relaciones.

Así, y con el propósito de captar y expresar en todo momento las acciones y reacciones de la Comunidad, tanto individuales como colectivas y con el interés de profundizar mis investigaciones sobre la fuente más fidedigna de las comunicaciones en sus diversas manifestaciones, he elegido el presente tema cuya importancia para el desarrollo y progreso de la humanidad es manifiesta y de interés general, sin distinciones de credos, razas, nacionalidades o ideologías políticas.

A través de las comunicaciones nos enteramos de los -- problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario aún en las regiones más apartadas de la tierra, y también por conducto de las -- mismas podemos lograr pacíficamente el ajuste o arreglo de controversias que se suscitan en un momento dado, siendo consecuentemente, un factor definitivo en la solución de conflictos para mantener la paz y seguridad internacionales.

El preámbulo del documento que creó la Organización para la Educación, la Ciencia y la Cultura ( UNESCO ), nos indica que en vir-

tud de que la guerra se inicia en la mente de los hombres, es en ella precisamente, donde deben construirse las defensas de la paz. Entre algunos de los objetivos que se planearon para esa entidad resalta en forma notable, el de cooperar en el desarrollo del conocimiento y entendimiento mutuo de los pueblos a través de la comunicación entre ellos.

Las comunicaciones trascienden cualquier frontera, sin embargo, existe la posibilidad de represión de las mismas por parte de Estados vecinos, por motivos de seguridad y orden público, no obstante lo anterior y con el objeto de reglamentarlas se han realizado durante el devenir histórico algunas convenciones de particular importancia a que nos referiremos en su oportunidad.

Entendiendo como fin de las comunicaciones la unión que se establece entre las Naciones mediante el empleo de los servicios de correos, telégrafos, teléfonos, radiodifusión, radiotelegrafía, radiotelefonía, carreteras, ferrocarriles, embarcaciones, aeroplanos, etc., debemos recordar que el objetivo principal es poner las comunicaciones al servicio del hombre quien deberá emplearlas como instrumentos de orden pacífico para fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de igualdad de derechos y al de libre determinación de los pueblos con el objeto de evitar que se pongan en peligro la convivencia pacífica y la seguridad de las naciones.

Al abordar el tema que nos ocupa, lo hacemos con el propósito de madurar el fruto de una profunda inquietud intelectual, aunque estamos conscientes de que en el desarrollo de esta investigación pueden advertirse re

peticiones, excesos y errores de perspectiva, en general no pretendemos presentar otra cosa mas que el esfuerzo personal, en un terreno de suma importancia y que ha sido, es y será objeto de preocupación de la humanidad.

## ANTECEDENTES HISTORICOS .-

El primero en hacer mención al Jus Communicationis, — fué el insigne fray Francisco de Vitoria, a su vez originador de la doctrina natural Jus Internacionalista y fundador de la escuela hispánica del Derecho de Gentes.

Fundado en el Jus Communicationis, encuentra Vitoria justificado que los españoles comercien y hagan tráfico con los naturales, radicarse en sus tierras y viajar por ellas. De ahí va a derivar también, el fraile salmantino el principio de la libertad de los mares. Precisamente de las enseñanzas de Vitoria, surgieron en España leyes mas templadas, las de Indias, que, infortunadamente, no habrían de ser aplicadas sino en escala muy pequeña.

El concepto de Derecho de Gentes en Vitoria es una noción apartada un poco de la concepción agustiniana y tomista, pero en el mismo orden de ideas naturalmente, quita al Jus Gentium todo lo que no es humano y procura darle un contenido propio. además la concepción Vitoriana del Jus Gentium, se funda ya en una noción novedosa de comunidad internacional, laica, y con ello valerosamente rompe con una tradición y un orden establecido: la tesis de que la comunidad humana solo puede existir en la religion católica. Se vale Vitoria de la definición de Gayo en las Institutas " quod naturalis ratio inter omnes gentes constituit, vocatur jus gentium..... para explicar su ortodoxa con

cepción del Derechos de Gentes. En efecto, el dominicano, alterando brillantemente el texto dijo : ... quod naturalis ratio inter omnes gentes constituit vocatur jus gentium .... y sobre esa definición, constituye su tesis fundamental de que el Derecho de Gentes brota de la sociedad internacional :.... ex communi-consensu omnium gentium et nationum " .

El Derecho de Gentes vitoriano, surge de la sociabilidad, de la sociedad natural, de las relaciones entre los pueblos; no entre todos los hombres considerados individualmente, sino entre los hombres agrupados en naciones, y ésto a de verse una superación en la doctrina tomista de la comunidad cristiana, y un positivo adelanto. Ahí ésta el mérito de Vitoria, el primero en haber intuido el nuevo orden jurídico.

Tomando en consideración lo primitivo de las relaciones internacionales de entonces y lo férreo de la tradición teológica, que impedían cualquier desviación, emerge Vitoria con gran señorío, con enorme valor y con excesivo talento para formar los cimientos de una ciencia jurídica enteramente nueva. Con todos los defectos que pudieran advertirse en sus textos, Vitoria tuvo el destello del genio crador.

Otro de los genuinos padres de la teoría española del Derecho de Gentes es Fernando Vazquez de Menchaca a quien se le menciona como fundador del principio de la libertad de los mares , aunque como vimos la originalidad de este tema la tiene Vitoria, pero Vazquez de Menchaca agrega una concepción personal: " El mar es libre porque es de las cosas que no pueden

prescribirse " .

En el segundo de los libros que integran las controversias, y que se ocupa de la prescripción, establece Vazquez de Menchaca el principio fundamental de que los lugares públicos y comunes no pueden usucapirse , - porque son de todos y de nadie en particular, y siendo el mar un lugar público, - luego es de todos y ninguno puede reclamar para sí una porción, porque vendría a contrariar el Derecho general de los pueblos de poseer derechos sobre tales porciones .

No es esa la única contribución de Vazquez de Menchaca al naciente Derecho de Gentes . Es posible entrever en sus escritos la idea -- de la primacía de la solidaridad internacional por encima de las conveniencias -- de un Estado en particular. Mantiene así mismo la idea de comunidad internacional, que establece Derechos y deberes también internacionales. Este tratadista - debe ser considerado como un fino crítico y como un depurado y elegante dialéctico, amén de un doctrinario democrático. ( \* )

# I N D I C E :

## C A P I T U L O I

### GENERALIDADES SOBRE COMUNICACIONES.

- a) Comunicaciones, su concepto.
- b) Régimen de las comunicaciones, su concepto.
- c) Comunidad Internacional Organizada, su concepto.
- d) Principios generales dentro del régimen de las comunicaciones.

## C A P I T U L O II

### COMUNICACIONES MARITIMAS.

- a) Su concepto.
- b) Régimen de la navegación fluvial.
- c) Régimen de los canales.
- d) Régimen de la navegación marítima.
- e) Régimen de los puertos marítimos.

## C A P I T U L O III

### COMUNICACIONES TERRESTRES.

- a) Su concepto.
- b) Régimen de las comunicaciones ferroviarias.
- c) Régimen de automóviles y circulación por carretera.

## CAPITULO IV

### COMUNICACIONES AEREAS.

- a) Su concepto.
- b) Régimen de la navegación aérea.
- c) Régimen de la navegación astronáutica.
- d) Régimen de la transmisión de noticias.
- e) Las comunicaciones postales.
- f) La telecomunicación.

## CAPITULO V

### DERECHO POSITIVO MEXICANO.

- a) Constitución Política.
- b) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación.
- d) Ley Federal de radio y televisión.
- e) Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- f) Secretaría de Obras Públicas.
- g) Departamento de Turismo.
- h) Departamento del Distrito Federal.
- i) Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

## CAPITULO VI

### SECTOR PARAESTATAL MEXICANO.

- a) Aeronaves del Este, S.A.
- b) Aeronaves de México, S.A.
- c) Aeropuertos y servicios auxiliares.
- d) Astilleros de Veracruz, S.A.
- e) Astilleros Unidos del Pacífico, S.A.
- f) Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios conexos.
- g) Comisión Nacional de Energía Nuclear.
- h) Constructora Nacional de Camos de Ferrocarril, S.A.

- i) Diesel Nacional, S.A.
- j) Ferrocarril de Chihuahua al Pacifico, S.A.
- k) Ferrocarril del Pacifico, S.A.
- l) Ferrocarriles Nacionales de México, S.A.
- m) Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V.
- n) Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos.
- ñ) Juntas Federales de Mejoras Materiales.
- o) Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.
- p) Sistema de Transporte Colectivo.

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

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

## C A P I T U L O I

### GENERALIDADES SOBRE COMUNICACIONES.

- a) Comunicaciones, su concepto.
- b) Régimen de las comunicaciones, su concepto.
- c) Comunidad Internacional Organizada, su concepto.
- d) Principios generales dentro del régimen de las comu  
nicaciones.

Indiscutiblemente que el factor fundamental en el progreso de la civilización lo ha constituido el desarrollo de los medios de comunicación. Como meros ejemplos podríamos enunciar al lenguaje, las torres de señales, el sistema postal, los semáforos, el telégrafo, el teléfono, las comunicaciones inalámbricas, la radiodifusión, la televisión, la electrónica, por mencionar algunas.

Haremos aunque sea una breve referencia de los medios de comunicación que enunciamos en líneas anteriores, afirmando a priori que, como tantas otras conquistas del hombre, las comunicaciones son causa y efecto del progreso social.

Cabe pues afirmar que la historia de la humanidad es la historia de los medios de comunicación. Se ha comprobado científicamente que aún entre los animales existe un sistema rudimentario de comunicación, aunque este se reduce a unas cuantas señales y sonidos indicadores de hambre, amor o peligro.

En relación a los orígenes del lenguaje, muy pocos sabemos sobre éste, que es sin lugar a duda el más importante de los factores o elementos de la comunicación.

Se sabe sin embargo que los primeros seres humanos se expresaban posiblemente por métodos bastante parecidos a los de las bestias que los rodeaban.

Es también muy posible que inicialmente usaran un sistema de mímica, combinado de manos con voz, a efecto de poder transmitir sus ideas, ya que se ha comprobado que aún en la actualidad algunas tribus hacen considerable-

uso de este lenguaje por señas.

Evidentemente el anterior sistema lo pudo mantener el hombre durante toda su etapa de salvajismo, pero cuando se congregó en comunidades tuvo la imperiosa necesidad de inventar medios mas eficientes y rápidos a fin de poder mantener contacto con otros grupos. La importancia vital de lo anterior surgía especialmente en épocas de peligro cuando alguna o algunas de las comunidades tenían que poner sobre aviso a las demás. Para ese fin se usaron señales rudimentarias aunque mas avanzadas que las anteriores recurriéndose al fuego, al humo, al sonido, etc.,

Desempeñó sin duda alguna un papel muy importante en épocas primitivas la comunicación mediante dibujos, hecho que queda atestiguado por las diversas y variadas reliquias que se conservan hasta la actualidad.

Con el tiempo los anteriores métodos fueron reemplazados por un sistema de sonidos simples, llamado método onomatopéyico.

Un proceso evolutivo muy lento desarrollado a través de miles de años fué dando origen a diversas lenguas en las distintas regiones del mundo así por ejemplo las diferentes lenguas europeas tuvieron su origen en la lengua hablada por el pueblo llamado Ario o Indoeuropeo el cual vivió en las llanuras centrales de Europa.

Dentro de la enunciación de medios de comunicación, corresponde hablar de las torres de señas, de las cuales podemos mencionar que durante el Imperio Romano se construyeron torres de observación destinadas a enviar

mensajes mediante el sistema de señales, semejante a las usadas a lo largo de la Gran Muralla China . ( 1 )

Los mensajes se transmitían rápidamente de una torre a otra por medio de luces o banderas . Se afirma que los antiguos soldados persas se valían del reverso de sus escudos para enviar por reflexión señales luminosas las cuales se parecen al heliógrafo moderno, el cual es un aparato provisto de un espejo para transmitir mensajes mediante la reflexión de rayos solares , y que se usó mucho durante la guerra del Transval, del año 1899 al 1902 inclusive .

Los barcos de guerra modernos usan un sistema de señales con proyectores , que día a día va siendo reemplazado por la radiotelefonía .

Se ha dicho también que algunas tribus africanas se comunican en la actualidad por medio de un antiquísimo sistema de golpes rítmicos de tambor, afirmándose además que, el sonido puede oírse a increíbles distancias .

En la antigüedad se consideró como una verdadera maravilla científica la llamada gigantesca trompeta parlante, es decir el megáfono de la actualidad que fué utilizado según dice la historia por Alejandro Magno .

Relacionado con lo anterior afirmamos también que entre los Aztecas , Griegos y Romanos se utilizaron corredores adiestrados para llevar mensajes a grandes distancias . Se dice que uno de los corredores griegos de nombre Feidípides, recorrió una distancia de 235 Kms., entre Atenas y Esparta para solicitar la ayuda de los Espartanos contra la invasión Persa . A pesar de lo anterior el sistema de relevos estuvo muy en boga transmitiéndose al principio los men-

(1) CONSEJO NACIONAL DE TURISMO. " Turismo del progreso, la cultura y la paz " México, D.F. pag 20.

sajes de una manera verbal, para luego usarse cuerdas anudadas a palos marcados, lo cual fué substituido por la invención y generalización en el uso de la escritura, lo cual se realizaba en una lámina de piedra u hoja de papiro.

Para hacer una breve referencia al tercer medio de comunicación enunciado, es decir, el sistema postal, diremos que el arte de la escritura vino a simplificarse con la invención del alfabeto. Con posterioridad la imprenta hizo posible la distribución y popularización de los conocimientos, capacitando al hombre para poderse mantener en contacto con sus semejantes de otras regiones del mundo haciendo además posible la evolución del antiguo sistema de correos completado por el sistema moderno a través de los rápidos medios de transporte de que hoy se dispone.

Debemos antes que nada definir lo que se entiende por servicio postal y así se dice que es: "El que presta una institución oficial dependiente del gobierno y que tiene por objeto principal el transporte y la distribución de la correspondencia oficial y privada".

Para su estudio el servicio postal hay que dividirlo en cuatro etapas o épocas a saber: Antigüedad, Edad Media, Tiempos Modernos y Época Contemporánea, amén de tener la necesidad de hacer referencia a la Unión Postal Universal, temas de los cuales haremos una breve referencia en las líneas que nos preceden.

La antigüedad nos demuestra que los hombres han tenido desde su principio la necesidad de comunicarse. Existen casos concretos como los

de Persia, Roma y la Galia en los que se organizaban cadenas de pregoneros -- que daban las nuevas al pueblo en alta voz en lugares públicos; cuando los conquistadores españoles llegaron a América, también nuestros indígenas tenían un bien organizado sistema de pregoneros. En el Perú había además el sistema de los Quipús, forma de enviar mensajes que bien pueden considerarse intermedia entre el lenguaje de señales y el escrito. Los primeros portadores de noticias -- prestaban sus servicios actuando directamente entre dos personas, la que enviaba el mensaje y la que había de recibirlo, pero más tarde se organizó el llamado sistema de postas, formado por una cadena de mensajeros que tenían cada uno un lugar fijo de partida y otro de llegada, en el cual pasaban el mensaje al siguiente. Este servicio existió en Egipto 2300 años A.C.

Igualmente en Asia Menor, según varios pasajes de la Biblia. Los Griegos también lo usaron aunque es digno de mencionarse que entre ellos existía un grupo seleccionado de mensajeros que corrían sólo en ocasiones muy importantes y eran escogidos entre los jóvenes campeones de los juegos olímpicos. No hay que olvidar que en el Olimpo se levantaba una estatua a Filónides, el gran corredor de Alejandro el Grande. No menos famoso que el anterior fué Euquidas de quien se dice que corrió 200 Kms. en un día para llevar a Delfos la noticia de la victoria de Salamina, muriendo tan pronto como entregó su antorcha.

Los ciudadanos ricos en Roma, tenían sus propios mensajeros, la mayoría de los cuales eran esclavos.

Otro medio que los hombres han empleado desde la antigüedad para comunicarse lo es el uso de palomas mensajeras, habiéndolas usado los Chinos mucho antes de la era cristiana y siendo los Arabes en el siglo -- VIII los que desarrollaron el sistema de postas de palomas que mas tarde fué -- introducido en Europa por los cruzados.

Las postas de mensajeros fueron comunes en China hace -- mas de mil años, remontándose su existencia en la India al siglo I. En Améri-- ca predominó este sistema entre los Aztecas, Mayas, Incas, etc.,

La tarea de los mensajeros se hizo menos pesada cuando -- fueron dotados de caballos, teniéndose las primeras noticias al respecto en el sistema establecido en Persia por el Emperador Ciro.

El mejor organizado sistema de postas de la antigüedad, -- fué, sin lugar a dudas, *Cursus Publicus* de los Romanos, establecido por el Emperador Augusto, y que desapareció con la caída del Imperio.

Respecto a la Edad Media podemos afirmar que los prime-- ros sistemas de mensajeros fueron establecidos por los gobernantes para el ser-- vicio oficial.

A pesar de que el correo privado fué prohibido por las au-- toridades existió en gran escala en Grecia y Roma. (2)

Es de mencionarse el hecho de que la Iglesia Católica, -- con centros en toda Europa, tuvo su propio correo el que fué confiado a herma-- nos legos quienes cumplían las funciones de mensajeros.

---

(2) BRIDGES, J. K. " Historia de las Comunicaciones ", Editorial Salvat. México D.F.

Las Universidades tuvieron especial importancia en este aspecto distinguiéndose de modo especial la de París.

Al establecerse las ciudades y desarrollarse la industria y el comercio surgieron los gremios y las asociaciones de comerciantes los cuales establecieron sus propios correos, destacándose notablemente la Liga Hanseática en Alemania y la Stranger's Post en Londres.

Muy importante fué también en esta época el correo de la orden de los caballeros teutónicos, quienes llegaron a tener bajo su dominio gran parte de Europa Central y Oriente.

En Italia y en España, principalmente, surgieron los correos municipales o de las ciudades, los cuales al principio sólo llevaron correspondencia oficial, pero más tarde hicieron extensivos sus servicios al público en general.

La característica general durante la Edad Media, fue que el servicio de correos se llevó a cabo por una serie de fundaciones independientes.

Europa fue el primer continente que inició un movimiento tendiente a la unificación del servicio postal.

En Italia, España, Alemania, los Países Bajos, Austria e Inglaterra se inició el monopolio de correos a través de concesiones.

El uso de buzones para la correspondencia y el pago de porte mediante estampillas, se remonta al siglo XVII en Francia.

A pesar del triunfo de los servicios postales nacionales en el siglo XIX, ya durante la Epoca Contemporanea, el principal problema que surgió-

fué el interes fiscal en lo referente al pago del franqueo, habiendo fracasado va rios intentos para la celebraci3n de tratados en materia postal.

El primer antecedente de 3xito lo tenemos en el a1o de — 1850 en que se constituy3 la Union Postal Austro Alemana de la que fueron miem bros Austria, Prusia y todos los dem3s Estados Alemanes .

En 1874 en Bema , Suiza fué fundada la Union General de Correos que comprenda 22 Estados.

En 1878, despu3 del Congreso de Par3s, se cambi3 el nom bre de la organizaci3n por el de Uni3n Postal Universal, la cual analizamos en el p3rrafo que nos precede .

La organizaci3n de la Uni3n Postal Universal es simple, — pero efectiva ya que la mayor3a de los asuntos se resuelven directamente entre los pa3ses afectados, pasando los asuntos de interes general a la Oficina Central de Bema.

Esta oficina central, a solicitud de los miembros, act3a — tambi3n como C3mara de Compensaci3n para el arreglo de cuentas entre ellos.

La Convenci3n de la Uni3n , as3 como los acuerdos secun darios, son revisados peri3dicamente, por lo general cada cinco a1os, por un — Congreso al que concurren todos los miembros, quienes adem3s resuelven sus — conflictos por medio de un arbitraje obligatorio.

El franqueo y las unidades de peso son uniformes en todos — los pa3ses miembros y la correspondencia se clasifica en tres grupos, a saber : —

cartas, tarjetas postales e impresos, incluyéndose en esta última categoría el material de propaganda comercial y las muestras correspondientes.

En general, está prohibida la circulación de objetos peligrosos. La Unión respeta la legislación interior de cada país y permite la celebración de tratados especiales entre sus miembros para mejorar las relaciones postales.

En el Congreso de París de 1947, la Unión aceptó convertirse en una agencia especializada de las Naciones Unidas.

Toca su turno a los semáforos, instrumento que representa un gran progreso en las comunicaciones a larga distancia, inventado en el año de 1792, por el Ingeniero Francés Claudio Chappe.

La explicación del semáforo puede darse diciendo que consiste en un poste provisto en su parte superior de un travesaño compuesto de dos brazos manejables por medio de cuerdas, logrando enviar a considerables distancias mensajes en clave.

Se colocaba el aparato sobre torres de Iglesia, faros, y otros sitios elevados y mediante catalejos, podían observarse las señales desde distancias hasta de 60 Kms..

Este invento tuvo dos grandes defectos, en primer lugar que no podía llegar mas allá de la distancia antes descrita y en segundo lugar que era inoperante cuando había niebla.

En el año de 1820 el danés Juan Cristian Oersted des-

cubrió la estrecha relación existente entre el magnetismo y la electricidad, sobre cuyo principio se basa el telégrafo eléctrico moderno.

El primer telégrafo de utilidad práctica fué producido en 1844 en los Estados Unidos por Samuel Morse, quien además inventó la famosa clave telegráfica que lleva su nombre.

En 1866 se tendió el primer cable submarino entre Europa y América, abriéndose un nuevo capítulo en el campo de las comunicaciones humanas.

En 1875 es inventado el telégrafo en los Estados Unidos por Graham Bell.

En 1927 se establecieron las primeras comunicaciones trasatlánticas.

Las comunicaciones inalámbricas o telegrafía sin hilos por otra parte debieron su invención al resultado de los esfuerzos de muchos hombres en diversos países tales como Enrique Hertz en 1887 en Alemania, Guillermo Marconi en 1896.

En 1906 el Ingeniero Norteamericano Lee de Forest inventó la telefonía sin hilos o radiotelefonía.

Una de las aplicaciones más importantes y difundidas de la telefonía sin hilos es sin lugar a dudas la radiodifusión, la cual antes de la Primera Guerra Mundial se usaba única y exclusivamente en las comunicaciones marítimas y con propósitos experimentales.

La radiotransmisión se inició en el año de 1920 en la estación KDKA de Pittsburgh en los Estados Unidos en el sistema de A.M. o demodulación de amplitud .

En 1936 el Norteamericano E. H. Armstrong inventó el método de Radiodifusión llamado F.M. , gracias al cual por la modulación de la frecuencia se obtiene una mejor recepción durante las interferencias atmosféricas.

Los orígenes de la televisión se remontan al año de 1926 en el cual varios inventores contaban ya con diferentes aparatos que permitían la transmisión de imágenes en movimiento a cortas distancias .

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial varias ciudades Europeas y los Estados Unidos contaban ya con programas regulares de televisión.

Por último, dentro de la electrónica, las dos principales utilizaciones han sido el radar por una parte y el transistor por la otra.

Para iniciar el presente trabajo, por lo que al régimen de las comunicaciones se refiere, es necesario dejar previamente aclarado y explicado , el concepto de Territorio sobre el cual recae todo o casi todo el peso de esta tesis.

De la conferencia pronunciada por John C. Cooper en la Escuela Libre de Derecho, el 5 de Enero de 1951 bajo el título de : " El vuelo a gran altura y la Soberanía Nacional " , hemos tomado las siguientes ideas .

Al hablar de territorio, no nos referimos únicamente a la superficie terrestre, sino al territorio como espacio tridimensional que comprende el espacio situado arriba y abajo del plano terrestre además de éste .

Hacia abajo se supone que el espacio estatal adopta la forma de un cono cuyo vértice se encuentra en el centro de la tierra.

Hacia arriba se ha reconocido la soberanía de cada Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su superficie terrestre; pero la penetración en la estratósfera empieza a proponer serios problemas respecto al dominio de los Estados mas allá de la atmósfera, especialmente mas allá de la región de atracción de la tierra.

Consideramos que explicando los conceptos de atmósfera y estratósfera, quedará perfectamente claro el anterior concepto.

La palabra atmósfera etimológicamente viene de dos palabras atmós y sphaira.

Se le define como la envoltura de aire que rodea el globo terráqueo .

Desde el punto de vista de la Meteorología, la atmósfera es la envoltura gaseosa que rodea la tierra compuesta por aire, mezcla de varios gases, los cuales son nitrógeno en un 78 % , oxígeno en un 21 % y argón en un 1 %.

También se define la atmósfera como la masa gaseosa que rodea la tierra, cuya estructura varía considerablemente según la distancia —

que separa a sus diversas capas de la superficie terrestre.

Su densidad, y por tanto la presión atmosférica disminuye a medida que aumenta la elevación, y hasta los 100Kms. de altura rige una ley de disminución casi constante : es decir, se reduce la misma en una décima parte por cada 20 Kms. de altura.

A los 100 Kms. el vacío existente es comparable al de una lámpara eléctrica incandescente.

Para su estudio, se divide la atmósfera en las siguientes zonas, por orden de su proximidad a la tierra: Tropósfera, Estratósfera, Ionósfera y por último, sin separación sensible con el espacio exterior la exósfera.

La Tropósfera es la zona en contacto con el suelo y en la que se desarrolla la vida.

Las nubes, la lluvia, la nieve, los vientos etc... es decir, prácticamente todas las meteoras, tienen lugar en ella.

La Estratósfera se extiende de los diez a aproximadamente unos sesenta Kms. de altura.

La Exósfera se considera después de la medida mayor de la Ionósfera.

Hay dos términos que es necesario analizar dentro de esta representación gráfica de la atmósfera, y son el de Tropopausa que se encuentra a diez Kms. sobre el nivel del mar y el de Ozono que se encuentra a 30 Kms. también sobre el nivel del mar.

Faltó mencionar el hecho de que la Tropósfera va desde el nivel del mar hasta una altura de 10 Kms.

Para estar en posibilidad de adentrarnos en nuestro estudio es necesario definir lo que se entiende por régimen, y por ende cual es el significado del régimen de las comunicaciones al que hacemos referencia, es indispensable por tanto acudir en primer termino a su etimología, de la cual deducimos que la palabra régimen proviene del Latin Régere, que significa regir.

Entre los tratadistas se define el régimen como el modo de gobernarse o regirse una cosa y es la segunda parte de esta definición la que adoptaremos como nuestra.

Así, podemos intentar explicar el régimen de las comunicaciones como la forma en que se rigen aspectos tan importantes como, el de la libertad de las vías de comunicación, su organización, el llamado Derecho Internacional de las Comunicaciones del cual nos habla Visscher, los asuntos relativos a las comunicaciones ante los tribunales judiciales, las reglas generales del Derecho de las comunicaciones Internacionales, todo lo relativo a la transportación aérea, marítima y terrestre, transportes internacionales, cooperación técnica e internacional en materia de transportes, etc., ( 3 ).

La anterior enunciación no pretende de ninguna manera ser limitativa por lo que debe considerarse como taxativa según lo demostraremos en el desarrollo del presente trabajo.

Por lo que a la comunidad internacional organizada se

---

(3) KRAPP KURT " Papel e Importancia del Turismo Internacional " Estudios Turísticos. Editorial I.E.T. Madrid. Octubre - Diciembre 1963. p.p. 85 - 87.

refiere, es conveniente hacer un análisis previo sobre lo que se entiende por Comunidad, así encontramos que la palabra comunidad fué introducida en el vocabula-  
rio de la sociología por Tonnies, quien en el año de 1887 contrapuso el concepto-  
de comunidad al de sociedad.

La comunidad aparece como un vínculo sentido como an-  
terior a los miembros que la constituyen en el que aparece evidente que la conduc-  
ta y los deseos individuales se rijan por los del conjunto. (4)

La comunidad se apoya en la inclinación el amor y aún -  
en la racionalización de estos efectos como sentimiento del deber. (5)

La sociedad en cambio, es una relación en que las partes  
permanecen sustancialmente apartadas y extrañas entre sí; en ella el fin no es el  
conjunto sino el interés de cada una de las partes. (6)

La oposición entre la comunidad y sociedad fué posterior-  
mente elaborada y enriquecida por la Sociología alemana.

El rápido desarrollo de la técnica en los últimos decenios  
ha hecho crecer de tal manera el tráfico de personas, cosas y correspondencias -  
que se hizo indispensable la regulación de esta materia por medio de acuerdos co-  
lectivos .

No se trata pues, de normas de Derecho Internacional —  
Común, sino de reglas que sólo obligan a los Estados signatarios.

Sin embargo, estos tratados son por lo general de los lla-  
mados abiertos ya que versan sobre cuestiones cuya regulación uniforme interesa a

(4) ACEVEDO MORGA, Francisco Luis. Tesis del Funcionamiento de la Organiza-  
ción Internacional. México 1967.

(5) ARGONA COLOMBO, Miguel. "Clasicos del Derecho Internacional Público"  
1953.

(6) BRIERLY, J.L. "La Ley de las Naciones" México, 1955.

todos los Estados. ( 7 )

Muchas veces estos acuerdos colectivos han sido precedidos por tratados bilaterales.

Aún hoy en día existen sobre esta materia numerosos tratados bilaterales, que unas veces desenvuelven un tratado colectivo y otras veces regulan cuestiones que éste no abarca como por ejemplo el tráfico comercial.

Para concluir el presente capítulo haremos referencia brevemente a algunos de los principios generales dentro del régimen de las comunicaciones, ya que estos son amplísimos, pues se refieren a infinidad de temas, como los enunciados en el inciso que nos precedió, y otros que también de una manera taxativa a continuación enunciamos: El Derecho Fluvial convencional, los ríos y canales internacionales, las vías navegables de interés internacional las cuales fueron estudiadas en la Convención de Barcelona, la unificación de las leyes sobre navegación fluvial, regímenes tan especiales como el que se refiere al Río Danubio o a la llamada Comisión Central del Rin de la cual nació el estatuto internacional de navegación de dicho río, lo referente a las aguas del río Nilo, los tratados y la costumbre en el Derecho Fluvial Internacional, lo relativo al Canal de Panamá en tiempo de paz y en tiempo de guerra, así como al de Suez, los estatutos internacionales del Canal de Suez, el régimen internacional de vías férreas la llamada Eurofima o Sociedad Europea para el financiamiento de material ferroviario, los transportes o rutas internacionales, convenciones sobre puertos marítimos, el problema de los Estados privados de litoral marítimo

(7) GALLAND MARQUEZ, José Luis Ernesto. "Dinamismo y Fuerza Social en el Derecho Internacional" Tesis Profesional, México D.F. 1969.

como por ejemplo Bolivia, Suiza, Austria, ( 8 ) Checoslovaquia, etc.

La navegación aérea en el Derecho Internacional general la creación de manuales o códigos de Derecho Aeronáutico, el Derecho Internacional Aéreo, el llamado cabotaje aéreo, el carácter internacional de las normas aéreas y la organización internacional de la aviación civil, las llamadas libertades del aire, la asistencia y salvamento en el Derecho Aeronáutico Internacional, los problemas del Derecho Penal de la Aviación Internacional, el tránsito aéreo, las zonas francas en los aeropuertos y los llamados aeropuertos francos, la Union Internacional de telecomunicación, etc.

---

(8) RUEDA GURRIA, Francisco José " El Turismo en México y su importancia en el ámbito Internacional " Tesis Profesional. México D.F. 1969.

## C A P I T U L O II

### COMUNICACIONES MARITIMAS.

- a) Su concepto.
- b) Régimen de la navegación fluvial.
- c) Régimen de los canales.
- d) Régimen de la navegación marítima.
- e) Régimen de los puertos marítimos.

Entendemos por comunicaciones marítimas, aquellas que se realizan sobre el elemento denominado agua, bien sea a través de mares, ríos, canales, océanos, lagunas, lagos, deltas estrechos, golfos, etc. ( 9 )

La afirmación generalizada en el sentido de que — el Derecho Internacional fluvial tiene su origen en la Revolución Francesa es errónea, ya que en la Edad Media se sabe de la existencia de tratados bilaterales sobre la libertad de navegación, principio que se encuentra plasmado en los tratados colectivos de Ryswick y de Baden, respectivamente en los artículos octavo y dieciocho. ( 10 )

Pero junto a ellos aparece, en el Tratado de Paz de Munster ( Westfalia ) del 30 de Enero de 1648, celebrado entre España y los Países Bajos una disposición sobre el cierre de Escalda. ( 11 )

El Mercantilismo impidió sin embargo la aplicación de aquellos principios. El principio de la libertad de la navegación vuelve a ser aceptado hasta fines del siglo XVIII, siendo los Estados Unidos quienes lo iniciaron. ( 12 )

La afirmación anterior la basamos en las negociaciones celebradas en relación a los ríos Mississipi y San Lorenzo, en las cuales se sostuvo el principio de Derecho natural de que a un Estado situado en el curso alto de un río, no se le puede lícitamente impedir la navegación hasta el mar y viceversa.

Este principio fué repetido el 16 de Noviembre de

(9) ENCICLOPEDIA BARSA. 1967. Tomo VI.

(10) FARIÑA, Francisco. "Enciclopedia General del Mar" Editorial Bosch. Barcelona 1955. Tomo I, Pag. 796.

(11) RUIZ MORENO, Isidoro. "Derecho Internacional Público" 1966.

(12) LOPEZ VILLAMIL, Humberto. "La Plataforma Continental y los problemas Jurídicos del Mar" Madrid. 1958.

1792 , en un documento que se ha considerado erróneamente como el primero --- sobre esta materia, el cual es el célebre decreto Francés del Conseil Excécutif - Provisoire .

Tal vez el error surgió dicho de otra manera, se le dió mayor importancia a este documento por el hecho de haber logrado Francia su incorporación a algunos tratados de paz, aplicados a los ríos del norte de Italia, así como al Rhén, al Mosa y al Escalda.

El primer paso para una regulación o régimen general de la navegación fluvial, surge hasta el reglamento general relativo a la navegación fluvial, contenido en los artículos 108 al 116 del Acta General de Viena de fecha 9 de Junio de 1815 redactada sobre un proyecto de Humbolt y que ha sido calificado de verdadera constitución del Derecho Fluvial Europeo. ( 13 )

La realidad de las cosas , a manera de crítica jurídica, es que el reglamento a que hacemos referencia, no contiene normas directamente aplicables, sino solo pautas a seguir, las cuales deben sujetarse los Estados ribereños en la ulterior regulación convencional de esta materia.

Los artículos del 109 al 116 inclusive, constituyen lo que pudiéramos llamar un pretratado o promesa de tratado entre las potencias - signatarias del Congreso de Viena las cuales fueron, España, Austria, Francia, -- Gran Bretaña, Portugal, Prusia, Rusia y Suecia. ( 14 )

Con base en lo anterior, a estas vías fluviales se les denominó también ríos convencionales.

(13) LAROUSSE UNIVERSAL ILUSTRADO. Tomo I , Editorial Larousse, México.

(14) BONILLA JUAN DE DIOS, " Historia Marítima de México ", Editorial Litorales, México, 1962 p. 28.

†

Endendemos por ríos convencionales, las vías acuáticas navegables que desembocan en el mar y que, separan o atraviesan varios Estados.

Conforme a lo dispuesto en la reglamentación de Viena que estamos analizando todo el curso navegable de un río internacional deberá quedar abierto a la navegación comercial.

Desafortunadamente existe oscuridad al respecto en este criterio, pues no se logra entender si la citada navegación se refiere a todos los Estados del mundo o solo a todos los Estados ribereños.

De la lectura del artículo 109 del Acta General que venimos comentando, y de la interpretación literal del mismo se desprende que debe tomarse en sentido amplio.

Se dispone también que la policía fluvial y la percepción de Derechos de navegación, deberán basarse en los mismos principios para todo el curso del río.

Los Estados ribereños igualmente, quedan obligados a cuidar de la conservación, del canal navegable, así como del camino de Sirga.

Es interesante la lectura del artículo 15 del régimen del río Danubio, instituido en la Paz de París del año de 1856, que en su parte conducente dice que este régimen constituye una parte del Derecho Público Europeo.

El 28 de Junio de 1919, y en los tratados de paz celebrados por las principales potencias y colonias, se declararon como ríos Internacionales, el Elba desde la desembocadura del Moldava y del Moldava mismo desde Praga río abajo; el Oder desde la desembocadura del Oppa; el Memel -- desde Grodno; el Danubio desde Ulm, río abajo y el Vístula, con inclusión de sus afluentes, el Bug y el Narev.

Con fecha 10 de Septiembre de 1929 y por medio de una sentencia, el Tribunal permanente de Justicia Internacional, declaró -- que estos ríos no sólo son internacionales en el territorio del Estado situado en su -- curso inferior, sino en todo su trayecto navegable.

De lo anterior concluimos que el curso navegable de un río deberá ser considerado como una unidad.

Posteriormente los tratados de París, de 10 de -- Febrero de 1947, celebrados con Bulgaria, Rumania y Hungría, en sus artículos 34, 36 y 38 respectivamente proclaman de nuevo el principio de libertad e igualdad -- general de navegación mercante por el Danubio.

El Derecho Fluvial fué ampliado y generalizado por la Conferencia de Comunicaciones de Barcelona en el año de 1921, en la que tomaron parte 41 Estados, ampliándose el concepto de río Internacional con una -- nueva denominación de " Vías Navegables de Interés Internacional ".

De la Conferencia a que estamos haciendo referencia surgieron cinco conceptos que a continuación analizaremos y que son :

Ríos Nacionales, Ríos de Interés Internacional, y la llamada Internacionalización de Primero, Segundo y Tercer grado respectivamente.

Entendemos por ríos nacionales aquellos tanto navegables como no navegables que solo atraviesan un Estado.

Entendemos por Ríos de Interés Internacional aquéllos que separan o atraviesan varios Estados.

Entendemos la Internacionalización de Primer grado como aquélla que surge en Ríos de Interés Internacional bajo la fiscalización de una Comisión Internacional compuesta únicamente de representantes de los Estados ribereños.

La Internacionalización de Segundo grado es igual a la anterior con la salvedad de que están representados también los Estados no ribereños.

Y en la Internacionalización de Tercer grado los ríos Internacionales están sometidos a la administración directa de una comisión fluvial.

Pasando a explicar nuestro siguiente inciso— diremos que se entiende por canal según la definición generalmente aceptada, el cauce artificial encajonado, abierto por el hombre para dar paso a una corriente de agua.

Hay canales para el riego o para el desagüe de terrenos, para abastecimiento de aguas a los centros poblados y para la nave—

gación, teniendo especial importancia estos últimos.

Es muy probable que en la antigüedad los primeros canales hayan servido tanto para riego como para navegación.

Se cree que hacia el año 500 A.C. uno de los faraones emprendió en Egipto la construcción de un canal, precursor del actual canal de Suez, con el propósito de comunicar el Nilo con el Mar Rojo.

Sin embargo recordamos la obra del Mexicano Rodolfo Benavides intitulada "Profecías de la Gran Pirámide", en la cual se afirma que en tiempos pasados los actuales desiertos africanos fueron un gran mar y que la zona que actualmente cubre el Rfo Nilo era zona desértica por lo que hubo la necesidad de creación del canal precursor del actual de Suez.

Hay noticias de que en China se construyó un canal en el año 200 A.C. (15)

Los Romanos no construyeron canales navegables, pero sí algunos muy grandes para riego o desagüe.

A fines del siglo XIII ya se había terminado en China el gran canal que comunicaba los ríos Pei Ho, Hoang Go y Yang Tse Kiang, en tanto que en Europa Carlo Magno planeaba la construcción de una extensa red de ríos navegables que comunicaran los ríos Main, Rhin y Danubio.

En la actualidad los países Europeos que más se distinguen por la importancia de sus redes de canales y ríos navegables son: Alemania, Bélgica, Francia, Inglaterra, los Países Bajos, Suecia y la URSS.

---

(15) EDITORIAL GARRIGA S.A. "Enciclopedia General del Mar" Madrid - Barcelona, 1957. Tomo II, pag. 361.

Los únicos países de América donde los canales han alcanzado un desarrollo comparable al registrado en los países Europeos, son, Canadá y los Estados Unidos.

Entrando al análisis del Régimen de los Canales, afirmamos según el artículo primero inciso d, del Estatuto Fluvial de Barcelona, se asimilan a los cursos naturales de agua, de interés internacional, canales laterales que sirvan para completarlos.

El artículo primero, apartado dos de este Convenio, prevé que también los cursos de agua artificiales puedan ser sometidos a las normas fluviales de Barcelona, ya sea mediante un tratado Internacional, ya en virtud de una declaración unilateral del Estado en cuyo territorio se encuentren. ( 16 )

La situación del Canal de Suez está regulada por el Convenio de Constantinopla del 29 de Octubre de 1888, reconocido por la Gran Bretaña en declaraciones de fecha 8 de Abril de 1904.

Uno de los problemas más graves en relación a este Canal, que ha surgido, lo fué su nacionalización por parte de Egipto del 26 de Junio de 1956.

Por lo que atañe al asunto que estamos tratando nos lo resuelve el artículo primero apartado primero que a la letra dice: "El Canal estará abierto siempre a todos los buques mercantes o de guerra sin distinción de pabellón".

---

(16) REUTER, Paul. " Derecho Internacional Público ".

La anterior disposición sirvió de pauta para otra semejante en relación al Canal de Panamá.

Por último en el artículo 380 del tratado de Versalles, se obligaba a Alemania a mantener libre y abierto el canal de Kiel y su acceso a los buques de guerra y mercantes de todos los Estados en paz con Alemania y sobre la base de una completa igualdad.

Ahora bien, por lo que concierne al régimen de la navegación marítima, es conveniente iniciar nuestro estudio basandonos en los conceptos que al respecto nos dá la Enciclopedia, donde se define que la navegación es la ciencia de averiguar la posición de los navíos en el mar y de dirigir sus derroteros.

Partiendo del supuesto de que la alta mar es libre según el Derecho Internacional Común, no se precisan normas especiales que autoricen a navegar.

Por lo mismo los artículos segundo y cuarto de el Convenio de Ginebra relativo al alta mar, del 29 de Abril de 1958 que se refieren a la libertad de navegación y al acceso a la misma de todos los Estados, solo tienen carácter declaratorio. ( 17 )

La costumbre Internacional extiende esta libertad a los estrechos que unen dos mares libres y sirven al tráfico interoceánico.

Entendemos por estrecho el paso angosto comprendido entre dos tierras y por el cual se comunica un mar con otro, teniendo —

---

(17) CASARES ARRANGOIZ, Francisco Javier. " Plataforma Submarina ". México D.F. 1970.

por ejemplo, el importante e histórico Estrecho de Magallanes. ( 18 )

Jurídicamente se afirma que el régimen de los estrechos tiene gran importancia desde el punto de vista del Derecho Internacional. ( 19 )

Varían según que el estrecho comunique dos mares libres o un mar libre con otro interior.

En el primer caso los países ribereños no pueden oponerse al paso de naves extranjeras de cualquier clase que sean; en el segundo, pueden prohibir la entrada de buques de guerra.

Sobre el tráfico sobre el Bósforo y los Dardanelos rigen normas especiales, contenidas en el Tratado de Montreux del 20 de Julio de 1936, el cual entró en vigor el 9 de Noviembre del año de 1937, habiendo sido substituido al de Lausana del 24 de Julio de 1923, y cuyas principales reglas transcribimos a continuación :

I.- Libertad de Navegación para todos los buques mercantes en tiempo de guerra como de paz, a excepción de los buques pertenecientes a Estados que estén en guerra con Turquía; II.- Libertad de Paso para pequeños buques de guerra de superficie en tiempo de paz; habiendo restricciones para los demás.

Las mismas reglas rigen en tiempo de guerra si Turquía no es país beligerante .

Si Turquía participa en la guerra, puede re-

(18) TRATADO DE AGUAS INTERNACIONALES DE 1944.

(19) MARTINEZ LUBRERAS, " La libertad de los mares y sus limitaciones " Madrid 1911.

gular a su arbitrio el paso de buques de guerra extranjeras, valiéndolo mismo-- para el caso de que Turquía esté bajo amenaza de guerra .

Existen también diversas normas convencionales sobre cuestiones particulares del tráfico marítimo, existiendo algunos tratados sobre el Derecho de visita en alta mar y reglas para evitar el abordajes de buques.

La Ley Británica del 29 de Julio de 1862 que sirvió de base a la Conferencia Marítima Internacional de Washington de 1889, formuló reglas sobre señales marítimas, condiciones de navegabilidad de los buques, salvamento de náufragos etc., recogidas y puestas en vigor por leyes y reglamentos de los distintos Estados .

Después del hundimiento del Transatlántico -- Titanic, en el año de 1912 se reunió en Londres una Conferencia con el fin de -- adoptar medidas comunes para la seguridad de la navegación.

Su resultado fué el Convenio del 20 de Enero de 1914, substituido luego por el de Londres del 31 de Mayo de 1929 y por el de Londres de 10 de Junio de 1948 sobre la salvaguardia de la vida humana en el -- mar.

Dichos documentos contienen disposiciones -- sobre estabilidad de los buques, bombas de agua, instalaciones eléctricas, pro-- tección contra los incendios y medios de lucha contra estos, medios de salvamento instalaciones y servicio de radio, transporte de materias peligrosas, servicio me-- teorológico marítimo, servicio de seguridad para la observación de los hielos, --

la búsqueda de témpanos y la destrucción de restos de naufragios y barcos hundidos.

La Convención de Bruselas del 23 de Septiembre de 1910 sobre el abordaje, regula la cuestión de quien ha de hacerse responsable de los daños en caso de abordaje, bien sea por azar o fuerza mayor lo será el averiado; en caso de negligencia el responsable será el que la tuvo o cometió en caso de mutua negligencia habrá repartición de los daños.

En esta Convención también se habla del deber de los capitanes de embarcaciones marítimas de prestar auxilio.

La Convención a la que estamos haciendo referencia ha sido renovada por la de Londres del 10 de Junio de 1948 sobre prevención de abordajes en el mar.

Al servicio de la navegación están también los tratados sobre creación y mantenimiento de señales marítimas y faros, mencionando como importante al respecto la Conferencia de Lisboa del 23 de Octubre de 1930. ( 20 )

Disposiciones especiales de seguridad para la navegación marítima han de ser elaboradas por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ( IMCO ) la cual posee un órgano propio, el Comité de Seguridad Marítima ( MSC ) que se ocupa de la preparación de reglas para la navegación, construcción y pertrecho de buques, de reglas para evitar colisiones y proceder en caso de mercancías peligrosas, normas relativas a informaciones

---

(20) BOUCART, Jaques. " Fondo de los Océanos. "Argentina 1964.

hidrográficas, cuadernos de bitácoras, protocolos de navegación, así como la investigación de pérdidas de buques, naufragios y acciones de salvamento según lo dispone el artículo 29 de éste ordenamiento jurídico. ( 21 )

Entendemos por puerto el lugar que proporciona a los barcos protección contra vientos y tempestades, y donde se pueden realizar en forma conveniente y segura las operaciones de embarco y desembarco de pasajeros, y carga y descarga de mercancías, o dicho de otra forma, el lugar de la costa, defendido de los vientos y dispuesto para seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento.

Existe una clasificación séxtuple de los puertos, así se habla de los puertos de arribada, de depósito, de estadía o refugio, franco, habilitado y seco, respectivamente.

Concebimos por puerto de arribada, aquél donde paran ordinariamente los buques.

Puerto de depósito es el que está habilitado para el depósito de efectos mercantiles sin pagar derechos de aduana.

Puerto de Estadía o de refugio es aquél en que los navios pueden encontrar protección contra la tormenta.

Puerto Franco es aquél que se encuentra dotado de una organización aduanal especial y que puede recibir, transformar y reexpedir por mar toda clase de mercaderías sin que éstas tengan que abonar derechos de aduana, salvo cuando son destinadas al interior del país.

---

(21) ANTOKOLETZ, Daniel " Tratado de Derecho Internacional Público, " 1944.

Algunos puertos tienen zonas francas con depósitos que gozan de este régimen particular y para cierta clase de mercancías.

Consideramos como puerto habilitado el que lo está para ciertas importaciones o exportaciones y también el que tiene prevenida la seguridad, carga y descarga de los buques.

Por Puerto Seco, entendemos el lugar de las fronteras en donde se encuentra establecida una aduana. ( 22 )

Haciendo un poco de historia diremos que los primitivos lugares de anclaje eran en su mayoría puertos naturales en los que una bahía o la desembocadura de un río daba a las embarcaciones protección contra las tempestades. A veces se trataba de puertos artificiales que se hacían construyendo defensas.

Se cree que los Cretenses hicieron puertos artificiales de esta clase muchos siglos antes del nacimiento de Cristo.

Los primeros puertos que se conservaron noticias respecto a su existencia que hoy conocemos, fueron los construidos por los Fenicios en Tiro, Sidón y Cartago.

Mas tarde, conforme los griegos adquirían mayor poder, se convirtieron en rivales de los fenicios en el comercio del Mediterráneo y surgió la necesidad de contar con puertos.

En algunos casos construyeron puertos artificiales como el de Atenas, llamado el Pireo.

---

(22) MELESJOL MONTOYA, Octavio. "El mar Territorial y la llamada Zona Contigua en el Derecho Internacional" México. 1964.

Fueron los Romanos quienes iniciaron la construcción de puertos a base de Ingeniería.

A la caída del Imperio Romano disminuyó el comercio y como consecuencia lógica ya no se continuaron construyendo puertos y muchos de ellos cayeron en desuso.

La estrecha relación entre el desarrollo de los puertos y el de los países se demuestra por la prosperidad que alcanzaron los pueblos de las costas del Mediterráneo y del Atlántico.

Cuando los conquistadores llegaron a América, fundaron sus ciudades en las desembocaduras de los ríos o en lugares inmediatos a buenas bahías.

Los primeros puertos de la Edad Media se fundaron en Italia, en las ciudades de Venecia y Génova.

Consideramos como los puertos naturales más importantes del mundo, los siguientes: Nueva York, Río de Janeiro, Valparaíso, Acapulco, El Havre y Sidney.

Hay dos casos bastante curiosos de puertos naturales que no se encuentran directamente en la costa y son, el de Hamburgo en Alemania, situado a 120 Kms. en el río Elba, y el de Filadelfia en Estados Unidos que se encuentra sobre el Delaware. ( 23 )

En la Conferencia de Comunicaciones de Ginebra, se firmó también el 9 de Diciembre de 1923 un convenio sobre el régimen

---

(23) AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis. " La Plataforma Submarina y el Derecho Internacional . " Madrid 1958.

Internacional de los puertos marítimos al que añadió un estatuto conteniendo un articulado de 24 preceptos.

Fatalmente este estatuto se refiere única y — exclusivamente a los puertos que por lo general sean visitados por buques de alta mar y sirvan al comercio Internacional .

De lo anterior concluimos que quedan exclui dos los puertos militares y los que por lo general solo utilizan buques de cabotaje o barcos de pesca.

De la lectura de los artículos 2 y 13 se desprende que en los puertos a que se refiere el Estatuto, los signatarios están obligados a conceder igual trato que a sus propios buques a los demás signatarios, — sean privados o públicos, con tal que no sirvan a fines de supremacía, en orden al uso de los puertos y sus instalaciones como en lo relativo a derechos portuarios y otras cargas. ( 24 )

Para asegurar por igual a todos los Estados el disfrute de la libertad de los mares, el artículo 3 del Convenio de Ginebra de — fecha 29 de Abril de 1958, relativo al Alta Mar, estipula que aquellos Estados — que no tienen costas, han de tener libre acceso al mar.

### C A P I T U L O   I I I

- a) Su concepto.
- b) Régimen de las comunicaciones ferroviarias.
- c) Régimen de automóviles y circulación por carretera.

Para poder entender lo que son las comunicaciones terrestres hay que partir de la definición que las Enciclopedias nos dan del concepto terrestres, dicéndonos que es todo lo relativo a la tierra.

Obvio por demas es decir que las comunicaciones terrestres dentro de este campo son las que mas abarcan, pues se pueden realizar por casi toda clase de medios, como por ejemplo, ferrocarril, autobús, camión, automovil, tranviá, tracción animal, etc.

Es también indiscutible que dentro de la clasificación tripartita de las comunicaciones, fueron las terrestres las primeras que existieron en la historia de la humanidad, seguidas por las marítimas y despues por las aéreas.

También es inegable que aún en la actualidad y a pesar de cualquier opinión en contra, las mas populares, económicas y usuales son éstas, considerando que siendo nuestra afirmación inobjetable no merece mayor explicación.

En el transcurso del presente capítulo haremos referencia a las comunicaciones de este tipo tanto por caminos, carreteras, calles brechas así como por vías utilizadas por tranvías y especialmente ferrocarriles.

Vamos a agrupar todas las disposiciones constitucionales que tienen relación con la geografía del país, las cuales están contenidas, en su mayor parte en el Capítulo II del Título II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Antes de entrar a este estudio, es conveniente hacer referencia a algunas cuestiones que, aunque pertenecientes por su naturaleza a la Teoría del Estado guardan estrecha relación con la materia que estamos por tratar .

Admítase generalmente que el territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado, al igual que lo son el poder de mando y la población.

En fórmula sucinta el concepto de Estado se integra por la existencia de un Poder Público ejercido sobre la población comprendida dentro de un espacio territorial determinado.

El Poder Público ( por antonomasia el Estado ) al hacer uso de su imperio sobre la población dentro del territorio, excluye en la órbita Internacional a todo poder extraño e incluye en la zona del Derecho Interno a todas las gentes que viven dentro del territorio. ( 25 )

De este modo podemos afirmar con Kelsen que el territorio de un Estado no es otra cosa que el ámbito espacial de validez del orden jurídico llamado Estado.

Es necesario hacemos la siguiente pregunta : -  
¿ Que potestad le corresponde al Estado sobre el Territorio ?

En este punto difieren los criterios. Para Jellinek, en un extremo, jamás puede el Estado directamente, sino por mediación de sus súbditos ejercer dominio sobre el territorio, y al efecto distingue entre " Domi

---

( 25 ) DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET. Editorial Argentina Arfstides - Quillet S.A. Buenos Aires Argentina , Tomo III. 1968.

nium ", derecho de propiedad que no corresponde al Estado e " Imperium ", que es el poder de mando del Estado, solo referible a los hombres.

En el extremo opuesto Laband considera que - existe cierta analogía entre el Derecho del Estado sobre el Territorio y el Derecho de propiedad, al primero de los cuales llama un derecho real de naturaleza pública.

Para Ranelletti, en una posición intermedia - una cosa es el señorío o potestad suprema del Estado sobre todo el territorio Nacional y otra cosa el Derecho de propiedad, que corresponde al Estado sobre determinada fracción de dicho territorio, como por ejemplo, calles, plazas, ríos, zona-marítima, fortalezas, etc, ( 26 )

En el campo del Derecho Internacional pensamos que la solución debe darla el legislador, de acuerdo con los antecedentes - históricos y las necesidades del país para el cual legisla.

Las corrientes doctrinarias solo nos pueden ser vir para situar y esclarecer la solución adoptada por nuestra Carta Magna.

Se entiende por ferroviario, para la mejor comprención del desarrollo de nuestro segundo inciso, todo aquello perteneciente o - relativo a las vías férreas .

La palabra ferrocarril etimológicamente deriva del Latín Férrum ; que significa hierro y con referencia a la palabra carril, de donde concluimos que literal y etimológicamente significa : carril de hierro.

Se entiende también por ferrocarril el camino con dos rieles paralelos sobre los cuales ruedan los trenes..

Las características esenciales del ferrocarril — es el sistema de rodamiento de los vehículos que consiste en una llanta especial — con una saliente llamada pestaña, sobre un riel o carril, que tiene forma de hongo.

El ferrocarril tuvo su origen en Gran Bretaña.

Su invención constituyó un hito en la historia — de la técnica, de la economía y del transporte.

El ferrocarril fué una consecuencia del invento de la máquina de vapor.

Richard Trevithick diseñó un modelo montado sobre ruedas, que generó poder suficiente como para moverse por sí mismo, el cual llamo locomotora.

A comienzos del año 1804 esta máquina logró arrastrar cinco vagones con 70 hombres y 10 toneladas de hierro a lo largo de una vía construida en Gales.

En 1814 George Stephenson construyó su primera locomotora; este memorable éxito lo indujo a proponer el uso de locomotoras a vapor como medio de tracción, en el ferrocarril que unía las ciudades de Stokton con Darlington.

Proyectado en 1818 e inaugurado en Septiembre

de 1825, fué el primer ferrocarril público para el transporte de pasajeros y determinó que en el año de 1833, desaparecieron definitivamente de la Gran Bretaña los trenes arrastrados por caballos.

En 1830 se inauguró el ferrocarril entre Manchester y Liverpool de doble vía con paradas cada 600 metros.

Famosa fué la carrera de locomotoras que se realizó en la ciudad de Raigill en 1829, en la que se impuso Stephenson con su máquina llamada Rocket.

En América G. John Stevens recibió en 1815, de las autoridades de Nueva Jersey la orden de construir el primer ferrocarril, pero no pudo conseguir ni dinero, ni crédito para hacer el trabajo.

En el año de 1826 fué construido un ferrocarril entre Homedell y Carbondale en el Estado de Pensilvania de aproximadamente 70 Kms., con objeto de transportar carbón de las minas al canal de Hudson.

En 1828, se inició la construcción del ferrocarril entre Ohio y Baltimore que fué el primero en América para transportar pasajeros y carga.

Estadísticamente podemos dar el siguiente cuadro de kilometraje existente en el mundo de vías de ferrocarril. ( 27 )

América del Norte	450,000 Kms.
Europa.	400,000 "
Asia.	150,000 "
América del Sur.	100,000 "
Africa.	65,000 "
Oceanía.	45,000 "

Además de las locomotoras de vapor aparecen sucesivamente las eléctricas, las diesel-eléctricas, las de turbina y las de condensación.

Una variante peculiar para el cruce de ríos, estrechos o lagos, la constituyen los ferri-boats, palabra Inglesa que significa Ferri, pasaje; boat, barco y que se define como un barco de poco tonelaje, con amplia cubierta provista de rieles usado para el transporte de trenes, vehículos automotores y pasajeros.

Dispositivos especiales aseguran uno de sus extremos al muelle para facilitar el paso de los vehículos.

Se usa para atravesar lagos y ríos entre puntos de sus costas que no permiten la construcción de puentes y en algunos casos para cortos trayectos marítimos.

En México se les ha llamado indistintamente pangas o chalanes.

En América Central existen según estadísticas 2930 Kms. afirmándose que la extensión total de las vías férreas que hay en el mundo es, aproximadamente de 1,276,230 Kms.

Las empresas ferroviarias modernas constituyen una extensa y complicada organización que exige diversos tipos de instalaciones, equipo y personal.

Se requiere constante y cuidadosa coordina-

ción de todos estos elementos para que los ferrocarriles puedan funcionar en forma segura y eficaz.

El objeto principal de un ferrocarril es suministrar, a un costo que deje ganancias, medios eficientes para transportar viajeros o carga, con apego a horarios aprobados.

Para lograr esto, las empresas distribuyen las cargas y las tareas administrativas a sus respectivos departamentos que, además de la gerencia suelen ser los siguientes: explotación, mantenimiento de vía, mecánico, transporte y tráfico, a los que en algunas grandes empresas se agregan, a veces, los departamentos médico, de bienes raíces, de seguros y policía.

Además, en los países en que los ferrocarriles están en manos de empresas privadas y en que éstas empresas son varias, suelen establecerse estrechas relaciones entre ellas con el objeto de cooperar y de complementar así, con los elementos de una, los de las otras y viceversa.

Así se logra poner al servicio del público, en forma ordenada y eficiente todo el sistema ferroviario de un país, y hasta de varios países, aunque esté constituido por diversas empresas.

En buena parte esta cooperación se ha logrado gracias a los esfuerzos de las asociaciones de empresas ferroviarias que existen, a las que también se debe en forma considerable la uniformidad que se ha conseguido en muchos de los procedimientos empleados en el manejo de los ferro

carriles, así como en el equipo, ancho de vías, etc.,

Entre tales asociaciones son de mencionarse la asociación de ferrocarriles de los Estados Unidos de América, el Congreso Panamericano de Ferrocarriles y el Congreso Internacional de Ferrocarriles que tiene su oficina principal en la ciudad de Bruselas.

Los ferrocarriles de México, comprenden -- 20,000 Kms. de vía, de las cuales unos 18,000 son de entre vía de 1.435 metros

El núcleo del sistema ferroviario Mexicano -- lo constituyen los Ferrocarriles Nacionales de México, que son propiedad del -- gobierno del país.

Es un bien integrado sistema cuyas líneas lle-- gan a casi todas las regiones importantes, a los dos océanos y a ambas fronteras.

Por lo general, las instalaciones y el mate-- rial rodante son de origen o tipo Norteamericano, a pesar de que se ha iniciado su fabricación en el Estado de Hidalgo, en la población llamada Ciudad Sahagún.

El combustible principal que se utiliza en -- las locomotoras es el petróleo, pero también las hay de carbón.

No hay que olvidar que Japón posee en la -- actualidad el ferrocarril más rápido del mundo, el cual corre a una velocidad -- promedio de 240 Kms. por hora.

Entrando al Régimen de las comunicaciones --

ferroviarias, afirmamos que antes de la Primera Guerra Mundial, existían ya diversos tratados colectivos sobre esta materia, que fueron puestos de nuevo en vigor por los tratados de paz de 1919, entre los cuales se distinguen: Los dos convenios de Berna del 15 de Mayo de 1886, sobre el ancho de las vías y sobre el presinto de los vagones respectivamente, con un protocolo final del 18 de Mayo de 1907; el convenio de Berna de fecha 4 de Octubre de 1890, sobre los transportes por ferrocarril, con los convenios adicionales de 20 de Septiembre de 1893, 16 de Julio de 1895, 16 de Julio de 1888 y 19 de Septiembre de 1906,

Después de la Primera Guerra Mundial se firmaron otros tratados colectivos sobre esta materia, entre otros: el convenio revisado de Berna el cual se refiere a los transportes por ferrocarril, y el convenio sobre el tráfico de personas y mercancías por ferrocarril, ambos de fecha 23 de Octubre de 1933.

Los anteriores convenios fueron sustituidos por el Convenio de Berna, el cual versaba sobre el transporte de mercancías por ferrocarril ( CIN ) y el convenio sobre transportes de personas y equipajes por ferrocarril ( CIV ), ambos del 25 de Octubre de 1952, con protocolos adicionales de fecha 11 de Abril de 1953.

Las prescripciones sobre aduanas en el tráfico ferroviario están contenidas en el Convenio de Ginebra para aligerar el paso de fronteras en el transporte de mercancías por ferrocarril y otro encaminado a facilitar el paso de fronteras en el transporte de personas y equipajes por ferroca

mil, ambas de fecha 10 de Enero de 1952.

Los anteriores acuerdos sólo regulan aspectos fragmentarios, por lo que hubo necesidad de que se firmaran a raíz de la Conferencia de Transportes de Ginebra, el 9 de Diciembre de 1923, un convenio general sobre el régimen Internacional de los ferrocarriles, al que va unido un estatuto de 44 artículos.

Haciendo un análisis minucioso al respecto, de los preceptos antes enunciados, diremos que el artículo primero se refiere a la obligación que tienen los signatarios de asegurar la continuidad del servicio en las líneas férreas Internacionales ya existentes, y donde faltaren los necesarios enlaces, a tratar conjuntamente y de manera amistosa lograr el aumento de las líneas existentes o de la instalación eventual de otras nuevas.

El artículo segundo obliga a que se realicen los controles aduaneros, en cuanto sea posible, en una estación fronteriza común.

El artículo cuarto obliga a conceder al tráfico Internacional mediante horarios adecuados, condiciones de velocidad y comodidad satisfactorias y el empleo de trenes y vagones directos.

Por medio del artículo sexto se obliga a despachar rápida y regularmente el transporte de mercancías.

El artículo séptimo por su parte hace referencia a subsanar una interrupción temporal de tráfico y el artículo octavo señala los lineamientos para reducir en todo lo posible, las formalidades aduaneras y

policiacas.

El artículo 20, por otra parte, ordena se fijen tarifas razonables que no perjudiquen el tráfico internacional y eviten toda discriminación de los Estados firmantes, sus súbditos y buques.

Las organizaciones del Derecho Ferroviario Internacional son: La Unión para el Tráfico Ferroviario Internacional, para la Administración del CIM y del CIV; la unión de unidad técnica en los ferrocarriles, la conferencia Europea de ministros de comunicaciones y la Eurofirma.

En esta materia, nuestro Derecho Positivo Mexicano a través de nuestro Máximo Tribunal, ha emitido lo siguiente: La conducta que por paros laborales o por cualquier otro medio paraliza las unidades ferroviarias impidiendo el tráfico normal de los ferrocarriles, integra por sí misma la figura delictiva tipificada en los artículos 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el 167, Fracción VII del Código Penal Federal.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha afirmado dentro de su jurisprudencia que: "Los jueces federales tienen competencia para conocer de los delitos cometidos contra la seguridad e integridad de las vías ferreas, o contra la explotación de ellas. También la tienen para conocer de los procesos instruidos a los empleados de los ferrocarriles dependientes de la federación por retardo o descuido, o culpa en el servicio y por accidentes o desgracias en la explotación.."

El Convenio de París del 11 de Octubre de -

1909, sobre circulación automovilística internacional fué reemplazado por el -  
de 24 de Abril de 1926.

Este contiene normas sobre las condiciones -  
de los automóviles autorizados para el tráfico internacional.

El mismo día se firmó el Convenio relativo -  
a la circulación por carretera que contiene normas sobre el modo de conducir, -  
el paso y el alumbrado de los vehículos.

Mucho impulsó esta materia la extinta So-  
ciedad de Naciones. Una nueva ordenación detallada y universal de esta mate-  
ria, está recogida en el Convenio sobre tráfico por carretera, firmado el 19 de  
Noviembre de 1949, juntamente con el Protocolo sobre las señales de tráfico -  
en carreteras, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la circulación -  
por carretera, reunida en la ciudad de Ginebra y que vino a completar un - -  
acuerdo adicional Europeo del 16 de Septiembre de 1950. ( 28 )

El 17 de Marzo de 1954, se llevó a cabo en  
la misma ciudad de Ginebra un Convenio General sobre la regulación económi-  
ca de la circulación internacional por carretera y un cuaderno de obligaciones,  
en los cuales se fijan las condiciones que han de cumplir las empresas de trans-  
porte por carretera y los automóviles para estar en facultades de realizar trans-  
portación internacional por carretera. ( 29 )

Las prescripciones aduaneras para el tráfico  
automovilístico internacional han sido objeto de nueva reglamentación por el -

(28) REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS.  
Ediciones Andrade , México D.F.

(29) GUALVILLALVI, Pedro. " Política del Comercio y de los Transportes ", -  
Editorial Juventud, Primera Edición, Barcelona 1950.

"Convenio sobre facilidades de aduana en el tránsito de viajeros" y el "Convenio arancelario sobre importación transitoria de vehículos privados", firmados ambos en la ciudad de Nueva York el 4 de Junio de 1954. La importación temporal de vehículos comerciales ha sido regulada por el acuerdo arancelario del 18 de Mayo de 1956. ( 30 )

En nuestro Derecho Positivo Mexicano y dentro del artículo 10 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, toda nuestra materia se la encomienda a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

También observamos, que de la lectura del artículo 6 de la Ley Federal de Turismo, se concluye que el Departamento de Turismo regula también nuestra materia.

Es interesante transcribir la jurisprudencia correspondiente a la devolución internacional de vehículos robados, la cual señalamos literalmente a continuación debido a su gran importancia.

"Las autoridades administrativas no están facultadas para recoger, sin intervención de las autoridades judiciales, los vehículos que se estimen robados y cuya devolución se solicite con apoyo en la Convención México - Americana, para la devolución de vehículos robados."

En nuestro Derecho Positivo, concretamente en la jurisprudencia emitida por nuestro mas alto tribunal, existen algunas muy interesantes, entre la que señalamos la siguiente:

---

(30) CAMPOS VELA, Alvaro. " Régimen Jurídico de Autotransporte de Carga - de Conseción de la Ley de Vías Generales de Comunicación ", Tesis Profesional. México D.F. 1969.

En el Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, referente a los fallos pronunciados en los años de 1917 a 1965 por la Primera Sala, — a fojas 86, tésis número 30, se sostiene que el delito de ataque a las Vías Generales de Comunicación previsto por la Fracción Segunda del artículo 171 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, se integra no solamente con la conducción de un vehículo en estado de embriaguez, sino que se requiere — además que se cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación, diferente a la que implica de por sí el manejar ebrio.

En el ordenamiento anteriormente citado, — página 87 correspondiente al amparo directo número 7434/58, existe una ejecutoria que por su importancia transcribimos literalmente: "Para la integración del delito de manejar en estado de ebriedad, la ley no exige ebriedad completa, — pues solamente fija para la comisión del delito manejar en estado de ebriedad, — de modo que con cualquiera que sea el grado de ebriedad, se llena el presupuesto legal, siendo de observar que donde la ley no distingue, el sentenciador tampoco puede válidamente establecer distinciones."

## C A P Í T U L O I V

- a) Su concepto.
- b) Régimen de la Navegación Aérea.
- c) Régimen de la Navegación Astronáutica.
- d) Régimen de la Trasmisión de Noticias.
- e) Las Comunicaciones Postales.
- f) La Telecomunicación.

La palabra Aéreo, proviene etimológicamente del Latín Aerus, que significa lo perteneciente o relativo al aire.

El aire es el fluido que forman la atmósfera de la tierra, es una mezcla gaseosa, que descontando el vapor de agua que contiene en variadas ocasiones se compone de oxígeno, nitrógeno, argón y otros gases semejantes a éste, a lo que se añade algunas centésimas de ácido carbónico y corpúsculos orgánicos. ( 31 )

Es bien sabido que, dentro de las actividades propias de la aviación civil, el transporte reviste la importancia mayor y ya considerado en su significación social, política y económica, el transporte aéreo tiene una serie de virtudes que le son características y que en el marco de los hechos de esta naturaleza alcanza proporciones muy considerables, que afectan al desenvolvimiento en los aspectos sociales, políticos y económicos, de las comunidades humanas consideradas por igual dentro de límites nacionales o locales como en escala mundial.

Es por ello de particular importancia todo estudio o trabajo que intente al menos el planeamiento de las cuestiones que le son propias y ofrezca soluciones valederas, ya sea que se refieran al ámbito mundial, al nacional e inclusive al industrial.

La aparición del fenómeno internacional o de internacionalidad en el transporte aéreo, trae como consecuencia necesaria que la actividad de este transporte aéreo adquiera otra característica fundamental de na-

---

(31) AIGRAIN, Pierre. G. Charbonnier, " El hombre de Ciencia en la Sociedad - Contemporanea, Primera Edición, México, Siglo XXI Editores S.A. 1970.

turalidad política o bien como ha sido llamada : el carácter de politicidad en el transporte aéreo.

No podemos concebir la ejecución de actos, — el desempeño de una actividad señaladamente internacional, sin admitir la presencia del dato político, que la condiciona, dándole forma y que le permite desempeñarse o no.

El dato político en la actividad del transporte aéreo es sin lugar a dudas su internacionalidad.

Tal vez uno de los Derechos mas recientes y — mas internacionales entre la rama del Derecho, lo sea el Derecho Aéreo.

El hombre, al separarse de la tierra para pretender encuadrar el espacio aéreo, se hace mas simple, mas universal y mas humano.

Sin lugar a dudas y es de lamentarse, jurídicamente hablando, el desarrollo técnico de la aviación es mucho mas adelantado — que su desarrollo jurídico.

La legislación escrita ha quedado atrás; la costumbre entendida como el uso implantado en una colectividad y considerado por — esta como jurídicamente obligatorio, pero de periodos breves, hace que abarque — mas campo que la legislación escrita.

Es curioso, por lo cual lo transcribimos, un decreto o reglamento sobre aviación del año de 1724 dado en Francia, y el cual tenía mas bien un carácter administrativo y de policía y que más o menos a la letra

decía así : " Se prohíbe fabricar y elevar globos en territorio Francés, así como - otras máquinas aerostáticas a las cuales se les adapte vapores de espíritu de vino artificios u otras materias peligrosas al fuego y no podrá elevarse sin permiso previo. ( 32 )

En el año de 1783, los hermanos Montgolfier- construfan en Francia el primer globo a base de aire caliente , que se elevó y -- navegó una distancia apreciable; invento que se hizo con el objeto de no infringir la disposición francesa enunciada anteriormente, lo cual demuestra el adelanto -- técnico jurídico. ( 33 )

Es tan extenso nuestro tema que lo hemos divi- dido para su estudio el inciso siguiente, en los sub-incisos que a continuación se - precisan: naturaleza del espacio aéreo, evolución del Derecho Aéreo Internacio- nal, legislación aérea mexicana, legislación aérea internacional, Organización - Internacional de la Aviación Civil, Astronáutica y el régimen de la navegación - aérea propiamente dicho.

Hechas las aclaraciones precedentes, inicia-- mos el estudio de la naturaleza del espacio aéreo, siendo indispensable para tal - efecto hacer referencia a las llamadas áreas jurisdiccionales.

En el Derecho Internacional se distinguen las - siguientes cuatro áreas jurisdiccionales : el territorio nacional propiamente dicho, el mar territorial, el mar libre y el espacio aéreo nacional.

En el territorio nacional propiamente dicho, - el Estado ejerce plena jurisdicción, reconocida por el Derecho Internacional cuyo

(32), ENCICLOPEDIA INTERNACIONAL, Tomo II , Editorial Grolier S.A.

(33) HELLER , Herman, " La Soberanía " , Editorial U.N.A.M. México D.F. 1965.

ejercicio está determinado por su Derecho interno.

Este territorio comprende el terrestre, las --  
aguas interiores y la plataforma submarina.

El mar territorial que según el párrafo del --  
artículo 17 de la Ley General de Bienes Nacionales en vigor, comprende para --  
México, las aguas marginales hasta la distancia de nueve millas marítimas, conta --  
das hasta la línea de la marea más baja.

El mar libre sobre el cual ningún Estado pue --  
de ejercer jurisdicción ni interferir en los actos de otros Estados salvo en aque --  
llos casos completamente reconocidos por la costumbre general o por los tratados  
internacionales.

El espacio aéreo nacional regulado en la Ley  
a que estamos haciendo referencia en la fracción primera del artículo 17, tiene --  
una distinta naturaleza jurídica según el área jurisdiccional que cubra.

Puede decirse de la naturaleza jurídica del --  
espacio aéreo, que aparte de las consideraciones de Derecho Privado cuyos ante --  
cedentes se encuentran en el Derecho Romano, su carácter público no ha sido --  
planteado sino hasta principios de este siglo, por el clásico internacionalista --  
francés Paul Fauchille quien llegó a las siguientes conclusiones: un Estado no --  
tiene sobre el aire, considerado como tal, ningún Derecho de propiedad, ni un --  
derecho de soberanía, derivándose lógicamente dos consecuencias que son: pues --  
to que un Estado no tiene la soberanía de la atmósfera, no puede a título de sobe --

rano ejercer los derechos que implica la soberanía y tampoco se puede someter el espacio a la soberanía o a la sociedad internacional de los Estados, pues no siendo susceptible por su naturaleza de propiedad y de soberanía, el aire no tolera -- ninguno de estos derechos, cualquiera que fuere la persona que los ejerza.

Afirmar también que el aire es en definitiva, una cosa que no pertenece a nadie; pero cuyo destino es servir al uso de todos.

El problema se plantea al considerar que la -- libertad de vuelo no es un principio constitutivo de libre comunicación y que de su reconocimiento absoluto negaría otro de los principios constitutivos del Derecho Internacional, que es el de la soberanía de los Estados, en que se funda nuestro actual sistema jurídico internacional y que aparece claramente expresado en el artículo segundo, párrafo primero de la Carta de las Naciones Unidas, y que a la letra dice: "La organización está basada en el principio de la igualdad soberana de todos sus miembros".

La doctrina de la libertad del espacio aéreo, proclamada por Fauchille fué generalmente aceptada por los tratadistas, con ciertas limitaciones que conviene mencionar. ( 34 )

Así por ejemplo, en la reunión del Instituto -- de Derecho Internacional celebrada en Bruselas en 1902, fueron aceptadas las -- conclusiones de Fauchille y se redactó un proyecto de convención para reglaman -- tar la navegación aérea.

Pero ya en el año de 1906, volvieron a plan -- tearse ante el Instituto dos ideas contrarias: la primera, que el aire es por comple

---

(34) GARCIA AZOYTIA, Jaime . " Soberanía y Derecho Internacional ", Tesis -- Profesional, México D.F. 1970.

to libre para la navegación y para el uso de la telegrafía inalámbrica, y la seguridad que el aire está sometido a la soberanía del Estado subyacente.

La tesis Inglesa afirma que la circulación aérea internacional no es libre.

Los Estados tienen un derecho absoluto sobre el espacio atmosférico que cubre su territorio y aguas territoriales.

Cada Estado tiene derecho a establecer como le parezca los reglamentos de policía, fiscales y otros, concernientes a la navegación aérea.

El Congreso de Verona en 1910, aprobó la siguiente resolución: "la atmósfera comprendida sobre el territorio y aguas jurisdiccionales de un Estado, debe estar considerada como parte del territorio sujeto a su soberanía".

El principio de soberanía aparece consignado en el artículo primero del Convenio de París sobre la navegación aérea, del 13 de Octubre de 1919, que rompe con el principio de equiparación de la libertad del aire con la libertad de los mares, pronunciándose por el principio soberano y declarándose que: "Las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene la soberanía exclusiva y completa en el espacio atmosférico sobre su territorio."

( 35 ) .

La aplicación del Derecho Internacional si es voluntaria, en cuanto a su aplicación para los Estados, es necesaria si los mismos-

---

(35) FRISCHLER, Kurt. " Historia de las Armas Prodigiosas, Primera Edición, Barcelona, España. Ediciones Martínez Roca S.A. 1969.

quieren mantener la existencia de la comunidad jurídica en la que viven.

Así, se comprende perfectamente la afirmación de Hugo Grocio de que el Derecho de Gentes era un derecho voluntario, pero necesario, y aplicada esta exigencia a las necesidades de la navegación aérea internacional, se ve que a los fines de la misma no puede servirse con un criterio arbitrario de soberanía que impidiera la eficacia del servicio aéreo en bien de la civilización y de los intereses internacionales.

Y pasando a analizar la evolución del Derecho Aéreo Internacional, diremos en primer término que la expresión Derecho Aéreo, fué adoptada y propuesta en 1909 por André Herry Couanier, fecha en que se fundó la Escuela Superior de Aeronáutica Civil en París y desde entonces hubo críticas acerca de esta expresión por tratarse de un término bastante general de la locomoción aérea.

Sin embargo, en la actualidad se encuentra reconocido el término Derecho Aéreo y es por esto que también nosotros junto con tratadistas de la talla del Dr. Modesto Seara Vázquez, lo adoptamos.

La historia de la aviación no se remonta sino hasta hace apenas setenta años, cuando Ader volaba el primer avión de motor en la famosa meseta del Satori.

En el año de 1899, se reunió por primera vez un Congreso Aeronáutico Internacional, el cual se celebró con motivo de la exposición universal de París, en que se inauguraba también la famosa Torre Eiffel.

Se celebraron inmediatamente después seis conferencias los años de 1900, 1902, 1906, 1908, 1910 y 1911, en las ciudades de Neuchatel, Bruselas, Florencia, París y Madrid respectivamente. ( 36 )

Se trataron temas tan interesantes como el de la división de las aeronaves en públicas y privadas, el problema de su nacionalidad, de su matrícula, y lo referente a la libertad de circulación aérea internacional.

El problema principal del Derecho Aéreo Internacional, es el de limitar hasta que punto se trata efectivamente de una materia internacional.

Hasta la fecha no existe practicamente una definición correcta al respecto, ya que el Derecho Aéreo esta basada en infinidad de ramas del Derecho, tales como los contratos, las sociedades, las obligaciones, el Derecho Administrativo e inclusive el Derecho Penal.

En 1944, bajo la invitación del Presidente Franklin de Rosvelt, se organizó una Conferencia sobre la Aviación Civil en la ciudad de Chicago.

Dentro de los llamados servicios de tránsito aéreo, se afirma que una aeronave no puede despegar y emprender el vuelo, ni aterrizar donde le plazca; debe hacerlo precisamente en un aeropuerto o aeródromo.

Ni aún ahí puede partir y aterrizar cuando bien

---

(36) SCHWARZENBERGER, Georg. " El Estado Soberano ", Pensamiento Político, - Revista de Afirmación Mexicana Numero Seis. 1969.

le parezca . También durante el mismo vuelo la aeronave debe acatar ciertas — normas, con el objeto principal de evitar toda clase de peligros incluyendo posibles coaliciones con otras aeronaves.

En relación al despegue, antes de partir en un vuelo internacional, el capitán de la aeronave tiene que cerciorarse si el territorio a que se quiere llegar no ha sido clausurado al tráfico aéreo.

Los Estados se reservan el derecho de restringir o prohibir el paso aéreo por encima de, o parte de su territorio, aún en tiempos de paz, por circunstancias extraordinarias, siendo la única condición a esta limitación que se extienda a todas las aeronaves de todos los Estados, sin distinción de nacionalidad.

Igualmente antes de la iniciación del vuelo debe procurarse toda la información meteorológica disponible con referencia a todo — lo largo de la ruta.

Con referencia a las rutas aéreas, se afirma que el piloto de la aeronave no es libre de escoger su propia ruta.

En relación al vuelo, al despegarse de la tierra para tomar su ruta, la aeronave deberá efectuar un viraje abierto fuera de la pista — y, salvo indicación en contrario, hacia la izquierda, es decir en sentido contrario al movimiento de las manecillas de un reloj; esta misma regla se impone al aterrizar.

Si en el aire se encuentra de frente con otra aero nave deberá inclinarse hacia su derecha, así como también al rebasar a otro aparato

que siga la misma ruta.

No hay que olvidar que en nuestro Derecho Positivo Mexicano, aparte de las leyes antes mencionadas, existen la Ley de Vías Generales de Comunicación, que habremos de analizar mas adelante.

Durante el vuelo nocturno el reglamento de tránsito aéreo establece la obligación para las aeronaves de ostentar las luces necesarias.

El aterrizaje puede ser de dos clases: voluntario y forzoso.

Entendemos por aterrizaje voluntario, aquel definitivo en el lugar de destino o en el camino como aterrizaje intermedio.

El forzoso es aquel que tiene que realizarse porque lo exige la seguridad del mismo vuelo.

Esta clase de aterrizaje es admisible aún en lugares donde están prohibidos normalmente los aterrizajes, y hasta en territorio extranjero cuando se carezca de permiso para entrar en él.

La prueba de que el aterrizaje fué necesario para la seguridad de la aeronave es imputable al piloto de la misma.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación, a usanza del Derecho Internacional Aéreo, también norma lo relativo a la nacionalidad, matrícula y distintivos de las aeronaves : artículo 312.

La nacionalidad y matrícula de las aeronaves

civiles se rigen por las disposiciones siguientes :

1.- Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

2.- Ninguna aeronave podrá tener más de una matrícula.

3.- Para adquirir, modificar o cancelar la marca de nacionalidad o la matrícula de una aeronave Mexicana, se requiere cumplir con las formalidades de esta ley.

4.- Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula Mexicana previa cancelación de la extranjera.

5.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico Mexicano y el otorgamiento de su matrícula le confiere la nacionalidad Mexicana.

6.- La inscripción de una aeronave en el registro aeronáutico Mexicano podrá ser solicitada por el propietario de la aeronave - por quien tenga título para ello.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula - correspondiente que la identificará y probará su inscripción.

Artículo 313 " Solo los ciudadanos Mexicanos o las personas jurídicas Mexicanas podrán inscribir en el registro aeronáutico Mexicano y matricular aeronaves Mexicanas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aereofotografía, aereotopografía y otros

análogos.

Artículo 314 "La cancelación de la matrícula de una aeronave en el registro aeronáutico mexicano, implica la pérdida de su nacionalidad mexicana."

Artículo 315 "Toda aeronave civil deberá — llevar marcas dispositivas de su nacionalidad y matrícula".

Las marcas para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA, para las de servicio público, XB para las de servicio privado y XC para las del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignará a cada aeronave su marca de matrícula, la cual, junto con la nacionalidad, se fijará en la aeronave en la forma y con las características que determine el reglamento respectivo.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en — servicios públicos de transporte internacional, deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación alude a los aparatos de radio, al establecer que, para operar en territorio — mexicano, una aeronave debe de estar dotada de los equipos de radiocomunicación y de auxilio que señalan los reglamentos respectivos, para cada tipo de aeronave ( artículo 323 Fracción sexta ).

La Legislación Aérea Mexicana es, sin lugar a dudas, una de las más perfectas y de las más adelantadas en todo el mundo.

México, al igual que otros muchos países, al asistir a casi todas las convenciones, se encuentra al día en los diferentes tratados y acuerdos ratificados internacionalmente hasta la fecha, habiendo siempre guardado, dentro de la política internacional, una postura envidiable.

En todas sus decisiones, es observado de cerca por todos los países hermanos de Latino América.

En México, como en otros países, el Estado ayuda a empresas de capital privado para el desarrollo interno de su aviación comercial, a diferencia de otros Estados como Francia, Holanda, en el que el Estado es totalmente dueño de las líneas aéreas nacionales.

México cuenta con una Ley referente a subsidios para empresas de aviación:

Artículo 10.- " Se concede un subsidio para el fomento de la aviación comercial en favor de las compañías que tengan establecidas en la república, servicios regulares para el transporte de pasajeros y de carga "

Dicha Ley especifica mas adelante que durante el primer año que se establecen las compañías a que se refiere el artículo anterior recibirán cantidades equivalentes al impuesto pagado por la gasolina consumida por sus aviones.

Durante el segundo año recibirán el 75 %; el tercero el 50 % y el cuarto el 25 %.

Dichos pagos a que tienen derecho las compañías:

as de aviación mensualmente y por adelantado, los hará la Tesorería de la Federación. Ahora bien, vamos a hacer un rápido recorrido por nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación.

En su capítulo I, se define y se instituye la Soberanía Nacional en el espacio aéreo situado en nuestro territorio, en su capítulo II del régimen de las aeronaves, clasifica las aeronaves en Oficiales y Civiles.

En el capítulo III, nos habla sobre la nacionalidad y matrícula de las aeronaves.

Por su parte el capítulo IV se refiere a los certificados expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a las aeronaves que hayan pasado por las pruebas técnicas necesarias.

Los capítulos V y VI, se refieren al personal técnico y al comandante de la misma.

El capítulo VI, indica los requisitos indispensables para que pueda operar una aeronave civil en territorio mexicano.

Es tan importante el problema de la aviación, de carácter comercial, que en la actualidad existen 3200 compañías, de las cuales únicamente 250 aseguran los servicios regulares.

El gobierno de México según decreto aparecido en el Diario Oficial de la Federación el 27 de Marzo de 1925, creó la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.

Desde esa época, los principales convenios que

ha realizado México ha sido : El de Francia del 26 de Abril del 1952, autorizando dos servicios directos entre la Capital Mexicana y la Francesa; el primero operado por la Air France y el segundo operado por Aeronaves de México.

Otro tratado internacional similar al anterior, se realizó entre nuestro gobierno y el de Holanda.

La K.L.M. tiene el privilegio de realizar la concesión aérea entre Amsterdam y Nuestra Capital, no habiéndose designado aún la compañía mexicana que ejercerá el derecho de vuelo concedido por el gobierno holandés.

El primero de Junio de 1952, los gobiernos de México y de los Estados Unidos firmaron un importante acuerdo técnico-administrativo con el propósito de facilitar las notificaciones de los vuelos sin itinerario, particulares o industriales, que crucen la frontera de ambos países.

En México existe un Tribunal Aeronáutico Mexicano, el cual consta del llamado Registro Aeronáutico Mexicano y de su reglamento correspondiente.

Entrando al estudio de la legislación aérea internacional, consideramos como presupuesto necesario al determinar las fuentes del Derecho Aéreo, las cuales en un principio fueron puramente internas.

La legalidad de los primeros decretos sobre materia aérea, se fundan en el poder reglamentario del ejecutivo, dentro de los límites marcados por la ley.

Las verdaderas fuentes del Derecho Aéreo -- son: la obra realizada por la CINA, la convención de Chicago, las convenciones de Derecho Aéreo privado, la obra desarrollada por la CITEJA y la que actualmente labora la comisión jurídica de la OACI.

Cabe desde luego la posibilidad de constitución de un tribunal internacional especial de aviación, organizado de tal manera que ante el mismo pudieran comparecer tanto el Estado como las empresas particulares.

Queda una posibilidad abierta para que el Tribunal de Justicia Internacional coopere a la integración del Derecho Aéreo en su aspecto jurídico internacional.

Las bases generales para la formación y funcionamiento del tribunal, serían las siguientes:

1.- La participación al Tribunal es obligatoria, sin que dependa de los componentes renunciar a ella.

2.- Todos los Estados, con igualdad de derechos y representantes.

3.- Los representantes de cada nación debenser: uno nombrado por los gobiernos; y dos por las compañías de cada país.

4.- Se nombrará un delegado más de gobierno, en el caso de que las compañías pertenezcan a capitales extranjeros.

5.- El gobierno solamente podrá nombrar un representante más, de acuerdo con el artículo 3o., y nunca en otras circunstan-

cias, ya que no puede tratarse de un control de tipo estatal. Los fallos de dicho Tribunal tratan solamente de beneficiar a cada Estado cuyas compañías están totalmente en manos de extranjeros.

6.- Cada representación puede tener los adjuntos y asesores que desée, actuando sólo en sus respectivas organizaciones y nunca en las deliberaciones y asambleas generales.

7.- Al finalizar el año, se dividirán los países en grupos, según su importancia en la aportación que cada país hace a la aviación internacional. De cada grupo se tomarán los tres miembros mencionados.

8.- No formará parte del Tribunal ningún magistrado perteneciente a un país que fuese parte de cualquier litigio; se excusará éste de sus funciones y será sustituido por otro del país que le suceda en la lista, - en su categoría, por orden alfabético.

9.- Las sesiones serán orales y públicas para la práctica de pruebas y para los informes de los defensores.

10.- Los países en pugna nombrarán libremente a sus defensores, los que podrán ser de distinta nacionalidad de los países defendidos.

11.- Las deliberaciones del Tribunal serán públicas y la votación puede ser pública o secreta, prevaleciendo el acuerdo de las dos terceras partes de los magistrados; si no se reuniese esta suma, se practicaría una segunda votación y valdría lo que acordase la mayoría; el Presidente tendría

un solo voto.

La primera dificultad con que nos encontramos, sería la de dar ejecutoriedad a los fallos del tribunal; pero si nos apoyamos en el artículo 94, párrafo II de la Carta de las Naciones Unidas, sus organismos técnicos o los de la OACI se encargarían de tomar las medidas necesarias.

Un tipo de sanción, de las más fuertes, sería la supresión total de una línea aérea, existiendo otras de carácter económico, — tales como suspensiones temporales, suspensión de servicios y si se llegara a mayores, entonces ya un Estado podría recurrir ante la Corte Internacional de Justicia a exponer su caso y suspender el tratado o acuerdo bilateral, según lo disponga — la propia corte y su jurisprudencia.

Una vez visto lo anterior, debemos analizar — lo referente a la Organización Internacional de la Aviación Civil ( OACI ).

La historia de la OACI se inició por una convención llamada de aviación civil, que surgió de una conferencia especializada — que tuvo lugar en la ciudad de Chicago en el año de 1944 vinculándose a la Organización de Naciones Unidas el 14 de Diciembre de 1946.

La OACI tiene una Asamblea formada por todos los miembros, que se reúnen anualmente; un Consejo, formado por un presidente, que a la vez es jefe ejecutivo de la organización, amén de 18 representantes de los miembros y un comité jurídico.

En la actualidad cuenta con 58 miembros es—

tando su sede en la ciudad canadiense de Montreal.

Sus objetivos principales son: asegurar el desarrollo efectivo y ordenado de la aviación civil internacional; alentar el desarrollo de líneas aéreas, aeropuertos y facilidades para la navegación aérea civil; - evitar el despilfarro causado por la competencia irrazonable, promover la seguridad aérea y aeronáutica en general, así como asegurar a los Estados contratantes una oportunidad razonable de operar líneas aéreas.

En nuestros días la aviación ha quedado dividida en dos ramas fundamentales: la del espacio aéreo y la astronáutica.

El secreto fundamental de esta última, es sin duda alguna la confrontación de la teoría con la práctica, tratándose de una experimentación sistemática dentro de las varias ramas de las matemáticas, mecánica y física.

La Astronáutica origina problemas con diversos aspectos jurídicos.

Precisamente la Delegación de México, sometió a la consideración de los miembros del Comité Jurídico de la Comisión Espacial para el uso pacífico del espacio ultraterrestre, un cuestionario que pretende auxiliar al expresado Comité para identificar tales problemas.

"Este documento a la Asamblea General de las Naciones Unidas, divide los problemas de carácter jurídico relativos al espacio ultraterrestre en problemas inmediatos y problemas mediatos, los cuales se cla

sifican las once categorías siguientes:

a) Problemas inmediatos:

1.- Principios jurídicos inmediatos aplicables al espacio ultraterrestre.

2.- Definición del espacio ultraterrestre;

3.- Determinación de las reglas que deben desde ahora regir el espacio ultraterrestre;

4.- Extensión de la soberanía nacional en el espacio;

5.- Tolerancia, control atmosférico de experiencias ultraterrestres.

6.- Régimen jurídico aplicable a los actuales vehículos ultraterrestres;

7.- Estatuto legal de los vehículos ultraterrestres; y,

8.- Responsabilidad estatal por experiencias ultraterrestres.

b) Problemas mediatos:

9.- Principios jurídicos relativos al hombre en el espacio;

10.- Responsabilidad estatal por venturas ultraterrestres; y,

11.- Soberanía sobre cuerpos celestes.

Este derecho ha recibido infinidad de denominaciones, tales como Derecho Astronáutico, Interplanetario, cosmonáutico, aeronáutico, interastral, sideral, intersideral extraterrestre, ultraterrestre, satelitario, de la comunicación espacial, de la locomoción balística, del espacio, espacial, del cosmos, del universo, de la náutica entre los astros, de la navegación interastral, etc., ( 37 )

El Licenciado Antonio Francos Rigalt, define el Derecho Espacial como la rama del Derecho que se ocupa de la normativización jurídica de los fenómenos físicos, biológicos y humanos, así como de las actividades sociales que tienen lugar en el espacio, considerando las causas que lo originan y sus relaciones entre sí, comprendiendo los transportes, las comunicaciones, las maniobras y sus servicios conexos. ( 38 )

Hemos pensado que el Derecho Espacial debe subdividirse en diez ramas, a saber:

- 1.- Derecho Aéreo;
- 2.- Derecho Aerostático;
- 3.- Derecho Aviatorio de la aviación de Estado y civil;
- 4.- Derecho Astronáutico;
- 5.- Derecho Radioeléctrico;
- 6.- Derecho Atómico;

---

(37) SALA COLMENARES, Carlos. " Organismo Internacional para la vigilancia de los vuelos Ultraterrestres. " México D.F. 1971.

(38) GAMOW, Georg . " La Investigación del Atomo " Fondo de Cultura Económico .

7.- Derecho Satelitario;

8.- Derecho de la Locomoción Ballística.

9.- Derecho Esteronáutico; y

10.- Derecho Cosmonáutico.

Toca ahora explicar cada uno de los derechos antes mencionados.

Derecho Aéreo o sea el relacionado con la utilización del aire, la producción de humo industrial, la provocación artificial de lluvias, el esparcimiento de gases venenosos, el aprovechamiento de ríos húmedos de la atmósfera, construcciones a ciertas alturas, investigaciones meteorológicas y previsiones de tiempo.

Derecho Aerostático, comprensible de las operaciones de los globos libres ( esféricos o no esféricos ) globos cautivos ( esféricos y no esféricos ), y dirigibles ( rígidos, semirígidos y no rígidos ) ya sean con o sin motor; entendemos por globos libres o aerostáticos, las bolsas de tela de poco peso, llenas de un gas de menor densidad que el aire atmosférico, cuya fuerza ascensional equilibra el peso del globo y el de la barquilla y la carga. Una de las ascensiones más botables en globo realizada en los últimos tiempos es, posiblemente, la del Mayor Norteamericano David G. Simons, quien en 1958 se elevó más de 31 mil metros y permaneció entre ésta altura y 29 mil metros por más de 32 horas. Realizó observaciones técnicas para la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en una barquilla hermética que era un verdadero laboratorio. Entendemos

por globo cautivo el que está sujeto con un cable y sirve de observatorio; el dirigible es un derivado del globo o aerostato, al que se agregó un motor, una o varias hélices, timones de profundidad y dirección. El primer dirigible fué construido por Krebs y Renard en 1885. Pueden distinguirse tres tipos de dirigibles: el flexible, compuesto de un balón único y una barquilla. En el interior del globo se ubica otro pequeño inflado con aire, y destinado a mantener la forma fusiforme del globo, apesar de las pérdidas de gas; el rígido tipo zepelin, que está formado por células encerradas en una carcasa metálica y el semi rígido que es un intermedio entre los dos primeros. Entre los principales constructores de dirigibles están sin lugar a dudas los dos siguientes: Montgolfier, Blanchard ( 1783 ), Giffard ( 1852 ), Tessandier ( 1884 ), Santos Dumont ( 1901 ) y Zepelin.

Derecho Aviatorio de la aviación de Estado y Civil ( Transporte aéreo de personas, mercancías y correos, servicios aéreos privados, etc., )

Abarcando planeadores ( terrestres y acuáticos ), cometas ( sin motor ) aviones ( terrestres con ruedas o esquís ) hidroaviones ( anfibios con flotadores o casco, giroplanos ( terrestres, acuáticos y anfibios, ) helicópteros ( terrestres, acuáticos y anfibios ) y homitócteros ( terrestres acuáticos y anfibios ).

Considerando que alguno de los términos antes mencionados podrían prestarse a confusión, a continuación vamos a dar una breve explicación de ellos.

Por planeador entérminos generales entendemos los aparatos para volar sin motor.

Los primeros aparatos que recibieron el nombre de planeadores fueron unos aviones livianos sin motores, concebidos para volar imitando el vuelo planeado de los pájaros.

No es posible realizar vuelos de alguna duración mas que en los lugares donde soplan vientos casi permanentes con corrientes oblicuas, es decir a lo largo de las laderas de las montañas, o con corrientes ascen- dentes debidas al desigual calentamiento del aire.

Los órganos de dirección y los mandos son idén- ticos a los de un avión.

Entendemos por cometa un amazón plano y muy ligero por lo comun de cañas, sobre el cual se extiende y pega papel o tela; en la parte inferior se le pone una especie de cola formada con cintas o trozos de papel y sujeta hacia el medio a un hilo muy largo y al arrojarse al aire se eleva.

Derecho Astronáutico, del movimiento de aparatos que obedecen a las leyes de gravitación universal.

Entre ellos deben citarse los vehculos experimentales de casco recuperable, las naves espaciales de transporte, los vehculos espaciales de combate, las estaciones espaciales reabastecedoras, las observaciones geofísicas y astronáuticas.

Derecho radioeléctrico comprensivo de la uti-

lización de las ondas electromagnéticas.

En general, abarca la energía eléctrica, los telégrafos, los teléfonos, la radiodifusión, la televisión, el radar y transmisión de mensajes por satélites activos y pasivos.

Derecho Atómico, particularmente proyectado a la regulación del empleo pacífico de la energía atómica, regulándola también para usos bélicos.

Derecho Satelitario, como regulador del movimiento de los satélites terrestres, planetoides, zonas lunares, satélites planetarios, satélites meteorológicos, satélites de telecomunicación y navegación y satélites de reconocimiento.

Derecho de la locomoción balística, normando los cohetes portadores, los proyectiles tierra - tierra tácticos (balísticos y no balísticos), proyectiles aire - tierra estratégicos y tácticos, proyectiles de lucha contra los carros y las posiciones enemigas cercanas, proyectiles tierra - aire, proyectiles aire - tierra y la detección de lanzamientos balísticos.

Derecho Eteronáutico que se refiere a la utilización del éter, medida de las radiaciones e investigaciones geodésicas auxiliares de la navegación para buques y aviones.

Derecho Cosmonáutico que es el que regulará los cuerpos celestes en sus relaciones con la tierra.

Sostenemos que para analizar el régimen ju-

rídico del espacio exterior, es necesario ver cuál es la proyección que sobre el pueden tener las normas jurídicas del espacio inferior.

Para ello conviene revisar cuidadosamente la doctrina, la legislación y la jurisprudencia, tanto nacionales como internacionales, tomando como base muchos de los principios espalecidos a través de los tratados y convenciones internacionales aplicables.

En cuanto a la doctrina puede decirse que se han elaborado diversas teorías en relación con el régimen jurídico del espacio, pudiéndose agrupar las principales, en las siguientes categorías:

1.- Teoría de la Libertad Absoluta del Espacio Aéreo.

2.- Teoría de la Libertad Limitada a ciertas zonas del Espacio Aéreo.

3.- Teoría de la Soberanía Absoluta y Exclusiva en el espacio Aéreo.

4.- Teoría del Ejercicio de la Autoridad Pública en el Espacio Territorial. ( 39 )

Procede como en todos los casos pasar a explicar cada una de estas teorías.

La Teoría de la Libertad Absoluta en el Espacio Aéreo a partido de la idea de que el aire y el espacio aéreo que se encuentran contenido en él , en forma de gas y en constante movimiento, son equiva-

---

(39) ENCICLOPEDIA CIENTIFICA PLANETAS, ESTRELLAS y ESPACIO. C.I. — John W. Clute, S.A. 1967.

lentes en su aspecto jurídico, ya que es imposible aislar el uno del otro y, en consecuencia, la condición jurídica del primero debe hacerse extensiva al segundo.

Además se considera que el ejercicio de la soberanía supone una toma efectiva de posesión del objeto a dominar y que tratándose de la atmósfera, que es rebelde a toda posesión material, no puede satisfacerse este requisito.

Por último, se argumentó que es imposible establecer límites en el espacio aéreo y que no hay otra posibilidad que la de reconocer una absoluta libertad de volar sobre dicho espacio.

La teoría que fué expuesta por primera vez por Paul Fauchille en 1901, en su célebre trabajo titulado " El espacio aéreo y el régimen jurídico de los aerostatos ", preconizaba que había una libertad del espacio a reconocer el principio frente a los derechos de conservación de los Estados.

Era un principio similar al sostenido por Hugo Grocio con relación al " Mare Liberum " en contra posición al concepto jurídico de soberanía de los Estados.

La Teoría de la Libertad Limitada a ciertas zonas del Espacio Aéreo fué sostenida principalmente por Bluntschi, Von Holtendorff, Merignac y Rolland.

Esta teoría proclamaba la libertad de vuelo;

pero se reconocía la existencia de una zona cuya altura y forma de establecer -- variaba, en la cual los Estados también tendrían ciertos derechos. De ella hacia arriba el espacio era libre.

La tendencia tuvo dos proyecciones: una, la de que la limitación al derecho de volar debería establecerse en función de los derechos de conservación de los Estados; y otra, la de que el aire debería de -- ser " espacialmente libre " .

La atmósfera debería ser ilimitada.

Como no es posible concebir una limitación -- exclusivamente jurídica, dado que la proporción y naturaleza del derecho de -- conservación es disputable y que muchos Estados pretenderían llevar el ejercicio de su soberanía hasta el espacio aéreo situado sobre el territorio de otros Estados se hizo indispensable establecer las fronteras aéreas.

La Teoría de la Soberanía Absoluta y exclusiva en el espacio surgió con Ernesto Zittelman, Cristian Meurer, Fernando de Visher y Gustavo Grunwald.

La doctrina se desarrolló en virtud de que el Reino Unido empezó a introducir determinadas prohibiciones para volar sobre ciertas zonas del espacio aéreo situado sobre su territorio, a través de enmidas a su " Aerial Navigation Act " de 1911 y de que en 1913 señaló lugares de aterrizaje forzoso .

Francia dictó diversas reglamentaciones ad--

ministrativas en 1913 limitando la libertad de volar y los Estados Unidos prohibieron, a través de una decisión del Presidente Wilson, los vuelos sobre el Canal de Panamá.

La ruptura de las hostilidades de 1914 implicó mayores restricciones tanto para los beligerantes como para los neutrales.

Fue así como la teoría se divulgó rápidamente bajo el nombre de la teoría nacionalista que proclamó que los Estados deben reconocer a los otros Estados soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Se consideró como territorio de un Estado -- la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

Sin embargo, la doctrina moderna surgida -- después de la Segunda Guerra Mundial, no está de acuerdo con este principio.

Sostiene que hablar de soberanía y sobre todo de soberanía "completa" y "exclusiva" en el espacio, es completamente absurdo e impropio, por lo menos en el Derecho Internacional Aéreo.

Alex Meyer afirma que si con soberanía se quiere decir "Poder del Estado aplicado al Espacio", esto es incorrecto; porque soberanía y poder de estado son dos cosas distintas.

La soberanía es capacidad exclusiva de autodeterminación y de autoobligación.

En cambio, poder de Estado es el que tiene una comunidad para ejercer dominio público de Derecho por propia fuerza y por propia ley.

Hay Estados con poder de Estado y sin soberanía.

Además, los adjetivos " completa " y " exclusiva " son superfluos y mal elegidos, por lo que, Meyer recomienda que en una nueva redacción de todos estos principios se elimine el concepto de soberanía que ha sido uno de los mas disputados dentro de la teoría del Estado y del Derecho Internacional.

La teoría del ejercicio de la autoridad pública en el espacio territorial, sostenida por Alex Meyer, proclama que el espacio aéreo encima de alta mar y de los territorios no apropiados es libre ; - que el espacio aéreo por encima del territorio terrestre o acuático de un Estado constituye parte del territorio de ese Estado; y que el ejercicio de la autoridad pública de los Estados en el espacio aéreo por encima de sus territorios, debe ser regulado por las disposiciones de un nuevo convenio. ( 40 )

Sin embargo, como el ejercicio de tal autoridad pública no puede ser absoluto, es necesario reconocer que habrá de confrontar y resolver el problema de sus limitaciones.

Desde luego, las limitaciones deberán ser

---

(40) ALEMÁN VELASCO, Miguel. " Los Problemas Jurídicos Internacionales de la Aeronavegación Civil ", Segunda Edición, México, Editorial Agora S.A. 1961.

de dos tipos : de carácter material y de carácter estrictamente jurídico.

Las limitaciones materiales de la soberanía de los Estados en el espacio son las impuestas por la naturaleza del ejercicio de los derechos soberanos entre dominios, el territorial, el acuático y el polar.

Las limitaciones jurídicas de la soberanía de los Estados en el espacio son de dos ordenes a saber : las que están fundadas en los derechos de los Estados y las que se derivan de sus deberes.

A continuación transcribimos los 17 puntos - de la Carta Magna del Espacio. ( 41 )

- 1.- Todo espacio se dividirá en aéreo y exterior.
- 2.- Todo espacio aéreo se considerará como parte de la jurisdicción soberana de la tierra subyacente.
- 3.- Todo espacio exterior se considerará como res communis y no terra nullius.
- 4.- El sistema interplanetario se considerará res communis y no terra nullius.
- 5.- Se reconocerá y establecerá la distinción entre res communis y terra nullius, la primera negando derechos de apropiación y control exclusivo por parte de cualquier nación determinada, la última concediendo tales derechos de apropiación por medio del establecimiento de principios de descubrimiento, habitación o colonización.

---

(41) KOPAL Z. Lyttleton R. A. Urey H. C. Macdonald G. H. F. Opik E. J. — Gregory R. L. Johnson R. W. Lowman Jr. T. D. Meyer A. J. Berry C. H. — Malina F. J. " La Luna y el Hombre ", Primera Edición. Editorial Siglo XXI Editores S.A. México 1970.

6.- El espacio exterior será usado únicamente para fines pacíficos, con libertad para llevar a cabo exploraciones y explotaciones conducentes al beneficio de toda la humanidad.

7.- Además ya que es imposible fijar una línea divisoria con características físicas tales como se caracterizan en líneas divisorias en mar y tierra, se establecerá una zona neutral entre los límites superiores del espacio aéreo y los límites inferiores, la cual se conocerá como " NEUTRALIA ", en la cual el derecho de paso inocente o pacífico, será considerado irreconocido, no ofensivo, a la soberanía del espacio en cuestión .

8.- Se establecerán medidas y estipulaciones para la identificación, registro y aviso de intención del lanzamiento o lanzamientos de cada uno de los vehículos espaciales que se propongan hacer.

9.- Se establecerán medidas para el reconocimiento pacífico de los derechos y lugares para la nueva entrada y aterrizaje de todos los vehículos espaciales.

10.- Se establecerán medidas para la colocación y control de las frecuencias del radio.

11.- Se tomarán medidas para evitar interferencias con otras aeronaves por parte de vehículos espaciales, así como para evitar interferencias entre unas y otras naves espaciales.

12.- En caso de que ocurrieran daños o muerte a personas o desperfectos a propiedad, causados por vehículos espaciales,

cohetes, proyectiles, satélites y similares, la Nación soberana por, o a través de la cual, o por conducto de la cual, éstos fueron lanzados, será responsable de - cualesquier daño o siniestro causado, sin necesidad de la presentación de pruebas de culpa, negligencia, descuido o imprudencia.

13.- Se establecerá un fondo internacional - por conducto de alguna asociación internacional apropiada, como la Organización de las Naciones Unidas para el pago de indemnización por daños causados.

14.- Se establecerá una policía internacional adecuada para patrullar el espacio exterior y para la protección de los pueblos y naciones, contra la violación de sus derechos correspondientes.

15.- Cualquiera controversia o disputa que - surgiere directa o indirectamente por el uso del espacio exterior y las regiones -- interplanetarias, será juzgada y determinada solamente mediante arbitraje a través de una agencia aceptada, corte o tribunal, el cual será designado por las -- Naciones Soberanas o por conducto de las Naciones Unidas.

16.- El aterrizaje en cualquier otro planeta con vida, o la ocupación del mismo, por parte del hombre terrestre, no dará - a país alguno en la tierra ningún derecho de propiedad o control de o sobre tal - planeta.

17.- Los habitantes de la tierra por medio del presente, declaran que reconocen los derechos de la soberanía, propiedad y control de cualquier otro planeta por parte de los habitantes del mismo.

A pesar de que consideramos por el momento irrealizables algunos de los puntos mencionados en el documento espacial antes transcrito, en un futuro muy proximo, deberán ser posibles; jurídicamente hablando.

Si la Astronáutica no transporte envidias y amenazas, ni colonialismo, ni opresión, ni doctrinas extrañas, si sus viajeros son hombres de bien, científicos, literatos, médicos, comerciantes, turistas; si las bodegas de los aviones llevan un mensaje de progreso y no de destrucción: animales y plantas, medicinas, riqueza y conocimiento, en fin, si la aviación astronáutica es manejada como un instrumento al servicio del hombre en cuanto éste tenga conciencia de su mas elevado destino, se convertirá en la portada majestuosa de un panorama de justicia, de libertad y de convivencia.

Esa es la misión última de la aviación y de la astronáutica y ese el papel conductor del espacio: puente invisible entre los pueblos mapa atmosférico de las Naciones y abrazo que los hombres pueden respirar juntos.

Lo anterior quedaría inconcluso si no mencionamos la frase del Benemérito de las Américas : " Entre los hombres como entre las Naciones , el respeto al derecho ajeno es la paz " .

Dentro del régimen de la navegación aérea como parte final de este inciso, diremos que el primer tratado colectivo sobre navegación aérea fué El Convenio de París del 13 de Octubre de 1919, renova-

do por el protocolo del 15 de julio y 11 de Diciembre de 1924 respectivamente.

En dicho convenio, los signatarios se comprometen, en tiempo de paz, a conceder a las aeronaves de los demás la libertad de tránsito inocuo por el espacio aéreo que cubre su territorio y mar territorial

Se exceptúan, sin embargo, los aviones militares, de policía o del servicio de aduana, que necesitarán en cada caso una autorización especial.

En cambio los demás aviones públicos se equiparan a las aeronaves privadas.

Sin embargo, cabe prohibir a todos ellos la navegación sobre determinadas zonas, llamadas prohibidas, por motivos militares o de seguridad pública.

Se exceptúan también de la navegación aérea internacional, el transporte de explosivos, armas y municiones.

También pueden los Estados, por razones de orden público establecer restricciones sobre el transporte aéreo de otros objetos.

Con el derecho de vuelo se conectan o vinculan el de aterrizaje, pudiendo los Estados limitarlo a los aeródromos o aeropuertos, fuera del caso de aterrizaje forzoso y así mismo ordenar el aterrizaje a cualquier avión que sobrevuele su territorio, por razones policíacas.

Los citados convenios contiene además normas sobre la nacionalidad de las aeronaves, su matrícula y signos distintivos, así

como los permisos y documentación necesarios.

De manera similar a la de los buques, la nacionalidad de los aviones se adquiere por su inclusión en el registro de aeronaves de un Estado, lo cual presupone una serie de condiciones mínimas, tales como nacionalidad del propietario, aptitud para el vuelo, etc.,

Toda aeronave registrada tiene que llevar el signo distintivo de su Estado y el de su matrícula cuando no llenen estos requisitos, serán excluidas del tráfico.

En esta materia los más importantes acuerdos internacionales, son los siguientes: el acuerdo relativo al Transporte Aéreo Internacional del 7 de Diciembre de 1944 en Chicago, el Convenio de Varsovia para la unificación para las reglas de transporte en el tráfico aéreo internacional, del 12 de Octubre de 1929, enmendado por el protocolo de la Haya del 28 de Septiembre de 1955; los convenios de Roma sobre Responsabilidad Aérea del 29 de Mayo de 1933 y 7 de Octubre de 1952 con el protocolo adicional de Bruselas del 29 de Septiembre de 1938; así como el Convenio sobre Derechos Mercantiles en el Tráfico Aéreo no regular, en Europa del 30 de Abril de 1956.

( 42 )

La palabra noticia toma su etimología del Latín, *notitia*, *nócere* que significa conocer por lo cual sería una noción o conocimiento elemental, o dicho de otro modo, la comunicación de un suceso.

( 43 )

(42) ESTRADA RODOREDA, S. "Astronáutica" Primera Edición. Editorial Labor. Buenos Aires Argentina, 1970.

(43) GONZALEZ RUIZ, Nicolas. "Enciclopedia del Periodismo" Editorial Noguer S.A. Barcelona - Madrid, España. Cuarta Edición 1966.

De la noticia hay casi tantas definiciones-- como del amor , unas son prácticas, otras poéticas, otras son ingeniosas, otras -- intencionadas . Y ocurre con el amor igual que con la noticia: el adolescente -- que lee minuciosamente una antología de definiciones del amor en busca de su respuesta, acaba en la misma o peor ignorancia con que empezó; el estudiante de periodismo que repasa una colección de definiciones de la noticia termina embarrullando las ideas que antes tuviera. ( 44 )

En ambos casos la práctica es la mejor pedagogía . Pero esto no quiere decir que hayamos de renunciar a las pesquisas, sino que de la larga serie de definiciones, sólo escogeremos las más precisas.

Definición Realista: " Noticia es lo que los periodistas creen que interesa a los lectores. Por tanto Noticia es lo que interesa a los periodistas ." ( 45 )

Esta aparente perogrullada no es despreciable, porque, aunque lo siga ocultado la definición útil abre una pista para acercarse a ella.

Si noticia es lo que interesa al periodista -- para su periódico ; veamos como ordena el periodista su interés por la noticia-- y acabaremos , si no con una fórmula para definirla, si con una idea para saberla distinguir.

Podríamos preguntar al periodista en posesión de una noticia : ¿ Porque le interesa ?

(44) AREVALO SALAS, Dora Elodia. " Diez Conceptos Sobre Periodismo " , Tesis Profesional, Universidad Femenina Mexicana.

(45) POSADAS SOLIS, Martha Evelyn. " Enfoque del Periodismo en la Cultura " Tesis Profesional , México 1969.

elementos de definición.

En la respuesta hallaríamos sin duda buenos:

Seguramente si preguntamos al periodista — por el interés de la noticia que busca o posee para el periódico; nos contestara con una frase muy corriente en la profesión: " Me interesa porque es periodística " .

Con esto no nos aclara nada de nuestras dudas pero nos proporciona otra palabra que hay que tener en cuenta.

Periodístico como noticia, también tiene un sentido general y uno restringido.

Periodístico en términos generales y cualquier diccionario lo explica es lo relativo a los periódicos o lo relativo a los periodistas; periodístico como acepción limitada, como lo quiere expresar la respuesta que examinamos, en definitiva, como nos interesa ahora equivale al sentido restringido de noticia: lo que conviene para su publicación en los periódicos ( 46 ).

Y como en este último sentido específico es en el que lo hemos de manejar bueno es saber que noticia y periodístico tiene equivalencia, que la explicación de lo periodístico vale para explicar la noticia.

Examinemos tres definiciones de noticia.

Noticia es todo lo que el lector necesita sa-

(46) VOSSLER, Karl. " Filosofía del Lenguaje ". Traducción de Amado Alonso y Raimundo Lida. Cuarta Edición. Editorial Lozada. Buenos Aires Argentina 1963.

ber; noticia es la narración de los últimos acontecimientos que interesan al mayor número de lectores sin conexión con dichos sucesos y noticia es lo que interesa a más de cinco mil lectores. ( 47 )

De las anteriores definiciones cualquiera -- que adoptemos surgen necesariamente dos preguntas : ¿ Qué es lo que interesa al lector ? ¿ Que es lo que debe interesar al lector ?

Entremos a responder a la pregunta clave : -  
¿Qué es hoy lo que le interesa al público ?

Para ello hemos seguido, utilizando sus -- propias denominaciones, el sistema de clasificación de orígenes de la noticia, -- frecuentes en las escuelas Norteamericanas de periodismo. ( 48 )

Los diversos puntos de interés hemos seleccionado los diez más significativos que son:

- 1.- Actualidad;
- 2.- Proximidad;
- 3.- Prominencia;
- 4.- Importancia;
- 5.- Rareza;
- 6.- Vida;
- 7.- Interés humano.
- 8.- Rivalidad;
- 9.- Utilidad;

(47) SAPIR, Edward . " El Lenguaje, Introducción al Estudio del Hablar " Traducción de Margit y Alatorre. Tercera Edición en Español. Fondo de Cultura Económica. Breviario 96, México 1966.

(48) SAILHAN BEIRUT, Josette . " Enseñanzas del Periodismo " .

10.- Entretenimiento. ( 49 )

No hay que olvidar otros seis puntos de intereses, que son:

I.- Emociones y sentimientos ( aquellos que promueven el odio, el amor, la ira, la compasión, el temor o el sentido del humor );

II.- Superación ( el natural impulso de mejorar, de alcanzar mejor nivel de vida y mayor confort );

III.- Dinero o propiedad ( la gran atracción de los intereses económicos y el sistema que todo o casi todo lo mide );

IV.- Sexo ( ligado a la condición humana y que transforma por completo el interes de una noticia según sea mujer u hombre su protagonista );

V.- Intereses locales y generales ( siendo -- siempre interesantes para el lector en cuanto vecino de una ciudad y ciudadano de una nación );

VI.- Número y calidad de los lectores aceptados ( por el sentido social de la noticia ).

La realidad es que el periodista no comienza su trabajo diario con otro sistema que no sea el de su intuición profesional.

A la pregunta ¿ Que es lo que hoy interesa al público ?, el periodista ha de responder con la realidad de una perogrugada :

---

(49) VENDRYES, Joseph . " El Lenguaje, Introducción Lingüística a la Historia, la Evolución del Hombre " , Tomo III U.T.E.H.A. Primera Edición , México 1960.

Lo interesante.

A ese difícil perogrullada, lo interesante, - es la suprema gafa de sus pesquisas y su trabajo.

A la frase lo que le interesa de lo interesante o dicho de otra forma a base de una interrogación, ¿ Que es lo que interesa al lector de este acontecimiento ? la escuela Norteamericana a la que nos adherimos, contesta con la siguiente simplificación: El que, el quien, el cuando, el donde, el como, y el porque.

Dicho de otra forma para convertir un hecho en noticia hay que situarse ante él y preguntamos : ¿ Que ha ocurrido ? ¿ - ¿ Quien o quienes son los autores ? ¿ Cuando ha ocurrido ? ¿ Donde ha ocurrido ? ¿ Cómo ha ocurrido ? y ¿ Porque ha ocurrido ? . ( 50 )

La Unión Postal Universal, encuadrada en el inciso relativo a las comunicaciones postales que veremos a continuación, fué fundada por el Convenio de fecha 1 de Junio de 1878, sustituyendo a la Unión General de Correos, crada en Berna en 1874, por iniciativa del jefe de correos Suizo Henrich Stephan. ( 51 )

Este convenio hasido completado en diversos congresos posteriores, y en último termino por el Convenio relativo a la Union Postal Universal del 11 de Julio de 1952.

El artículo Tero. del tratado fundacional, determina que para el efecto de intercambio de correspondencia todos los paí-

---

(50) FRASER BOND, F. " Introducción al Periodismo ".

(51) BRAM, Joseph. " Lenguaje y Sociedad " , Segunda Edición, Editorial - Paidós, Madrid - España 1966.

ses de la Union constituirán un sólo territorio postal. ( 52 ).

Pero el artículo 6 prevé en el marco del convenio general acuerdos especiales entre los distintos Estados a efecto de mejorar en la medida de las posibilidades, el transporte de la correspondencia.

Según en el artículo 28 del citado ordenamiento, existe libertad de tránsito para todo el territorio postal, mientras la libertad de tránsito de los paquetes postales quedará limitada a los países que participen en el mismo.

El artículo 30 dispone que en circunstancias excepcionales las administraciones de correos podrán interrumpir provisionalmente las comunicaciones postales en todo o en parte, pero en dicho caso habrán de notificarlo a las demás administraciones lo más pronto posible.

El artículo 72 a su vez preceptúa que si un Estado viola la libertad de tráfico, las demás administraciones podrán a su vez suspender el tráfico con dicho país.

El artículo 29 menciona que en todo el territorio de la Union no podrán imponerse otras tarifas postales que las que se fijan por vía convencional.

El artículo 3ero. dispone que todo país soberano puede ser incluido en la Unión Postal Universal por mayoría de los dos tercios de los miembros.

Cabe también retirarse de la Unión, tras el

---

(52) SWADESH, Morris. " El lenguaje y la vida humana ", Colección Popular 83, Primera Edición. Fondo de Cultura Económica . México 1966.

transcurso de un año a contar desde la denuncia del convenio, según se encuentra establecido en el artículo 13 del ordenamiento jurídico que estamos analizando.

La Unión Postal Universal ( UPU ) cuenta -- con una asamblea, que se reúne cada cinco años; en el interín, un comité ejecutivo y de enlace desempeña las funciones administrativas y la misión de secretariado toca a una Oficina Internacional con Sede en la ciudad de Berna. ( 53 )

Se relacionó el 15 de Noviembre de 1947 -- con la Organización de las Naciones Unidas comprendiendo en la actualidad -- con 93 miembros.

En nuestro Derecho Positivo Mexicano, nuestra Carta Magna dispone en su artículo 25 que : " La correspondencia que bajo cubierta circule por las estafetas estará libre de todo registro, su violación será penada por la ley. "

La garantía individual que establece este -- artículo, asegura la inviolabilidad de la correspondencia, cuando se utilice el servicio público de correos.

Es decir, prohíbe a las autoridades y a todas las personas en general que registren, censuren o intercepten la correspondencia depositada en las oficinas de correos ( estafeta ).

La inviolabilidad de la correspondencia implica el reconocimiento de una personal intimidad de los hombres en la que na-

---

(53) BALLY, Charles. " El Lenguaje y la Vida " Traducción de Amado Alonso. Tercera Edición, Editorial Lozada. Buenos Aires Argentina, 1962.

die tiene derecho a penetrar si no es con el expreso consentimiento del que la manifiesta y protege tanto al que la envía como al que la recibe. ( 54 )

En el Título quinto del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales que se intitula : "Delitos en Materia de vías de Comunicación y de correspondencia" , en sus dos capítulos el primero llamado "Ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia" y el segundo "Violación de Correspondencia" se regula en esta materia lo referente al tema que estamos tratando.

Es interesante la transcripción de los artículos del 173 al 177 inclusive, del ordenamiento antes citado.

Artículo 173.- Se aplicará de tres días a seis meses de prisión y multa de cinco a cincuenta pesos :

I.- Al que abra indebidamente una comunicación escrita que no este dirigida a él, y

II.- Al que indebidamente intercepte una comunicación escrita que no este dirigida a él, aunque la conserve cerrada y no se imponga de su contenido.

Artículo 174.- No se considera que obre delictuosamente los padres que obran o intercepten las comunicaciones escritas dirigidas a sus hijos menores de edad, y los tutores respecto de las personas que se hallen bajo su dependencia, y los cónyuges entre sí.

Artículo 175.- La disposición del artículo -

(54) SEPULVEDA, Cesar. " Derecho Internacional Público " , Primera Edición - Editorial Porrúa S.A. México 1960.

173, no comprende la correspondencia que circule por la estafeta, respecto de la cual se observará lo dispuesto en la Ley Postal.

Artículo 176.- Al empleado de un telégrafo, teléfono o estación inalámbrica que conscientemente dejare de transmitir un mensaje que se le entregue con ese objeto, o de comunicar al destinatario el que recibiere de otra oficina, se le impondrá de 15 días a un año de prisión y multa de \$50.00 a \$500.00 pesos si no resultare perjuicio.

Artículo 177.- Si resultare daño, se duplicará la sanción fijada por el artículo anterior.

Entendemos por telecomunicación, el sistema de comunicación que comprende todos los sistemas de comunicación telegráfica ( morse, Baudot, teleinscriptores, etc., ) y las comunicaciones telefónicas transmitidas por líneas aéreas, subterráneas, corrientes portadoras, cables coaxiales y cables hertzianos, así como las comunicaciones radiotelegráficas, radiotelefonías y la televisión.

El 13 y el 17 de Mayo de 1865, veinte Estados Europeos firmaron la Convención Telegráfica de París, creando al mismo tiempo la Unión Telegráfica Universal, que constituyó la primera Unión Administrativa Internacional.

En 1875 la convención fué reelaborada en forma más amplia, incluyéndose en ella la telefonía en el año de 1885.

En esta forma el convenio permaneció inal

terado durante 47 años, es decir hasta 1932.

Acerca de la radiotelegrafía 27 Estados firmaron en Berlín, el 3 de Noviembre de 1906, un tratado del cual nació la llamada Unión de Radiotelegrafía.

Después de que este convenio hubo sido modificado en Londres en 1912 y luego en Washington en 1927, los plenipotenciarios de casi todos los Estados del Mundo firmaron en Madrid el 1o. de Diciembre de 1932, el Convenio Internacional de Telecomunicación que estuvo en vigor -- hasta el 31 de Diciembre de 1948. ( 55 )

Por este convenio se creó la Unión Internacional de las Telecomunicaciones ( ITU ), que absorbió los dos organismos anteriores, por lo que desde entonces existe una sola organización mundial en el ámbito de la transmisión de noticias por esta vía.

Este organismo se propone organizar y regular el intercambio de telecomunicaciones por telégrafo, teléfono y radio, pero se ha visto aquejado de política.

En Ginebra es la sede de dicho organismo, -- contando con 87 miembros y habiéndose vinculado a la Organización de Naciones Unidas en el mes de Noviembre de 1947.

El Convenio de Madrid de 1932, fué sustituido en 1947 por el de Atlantic City, el cual fué a su vez reemplazado por el Convenio Internacional de Telecomunicaciones de Buenos Aires, en 1952, sólo

(55) VERA MENDEZ, María Antonieta. " El Lenguaje en la Vida Humana ". -- México D.F. 1968.

modificado en muy pocos puntos. ( 56 )

Comunicaciones en el sentido del convenio, significa toda transmisión, envío o recepción de signos, señales, letras, sonidos o noticias de toda índole, mediante hilo, radioelectricidad, por un procedimiento óptico u otros de carácter electromagnético, según lo dispone el apéndice --segundo.

El principio más importante del Derecho Internacional de telecomunicación, es el deber de tolerar el tránsito.

El convenio internacional de telecomunicación junto con sus reglamentos ejecutivos constituyen una unidad jurídica, ya que estos últimos, hacen referencias a cuestiones fundamentales en esta materia tales como el derecho del público a utilizar los servicios de telecomunicación -- internacionales, detención de telegramas privados, interrupción del servicio, -- secreto telegráfico, preferencia de ciertas clases de noticias telegráficas, códigos secretos, confección de facturas y liquidaciones, todo esto con referencia a las telecomunicaciones.

En materia de servicio de radiotelecomunicación, los reglamentos ejecutivos tratan cuestiones fundamentales como : reciprocidad en el intercambio, eliminación de perturbaciones dañinas, llamadas de socorro y noticias de urgencias.

Al reglamento ejecutivo de la radiocomunicación, llamado también reglamento de radio, se ha añadido otro adicional --

---

(56) STENZEL, Julio . " Filosofía del Lenguaje " Traducción de R. de la Serna. Biblioteca de la Revista de Occidente , Madrid , España. 1935.

que contiene disposiciones no aceptadas por la totalidad de los Estados firmantes.

El núcleo de reglamento relativo a la radio está constituido por el llamado "Plan de Distribución de las Frecuencias", el cual viene a ser el supuesto esencial de la creación de una ordenación universal del espacio etéreo. Al repartir entre los distintos servicios de radiodifusión el conjunto de los ámbitos de frecuencia utilizables.

En Europa rigen regionalmente, el Convenio de Radiodifusión de Copenhague del 15 de Septiembre de 1928, y, por lo que se refiere a ondas ultracortas el Convenio de Estocolmo del 30 de Junio de 1952. ( 57 )

## C A P I T U L O V

### DERECHO POSITIVO MEXICANO.

- a) Constitución Política.
- b) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.
- c) Ley de Vías Generales de Comunicación.
- d) Ley Federal de Radio y Televisión.
- e) Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- f) Secretaría de Obras Públicas.
- g) Departamento de Turismo.
- h) Departamento del Distrito Federal.
- i) Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

a) Constitución Política.- ( 58 )

Consideramos que nuestro tema se puede apoyar - constitucionalmente, en el Artículo 11 el cual a la ley dice :

" Todo hombre tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su Territorio y mudar su residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes -- sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el País " .

El comentario al Artículo enunciado, según mi -- punto de vista es el siguiente : La libertad de viajar y el derecho de establecer -- cada cual su hogar en el sitio que prefiera, estuvieron bastante restringidos du -- rante la época colonial, y de hecho para buena parte de nuestra población campe -- sina hasta el advenimiento de la Revolución de 1910, pese a las disposiciones le -- gislativas en contrario, pues primero la encomienda española y despues, el siste -- ma de los peones acastillados en las haciendas, inmovilizaron a grandes masas de la población.

La libertad de trasladarse y de establecer el dom -- cilio, condicionan con su ejercicio la plena libertad física .

Se otorga la libertad de tránsito a todas las perso --

nas para entrar a la República y salir de ella, así como para viajar y cambiar de residencia o domicilio dentro de su territorio. Las autoridades están obligadas a no impedir cualquiera de las anteriores manifestaciones de esta libertad.

Tan amplio derecho tienen los límites que el propio Artículo establece y que pueden ser :

a) Judiciales; en caso de que por orden de un Juez se prohíba abandonar a una persona en determinado lugar. Este es el llamado Arraig go.

b) Administrativas; compete ejercerlas al Presidente de la República, a través de la Secretaría de Gobernación, quien, al aplicar la Ley General de Población puede impedir la entrada a determinada persona en el Territorio Nacional o que establezca en él su domicilio, cuando no haya cumplido con las prescripciones del ordenamiento citado.

Así mismo, y en ejercicio de la facultad otorgada por el Artículo 33 Constitucional, el ejecutivo puede expulsar del país a un extran jero, cuando estime que su presencia perturba la vida Nacional.

También el Ejecutivo está facultado para dictar -- las medidas que crea necesarias a fin de proteger la salud de los habitantes de la República, como son, prohibir la entrada de personas que puedan ser portadoras de enfermedades contagiosas y restringir la libertad de tránsito dentro del Territorio Nacional, siempre en beneficio de la salud de la comunidad.

En los verdaderos regímenes democráticos, esta es--

y debe ser una de las libertades fundamentales , pues tenemos el caso como el de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en el cual dicha libertad se encuentra totalmente restringida.

El Artículo que enunciamos se vincula directamente con las facultades atribuidas por la Ley correspondiente a la Secretaría de Salubridad y Asistencia, en todo lo relativo a la prevención sanitaria.

b) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

El ordenamiento al que hacemos referencia, publicado en el Diario Oficial de 24 de Diciembre de 1958, le da facultades específicas en esta materia a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de manera principal y de una manera complementaria a la Secretaría de Obras Públicas. ( 59)

Aerfa interminable el análisis de las 17 fracciones del artículo diez de la ley que estamos analizando, ya que a través de nuestro trabajo han quedado determinadas y enmarcadas cada una de ellas .

Así, en la disposición legal a que estamos haciendo referencia se mencionan temas como : correos, en la fracción I , teléfonos telégrafos etc... fracción II; líneas aéreas y comerciales en la fracción IV; comunicaciones inalámbricas , estaciones radio experimentales, en la fracción III; líneas aéreas internacionales en la fracción V ; uso de aviones particulares en la fracción VI ; administración de aeropuertos Nacionales en la fracción VII servicios meteorológicos en la fracción VIII; ferrocarriles en la fracción IX y X;

Diario Oficial del 24 de Diciembre de 1958. Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

autotransportes en carreteras nacionales en la fracción XI; policía federal de caminos en la fracción XII; fuentes internacionales en la fracción XIII; tarifas para la transportación terrestre, aérea y marítima en la fracción XIV etc.

En el capítulo siguiente, existe una referencia más detallada de los organismos aludidos.

c) Ley de Vías Generales de Comunicación.

Nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación fué publicada en el Diario Oficial el 19 de Febrero de 1940, abrogando la del 29 de Agosto de 1932, publicada en el Diario Oficial del 28 de Septiembre del mismo año, que a su vez abrogó la del 29 de Agosto de 1931. ( 60 )

En el libro primero capítulo primero, artículo primero; se clasifican las Vías Generales de Comunicación de la siguiente manera :

- 1.- Mares Territoriales.
- 2.- Corrientes Flotables y Navegables y sus Afluentes.
- 3.- Lagos; lagunas y esteros flotables o navegables ;
- 4.- Canales destinados o que se destinen a la navegación;
- 5.- Ferrocarriles;
- 6.- Caminos;

(60) Diario Oficial del 19 de Febrero de 1940. Ley de Vías Generales de Comunicación.

7.- Puentes;

8.- Espacio Aéreo Nacional en que transiten las aeronaves;

9.- Líneas Telefónicas;

10.- Líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas y,

11.- Las rutas del servicio postal.

Ademas de la clasificación anterior la Ley a que nos venimos refiriendo se divide en los siguientes temas :

I.- Comunicaciones terrestres.

II.- Comunicaciones por Agua.

III.- Comunicaciones Aeronáuticas

IV.- Comunicaciones Eléctricas.

V.- Comunicaciones Postales.

VI.- Disposiciones Generales.

A su vez existe la siguiente subdivisión:

Comunicaciones Terrestres.

a) Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

b) Reglamento del Artículo 46 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para la instalación de anuncios y obras con fines de publicidad en los caminos Nacionales.

- c) Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles.
- d) Reglamento General de Ferrocarriles; Parte Técnica.
- e) Reglamento de Ferrocarriles Particulares.
- f) Reglamento Sanitario para carros de Ferrocarril-destinados al transporte de pasajeros o de carga.
- g) Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales — de México.
- h) Ley que autoriza al ejecutivo federal para ajustar mediante un convenio la deuda ferrocarrilera.
- i) Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal.
- j) Reglamento para el servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal.
- k) Ley sobre construcción de caminos en cooperación con los Estados.
- l) Reglamento de construcción de caminos en cooperación con los Estados.
- m) Reglamento del capítulo de " Explotación de — Caminos " de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- n) Reglamento Único para la aplicación de las cuo-

tas de las tarifas de carga por zonas económicas en jurisdicción federal.

n) Ley del Registro Federal de Automóviles.

o) Ley del Impuesto sobre Tenencia y uso de Automóviles.

p) Reglamento de la Policía Federal de Caminos.

q) Reglamento de Tránsito en los caminos Nacionales y en los particulares de concesión Federal.

r) Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal.

s) Reglamento de Taxímetros para Automóviles de alquiler.

t) Reglamento del Artículo 137 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ( equivalente ahora al Artículo 126 de la Nueva Ley ).

u) Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal.

v) Ley de la Unión de Permisarios de Transportes de pasajeros de caminos y autobuses en el Distrito Federal.

w) Reglamento para los sitios de camiones de carga en el Distrito Federal.

x) Reglamento del descanso de automóviles de alquiler.

y) Ley sobre los transportes urbanos y suburbanos -

del Distrito Federal durante el estado de emergencia .

z) Reglamento para los Servicios Públicos de transportes de pasajeros y carga en el Territorio Norte de la Baja California.

a') Reglamento de Tránsito para el territorio Norte de Baja California.

b') Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público " Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal " .

c') Reglamento para el transporte de carga para - el Distrito Federal .

Comunicaciones por Agua :

a) Reglamento para la ocupación y construcción - de obras en el mar territorial, vías navegables, playas y zonas federales.

b) Ley de navegación y comercio marítimos.

c) Ley sobre disposiciones especiales para el servicio de cabotaje, interior del puerto y fluvial de la República.

d) Reglamento para la navegación de cabotaje. --

e) Reglamento para evitar los abordajes en el mar.

f) Reglamento General de la Policía de los Puertos.

g) Reglamento que crea la Policía Federal de Obras Hidráulicas.

h) Reglamento para la vigilancia y conservación - del Lago de Xochimilco.

i) Reglamento de Policía y servicio exterior del -  
Puerto de Mazatlán .

j) Reglamento de Policía y servicio exterior del --  
Puerto de Manzanillo.

k) Le y de Subvenciones a la Marina Mercante Na-  
cional .

L) Reglamento para el servicio de Pilotaje.

m) Reglamento para el abanderamiento y matrícula  
de los buques mercantes nacionales.

n) Reglamento para el funcionamiento del muelle de  
Progreso, Yucatán.

ñ) Reglamento para los servicios públicos de cabo-  
taje en los puertos Mexicanos del Litoral del Golfo de México y Mar Caribe.

o) Reglamento para el servicio de remolque en aguas  
y Puertos Nacionales.

p) Reglamentos de Yates.

q) Reglamento particular de pilotaje del puerto de  
Tampico, Tamps.

r) Convenios Internacionales.

Comunicaciones Aeronáuticas:

a) Ley de Subsidios para empresas de aviación.

b) Reglamento del artículo 320 de la Ley de Vías-

Generales de Comunicaciones ( Cambio de la marca de Nacionalización o matrícula de Aeronaves.)

c) Reglamento sobre seguridad y policía de la navegación aérea civil.

d) Reglamento de licencias al personal técnico aeronáutico .

e) Reglamento para la expedición de prioridades en los transportes aéreos .

f) Reglamento de operación de aeronaves civiles .

g) Reglamento de telecomunicaciones aeronáuticas y radio ayudas para la navegación aérea .

h) Reglamento para la búsqueda y salvamento e investigación de accidentes aéreos .

i) Reglamento del servicio Meteorológico Aeronáutico .

j) Reglamento de tránsito aéreo .

k) Reglamento de las escuelas técnicas de aeronáutica .

l) Reglamento del registro aeronáutico Mexicano .

m) Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles .

n) Reglamento Interno de la Comisión Nacional de facilitación del transporte aéreo internacional .

ñ) Reglamento Interior de Aeropuertos Federales.

Comunicaciones Eléctricas :

a) Ley Federal de Radio y Televisión.

b) Reglamento de las estaciones radiodifusoras -  
comerciales, culturales, de experimentación científica y de aficionados.

c) Reglamento del artículo 386 de la Ley de Vías  
Generales de Comunicación, en materia de telegramas de prensa del régimen-  
interior.

d) Reglamento del decreto que establece recargo  
de cinco centavos al importe de telegramas y giros telegráficos.

e) Reglamento de los artículos 118 fracción II y  
384 fracción IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación ( uso de comuni-  
caciones telefónicas por inspectores ).

f) Reglamento de los certificados de aptitud para  
el manejo de estaciones radioeléctricas civiles y su anexo.

g) Reglamento del servicio telegráfico nacional  
e internacional.

h) Reglamento del servicio fonpostal.

Comunicaciones Postales :

a) Reglamento del decreto que modifica la tari-  
fa de portes y Derechos Postales # 25.

Disposiciones General es:

- a) Seguro del viajero.
- b) Nuevo reglamento de la Comisión Técnica Consultiva de Vfas Generales de Comunicación.
- c) Reglamento de la Comisión Consultiva de Tarifas.
- d) Ley de Puertos Libres Mexicanos.
- e) Reglamento de la Fracción VII del Artículo 18 de la Ley de los Puertos Libres Mexicanos.
- f) Reglamento de la Ley de los Puertos Libres Mexicanos.
- g) Reglamento para el régimen interior de la Junta Directiva de los Puertos Libres.
- h) Reglamento del artículo 17 de la Ley de Previsiones Generales relativa a la suspensión de garantías, que establece el servicio de censura en las comunicaciones postales, telegráficas, radiotelegráficas, telefónicas y similares.
- i) Ley Federal del Impuesto sobre portes y pasajes.
- j) Reglamento del nuevo seguro del trabajador de comunicaciones y obras públicas.

LEY FEDERAL DE RADIO Y TELEVISION. (61)

d) La Ley Federal de Radio y Televisión, fué publicada en el Diario Oficial del 19 de Enero de 1960, conteniendo en sus 105 artículos y siete transitorios, los principios fundamentales sobre estas dos importantes ramas de las comunicaciones como lo son la Radio y la Televisión.

Se establecen en el título II la jurisdicción y competencias relativas a la Radio y la Televisión, manifestando por su importancia -- que es de jurisdicción Federal todo lo concerniente a la Radio y la Televisión.

Dentro de las facultades que corresponden a la -- Secretaría de Comunicaciones y Transportes destaca principalmente todo lo relativo al otorgamiento y revocaciones de las concesiones y permisos para estaciones de Radio y Televisión.

La Secretaría de Gobernación interviene directamente en la vigilancia de las transmisiones de radio y televisión con el objeto de que las mismas se lleven a cabo dentro de los límites de respeto a la vida privada, a la dignidad personal y a la moral y no ataquen los derechos de tercero, ni provoquen la comisión de algún delito o perturben el orden y la paz públicos.

Por otra parte, a la Secretaría de Educación Pública, corresponderán las siguientes atribuciones: Promover y organizar la enseñanza a través de la radio y de la televisión, así como la transmisión de programas de interés cívico y cultural. Igualmente intervendrá dentro de la radio y la televisión protegiendo los derechos de autor. Extenderá certificados de aptitud al personal de locutores que participen en las transmisiones..

Compete a la Secretaría de Salubridad y Asistencia: Autorizar la transmisión de propaganda comercial relativa al ejercicio de la medicina y sus actividades conexas. También autorizará la propaganda de comestibles, bebidas, medicamentos, insecticidas, instalaciones y aparatos terapéuticos, tratamientos y artículos de higiene y embellecimiento y de prevención o de curación de enfermedades.

El Título Tercero de la ley que se comenta, se refiere al otorgamiento de concesiones y permisos para usar comercialmente canales de radio y televisión, o bien, el trámite a seguir para la obtención de un permiso para establecer una estación oficial, cultural, de experimentación, escuelas radiofónicas, etc.,

El Título Cuarto se refiere al funcionamiento y operación de las estaciones de radio y televisión así como las normas que habrán de observarse en el horario de transmisiones; se hace mención a las tarifas que fijará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las difusoras comerciales; También se habla de la programación y de las prohibiciones para transmitir cierta clase de mensajes o propaganda que sean contrarios a la seguridad del Estado o el orden público. Se fijan las bases para las escuelas radiofónicas y el ejercicio de la locución en la República Mexicana.

El Título Quinto de dicha Ley se refiere a la coordinación y vigilancia, al Consejo Nacional de Radio y Televisión, así como a la inspección y vigilancia de las estaciones de radio y televisión.

Por último, el Título Sexto de la Ley a que hacemos referencia, establece las infracciones a la propia ley, haciéndolas consistir, entre otras, en las siguientes: Las transmisiones contrarias a la seguridad del Estado, a la integridad nacional, a la paz y al orden públicos; no prestar los servicios de interés nacional previstos en la ley, por parte de los concesionarios o permisionarios; la alteración substancial por los locutores de los textos de boletines o informaciones proporcionadas por el Gobierno, con carácter oficial para su transmisión; asimismo, la emisión no autorizada de los textos de anuncios o propaganda comerciales que requieran previamente la aprobación oficial; no encadenar una emisora -- cuando se trate de transmitir las informaciones de trascendencia para la nación a juicio de la Secretaría de Gobernación, etc., etc., (61).

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.-

e) En el manual de organización del Gobierno Federal, editado por la Comisión de Administración Pública de la Secretaría de la Presidencia, nos enuncia la lista de funcionarios que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual es la siguiente:

Secretario, Secretario Particular; Subsecretario, -  
Secretario Particular; Oficial Mayor, Secretario Particular; Comisión Nacional -  
del Espacio Exterior ; Secretario del a propia Comisión, también conocido con -  
el nombre de Director; Subdirector ; C o m i s i ó n T é n i c a C o n s u l t i v a

(61) "Diario Oficial" del 19 de Enero de 1960. Ley Federal de Radio y Televisión.

de Vías Generales de Comunicación, Comisión Consultiva de Tarifas, Comisión Coordinadora del Transporte, Comisión de Telecomunicaciones y Meteorología, Comisión de la Habitación, Junta Local de Coordinación Estadísticas, Dirección General de Administración, Dirección General de Adquisiciones, Dirección General de Aeronáutica Civil, Dirección General de Asuntos Jurídicos, Dirección General de Correos, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, Dirección General de Información, Dirección General de Planificación, Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, Dirección General de Telecomunicaciones, Dirección General de Telégrafos Nacionales, Dirección General de Tránsito Federal, Dirección General de Servicios Médicos, Jefatura del Departamento de Actividades Sociales y , por último de esta lista la Jefatura del Departamento de Inspección General. (62 )

Como antecedentes de la misma podemos -- mencionar que la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores establecida el 8 de Noviembre de 1821, tenía encomendadas funciones relativas a este ramo.

Aparece por primera vez como Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el 13 de Mayo de 1891, y sucesivas Leyes y Decretos de 1913 a 1934, le agregan <sup>PR</sup> a suprimen diversas atribuciones.

El 30 de octubre de 1935, se establece la -- Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuyas atribuciones se adicionan en 1935 y 1938.

---

(62) Diario Oficial del 19 de Noviembre de 1964. Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El 30 de Octubre de 1939, se establece la -  
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, cuyas facultades se enriquecen  
en 1946 y 1947.

En la Ley de Secretarías y Departamentos de  
Estado vigente se establece la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sepa-  
rando sus funciones de la recientemente creada Secretaría de Obras Públicas.

Eso es en resumen los antecedentes que tene-  
mos de esta Secretaría de Estado en nuestro Derecho Positivo Mexicano.

En relación a su legislación diremos que ésta  
se compone por la Ley de Vías Generales de Comunicación, los Reglamentos  
de sus Artículos 46, 124, 137, 320, 311, 316, 317, 35 y 386 Fracción II y 384  
Fracción IV, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, La Ley Federal so-  
bre el Impuesto de Portes y Pasajes, la Ley Federal del Radio y Televisión, por  
los siguientes Reglamentos: Para la Construcción, Conservación y Servicio de --  
los Ferrocarriles, General de Ferrocarriles, de Explotación de Caminos; de la -  
Policía Federal de Caminos; de Tránsito en los Caminos Nacionales y en los Par-  
ticulares de Jurisdicción Federal; de la Seguridad y Policía de Navegación Aé-  
rea Civil; de Licencia al personal Técnico Aeronáutico; Para la Expedición de -  
Prioridad en los Transportes Aéreos; De operación de Aeronaves Civiles; De Te-  
lecomunicaciones aeronáuticas y radio ayuda para la navegación Aérea; Para la  
Búsqueda, Salvamento e Investigación de Accidentes Aéreos; Del Servicio Me-  
teorológico Aeronáutico de Tránsito Aéreo; De las Escuelas Técnicas de Aeronáu

tica; del Registro Aeronáutico Mexicano; Interior de Aeropuertos Federales; de las Estaciones Radiodifusoras y Comerciales-Culturales de experimentación científica y de radioaficionados; de Certificados de Aptitud para el manejo de Estaciones de Radio - Electrónicas Civiles; de servicios de giros telegráficos Nacionales e Intenacionales; del Servicio Fonopostal de la Comisión Técnica Consultiva; de Vías Generales de Comunicación y de la Comisión Consultiva de Tarifas, amén de Convenios Internacionales sobre servicio Postal, Telecomunicaciones, Aeronáutica Civil y Ferrocarriles.

Las atribuciones de esta Secretaría, se encuentran enunciadas en el artículo 10 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, siendo las siguientes:

I.- Organizar y administrar los servicios de correos en todos sus aspectos;

II.- La administración de los servicios Federales de Comunicaciones y Eléctricas y Electrónicas, y su enlace con los Servicios similares Públicos Concesionados, con los Servicios Privados de Teléfonos-Telégrafos e Inalámbricos, y con los Estatales y extranjeros.

III.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y explotar sistemas y servicios Telégraficos, Telefónicos y Cablegráficos sistemas de comunicaciones inalámbricas, estaciones radio experimentales culturales y de aficionados, y estaciones de televisión, comerciales y culturales, así como vigilar técnicamente el funcionamiento de tales sistemas, servi -

cios y estaciones y vigilar su operación, cuando sean de carácter comercial;

IV.- El otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en la República, y la --  
vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

V.- Otorgar permisos y negociar convenios--  
para la operación de líneas aéreas internacionales ;

VI.- Otorgar permisos para el uso de aviones  
particulares;

VII.- La administración de los aeropuertos --  
Nacionales y la concesión de permisos para la construcción de aeropuertos parti-  
culares y la vigilancia de éstos;

VIII.- Organizar trabajos y servicios meteorol-  
ógicos de acuerdo con los últimos adelantos científicos destinados para la infor-  
mación y seguridad de la navegación aérea en la República;

IX.- Otorgar concesiones para el estableci-  
miento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamien-  
to y operación ;

X.- Administrar los Ferrocarriles Federales, --  
no encomendados a organismos descentralizados ;

XI.- Otorgar concesiones y permisos para la  
explotación de servicios de autotransportes en las carreteras Nacionales, y vigi-  
lar técnicamente su funcionamiento y operación así como el cumplimiento de las

posiciones legales relativas;

XII.- La vigilancia general y el servicio de policía en las carreteras nacionales;

XIII.- Intervenir en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;

XIV.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los transportes y las tarifas para el cobro de los servicios públicos de las comunicaciones y los transportes terrestres, aéreos y marítimos y de todas las maniobras relacionadas con los mismos;

XV.- Asesorar a la Secretaría de Obras Públicas para la formulación de los programas anuales de construcción, de obras de comunicaciones, caminos, aeropuertos, ferrocarriles, estaciones y centrales de autotransportes de concesiones federales;

XVI.- Determinar los requisitos que deban cumplir los operadores de las naves aéreas y el personal de tripulación para entrar y mantenerse en servicio, así como para otorgar las licencias, permisos y autorizaciones respectivas y ;

XVII.- Los demás que expresamente le fijen las Leyes y sus Reglamentos.

Formular proyectos de leyes, reglamentos, Decretos, acuerdos y ordenamientos del Presidente de la República, con respecto a los asuntos que competen a la Secretaría y establecer sus servicios de esta

dísticas especializado con sujeción a las metas, orientaciones y el control de las normas técnicas que fije la Secretaría de Industria y Comercio.

No podemos dejar pasar desapercibido el hecho de mencionar aunque sea de una manera breve, las principales funciones de las diversas dependencias que integran la Secretaría que estamos analizando.

SECRETARIO.- Planificar, dirigir y controlar las resoluciones y el despacho de los asuntos relacionados con los servicios federales de comunicaciones, de correos, de aeropuertos, ferrocarriles, carreteras, puentes internacionales, servicios meteorológicos, etc.,

Firmar las Leyes, Reglamentos, Decretos, Acuerdos y órdenes expedidas por el Presidente de la República, así como las concesiones, permisos, contratos y convenio que otorgue y celebre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las demás que expresamente le fijen las leyes, reglamentos o el Presidente de la República.

COMISION NACIONAL DEL ESPACIO -- EXTERIOR.- Formular programas de trabajo y recomendar las inversiones y erogaciones que deban efectuarse para la realización de los mismos.

Convocar a Congresos Nacionales y celebrar reuniones periódicas, conferencias y certámenes públicos en los que se escuchan exposiciones verbales o lecturas de estudios de los miembros de la comisión o técnicos especialistas invitados, y desarrollar discusiones o mesas redon-

das.

Editar el organo de información de la comisión; publicar y difundir obras y folletos sobre la materia; y formar la biblioteca de la comisión.

Otorgar permisos y menciones honoríficas para obras sobre el espacio exterior de carácter especialmente destacado.

Impulsar el desarrollo y divulgación de los estudios sobre la explotación y utilización con fines pacíficos del espacio exterior, y controlar y vigilar las investigaciones en Territorio Nacional.

Asesorar al Gobierno Federal, a los Organismos Descentralizados, y a las demás entidades interesadas, en todos los aspectos de la investigación, y explotación y utilización pacífica del espacio exterior.

Establecer y desarrollar relaciones con instituciones nacionales y profesionales dedicadas a estudios de la especialidad de que se trata, reuniendo los informes, publicaciones y estadísticas que sean pertinentes.

Establecer relaciones con instituciones extranjeras que se dediquen a esta clase de estudios.

Estudiar la legislación interna aplicable al espacio exterior, para glosarla, mejorarla y concordarla, formulando los proyectos y reformas que requiera.

Redactar los proyectos de leyes, reclamentos, circulares, decretos y acuerdos que deban expedirse sobre el espacio exterior, y someterlos a la consideración de las autoridades competentes y de las instituciones interesadas.

Asesorar técnicamente a la Secretaría de Relaciones Exteriores en la preparación de los proyectos de convenios internacionales y en el examen e interpretación de los textos relativos al espacio exterior, y proponer la designación de los delegados a las conferencias y reuniones de tipo internacional a las que México asista.

Promover la formación, el acercamiento y la colaboración entre las instituciones nacionales y demás organismos públicos y privados que se dediquen a estas actividades, y llevar un registro de los mismos.

Practicar las investigaciones, trabajos, peritajes y opiniones de carácter técnico y científico que se juzguen necesarios y recopilar los precedentes administrativos.

Formular, las iniciativas tendientes a promover la investigación y exploración del espacio exterior por aquellas entidades nacionales relacionadas con esta materia, y recomendar las formas prácticas para lograr la coordinación de las experiencias nacionales en el campo internacional.

Formular investigaciones de recursos naturales mediante técnicas de percepción remota.

Fabricar y operar cohetes para estudios meteo

rológicos; operar globos sonda para fines similares, de ozono y de resplandor atmosférico.

COMISION TECNICA CONSULTIVA DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION .- Estudiar el otorgamiento de concesiones, la explotación de servicios telefónicos y emitir opinión sobre las que el Gobierno Federal pretenda establecer.

Emitir opinión sobre la instalación de estaciones radiodifusoras cuyos permisos ameriten un estudio especial por razones de orden económico, político o legal, siempre y cuando no exista imposibilidad técnica para otorgar la concesión.

Opinar sobre las concesiones de los servicios públicos de navegación marítima, de cabotaje, fluvial o interior.

Resolver sobre los permisos experimentales y sobre las concesiones que se soliciten para el establecimiento y explotación de los servicios de aeronavegación y para la construcción de campos de aterrizaje.

Manifestar su acuerdo sobre la conveniencia de establecer escuelas de aviación, navales, ferrocarrileras y en general, todas aquellas que el Estado estime indispensables establecer y tiendan a fomentar y perfeccionar los sistemas de comunicación y transporte.

Resolver sobre la conveniencia de establecer nuevos servicios de maniobras de carga y descarga en las estaciones ferrocarrileras del país.

Emitir opiniones sobre concesiones a nuevos vehiculos de autotransporte que deban prestar servicio en cada ruta, teniendo en cuenta el servicio que van a desempeñar, el estado de los caminos que han de cruzar, y la categoría económica de la zona en que van a operar.

Resolver sobre el plan anual de necesidades e insuficiencias de vehiculos de autotransporte.

Discutir y aprobar su reglamento interior.

**DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS** .- Formular los proyectos de decretos y acuerdos presidenciales, anteproyectos de leyes y proyectos de reglamentos, circulares y acuerdos administrativos relativos a los asuntos que son competentes de la Secretaría.

Opinar acerca de contratos, convenios, concesiones y permisos y sobre Interpretación, rescisión caducidad y nulidad de los mismos.

Intervenir en las diligencias, procedimientos judiciales o controversias, que afecten o interesen a la Secretaría.

Asesorar a las autoridades superiores de la Secretaría en asuntos legales.

Recopilar jurisprudencia y precedentes administrativos en lo referente a la Secretaría.

**DIRECCION GENERAL DE INFORMACION**

.- Elaborar y distribuir, por todos los medios de difusión y comunicación de ma

sas , los materiales informativos sobre las actividades, realizaciones, programas proyectos y planes de la Secretaría.

Recabar , examinar, criticar y organizar las estadísticas de la Secretaría.

Suministrar informaciones relacionadas con la Secretaría a los diversos órganos periodísticos y publicitarios, así como a todas las instituciones y entidades que lo soliciten.

Preparar, redactar y publicar los boletines de información interna de la Secretaría en materia de Comunicaciones y Transportes.

Autorizar el uso del auditorio SCOP, en coordinación con la Secretaría de Obras Públicas.

DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION .- Coordinar con las direcciones respectivas de la Secretaría la elaboración de ante proyectos relacionados con el desarrollo de las comunicaciones y de los transportes. Evaluarlos, seleccionarlos y programarlos estableciendo sistemas de control.

Realizar especificaciones para obras civiles y electromecánicas.

Verificar las posibles utilidades económicas y sociales de obras futuras. Determinar los financiamientos para la realización de obras y los métodos adecuados de explotación de estas.

Supervisar y recibir las obras realizadas por la Secretaría y la Secretaría de Obras Públicas.

Elaborar sistemas nuevos de organización en relación con sistemas administrativos y formular instructivos de trabajo y organización.

Recoger información estadística y practicar encuestas y censos.

Preparar cartas y planos de las comunicaciones, transportes, y vías generales de comunicación.

SUBSECRETARIO.- Dirigir, acordar y resolver los asuntos de carácter técnico de la Secretaría en materia de aeronáutica-civil, de correos, de ferrocarriles, de telecomunicaciones, de telégrafos, de tránsito federal y de tarifas, maniobras y servicios conexos.

Substituir en sus ausencias al Secretario.

COMISION CONSULTIVA DE TARIFAS.-

Estudio de todas las tarifas y de las condiciones de aplicación de las mismas, cuya aprobación, revisión o modificación corresponde a la Secretaría de Comunicaciones a través de la Dirección Nacional de Tarifas, maniobras y servicios conexos.

La revisión de las tarifas existentes a fin de coordinar el sistema y de proponer otras que beneficien el desarrollo económico del país.

#### COMISION COORDINADORA DEL TRANS

PORTE.- Estudiar la coordinación de los transportes con el propósito de enlazar los diversos servicios terrestres de carga y evitar la duplicación de funciones y en consecuencia la competencia indebida.

Efectuar estudios tanto técnicos como económicos tendientes a evitar perjuicios a cualesquiera de las ramas de los transportes; observando primordialmente el interés público.

#### COMISION DE TELECOMUNICACIONES Y

METEOROLOGIA.- Proyectar una red nacional de estaciones meteorológicas -- automáticas que envíe su información a sitios de registro y control, a través de -- enlace de comunicaciones eléctricas especiales.

Complementar la red de estaciones con líneas meteorológicas, globos sonda, cohetes meteorológicos y estaciones receptoras -- de información de satélites.

Diseñar y construir equipo para las estaciones meteorológicas automáticas y para otros sistemas que convengan.

Participar en convenios internacionales de -- la materia y en estudios al respecto.

Prestar asesoramiento a las dependencias que señalan las autoridades superiores de la Secretaría y las leyes y reglamentos inherentes.

Proponer los procedimientos de prueba y ca--

liberación del equipo técnico y de comprobación de las instalaciones.

Supervisar la manufactura de equipo, de control de calidad, de la preparación de instructivos técnicos y de la evaluación de costos.

Procesar e interpretar la información meteorológica y preparar cartas de la misma índole, estadísticas, pronósticos y reportes.

Efectuar pruebas, calibración y reparación de instrumentos y equipos de las estaciones meteorológicas que requieren técnicas electrónicas.

Instalar, operar y conservar las estaciones meteorológicas del país.

Vigilar la correcta operación de la red de estaciones meteorológicas y de otras estaciones similares, de acuerdo con las normas establecidas.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA  
CIVIL .- Planear, autorizar, coordinar, vigilar y controlar los transportes aéreos nacionales y los internacionales, de o hacia el territorio mexicano, así como para servicios aéreos privados y del Estado.

Aprobar, diseñar y proyectar, operar, administrar, vigilar y conservar los aeródromos y aeropuertos civiles del país.

Expedir, controlar, modificar y cancelar las

marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves y controlar el registro Aeronáutico Mexicano.

Controlar y mantener los servicios de medicin de aviación.

Expedir, revalidar y revocar licencias, permi sos de capacitación y certificados de aptitud al personal técnico aeronáutico, — así como prestar y promover los servicios de tránsito aéreo, de comunicaciones, — de ayudas a la navegación aérea y de meteorología aeronáutica.

Estudiar y transmitir los asuntos relativos a — Ingeniería Aeronáutica, incluyendo las solicitudes de concesiones para la instalación y operación de fábricas constructoras de aviones, motores, accesorios y — talleres aeronáuticos.

Transmitir las solicitudes de concesiones o de permisos para el transporte aéreo nacional e internacional, así como para los trabajos de aerofotogrametría, aerotopografía, publicidad comercial y exterminación de plagas. Practicar investigaciones por accidentes aéreos y ordenar y organizar la búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas.

Impartir enseñanzas para carreras técnico — aeronáuticas a través de las escuelas oficiales y autorizar y controlar las escuelas de aviación privada.

#### DIRECCION GENERAL DE CORREOS .-

Recibir, transportar y distribuir la correspondencia postal, nacional e internacio-

nal, y atender los demás servicios conexos.

Organizar y vigilar el funcionamiento de las oficinas de correos, abarcando aspectos de : personal, locales, mobiliario y -- equipo.

Transmitir el afianzamiento de las empresas - aéreas y contratistas, para garantizar la conducción y manejo de correspondencia .

Atender las quejas que se presentan por irregularidades administrativas y delitos cometidos en relación con el manejo de correspondencia, así como gestionar el pago de las indemnizaciones que procedan por pérdidas, extravíos, deterioros y desviaciones de las mismas.

Administrar el Museo Postal . Proyectar, establecer, modificar y suprimir rutas postales para la conducción de la correspondencia por vías de superficie y aérea, formulando los instructivos y guías correspondientes, así como los reglamentos de trabajo y tablas de canje para el servicio postal ambulante .

Conceder permisos para el servicio de correspondencia por derecho por cobrar, el uso de máquinas franqueadoras, la circulación postal de armas, narcóticos y otros artículos restringidos .

Concesionar el transporte de correspondencia a empresas o contratistas particulares .

Conceder el registro de publicaciones como - correspondencia de segunda clase y el otorgamiento de franquicias .

Capacitar al personal de correos a través de las escuelas de capacitación postal, impartiendo cursos para niveles de oficialidad intermedia en el ramo postal, elevando su preparación cultural, técnica y administrativa con el fin de manejar el desempeño de sus funciones y su bienestar económico.

#### DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

EN OPERACION .- Operar los ferrocarriles propiedad del Gobierno Federal.

Tramitar y dictaminar las solicitudes de concesiones o permisos, para la construcción y operación de ferrocarriles, funiculares y puentes internacionales, así como encauzar y controlar lo relativo a ferrocarriles en operación en lo que respecta a conservación y mantenimiento, reparación y ampliación de vías, edificios, obras y servicios conexos, puentes y terminales así como la operación y mantenimiento de trenes, instalaciones, equipo y talleres ferroviarios.

Efectuar investigaciones sobre el estado económico de la operación de ferrocarriles, puentes y funiculares, así como de la maquinaria, equipo, fuerza motriz y talleres mecánicos de las empresas ferroviarias y elaborar las especificaciones relativas.

Preparar los reglamentos técnicos y administrativos de operación de los ferrocarriles propiedad del Gobierno Federal, administrados por la Secretaría así como los que rigen las relaciones laborales con los trabajadores de los mismos.

Participar en los consejos de administración--  
de los ferrocarriles que operan organismos descentralizados y empresas de participación estatal.

Investigar las causas de los accidentes ferro--  
viarios y fijar normas para su eliminación.

Estudiar y tramitar las expropiaciones de te--  
rrenos para derecho de vía de ferrocarriles.

Controlar, administrar y manejar la escuela--  
especializada en transporte ferrocarrilero.

DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS  
Y SERVICIOS CONEXOS.- Estudiar , revisar, establecer, divulgar y manejar las tarifas y fijar sus aspectos técnicos para los servicios públicos de maniobras y servicios conexos.

Estudiar y tramitar los permisos y las tarifas--  
para la ejecución de maniobras terrestres y servicios conexos en zona federal, -  
delimitando los radios de acción de los permisionarios.

Estudiar y tramitar las tarifas para maniobras  
en zona federal de los puertos, embarcaderos , atracaderos, y localidades simi-  
lares, así como las tarifas de remolque, pilotaje, y demás servicios conexos su-  
pervisando los aspectos técnicos en colaboración con la Secretaría de Marina.

Estudiar, revisar, establecer y vigilar las tarifas  
de radiodifusión, televisión, teléfonos, espacio, aeronáutica, ferrocarrí--

les y en general de las derivadas de la explotación de las vías generales de comu-  
nicaciones y servicios auxiliares y conexos.

DIRECCION GENERAL DE TELECOMUNI --  
CACION.- Prestar todos los servicios de telecomunicación, con excepción de -  
aquellos que están a cargo de la Dirección General de Telégrafos Nacionales y -  
de los permisionarios y concesionarios.

Planear, construir, operar y mantener, explo-  
tar y vigilar las vías de comunicación de la red nacional con excepción de aque-  
llas que esten a cargo de la Dirección citada.

Planear y proyectar el desarrollo y moderniza-  
ción de la red nacional en coordinación con la Dirección General de Telégrafos  
Nacionales, cuando así proceda.

- Difundir y promover entre los sectores públi-  
cos y privados el uso de los servicios y sistemas que esten a cargo de la Dirección

Tramitar las solicitudes de concesiones o de -  
permisos, para el establecimiento, funcionamiento y operación de estaciones de -  
radio, de televisión y en general de estaciones radioeléctricas, así como de cual-  
quier otro tipo de servicio de comunicaciones eléctricas, y tramitar cuando pro-  
ceda la nulidad, caducidad, rescisión, revocación o modificación de las conce-  
siones o permisos otorgados.

Asignar las frecuencias para todos los servi--  
cios radioeléctricos del país e intervenir en yodos aquellos asuntos que se relacio

nen con el empleo de frecuencias.

Intervenir ante los organismos internacionales en materia de telecomunicaciones y participar en las reuniones internacionales -- que sobre la materia se celebren.

Impartir por medio de la escuela de capacitación de telecomunicaciones los conocimientos que requiere el personal técnico -- para proyectar, operar y mantener los servicios de comunicaciones eléctricas.

DIRECCION GENERAL DE TELEGRAFOS ---  
NACIONALES.- Planear y proyectar en coordinación con la Dirección General de Telecomunicaciones, el desarrollo y modernización de la red nacional, por lo que respecta a los servicios que presta el telégrafo.

Construir nuevos circuitos y líneas simples para la ampliación de las comunicaciones telegráficas y telefónicas en el país, y -- establecer nuevas oficinas telegráficas, radiotelegráficas, radiotelefónicas y telefónicas.

Operar, administrar, conservar, mantener, -- ampliar y vigilar las instalaciones y equipo del servicio público nacional de telégrafos.

Elaborar los reglamentos administrativos y -- técnicos de operación de los servicios a su cargo.

Estudiar y resolver las solicitudes relativas -- al arrendamiento de circuitos, líneas simples y equipo de operación telegráfica

a empresas privadas.

DIRECCION GENERAL DE TRANSITO FEDE

RAL. - Planear, autorizar, coordinar y controlar los servicios de autotransportes - públicos y privados, así como sus servicios auxiliares y conexos para el aprovechamiento y uso de los caminos de jurisdicción federal.

Planear y proyectar, en cooperación con otras autoridades el desarrollo, mejoramiento y debida conservación de la red vial nacional y de sus puentes, entronques, cruceros con otras vías y señalamientos.

Promover campañas de educación vial y establecer medidas de seguridad y de ingeniería de tránsito para prevención de accidentes.

Expedir y controlar las licencias para conductores de vehículos de servicio público federal de autotransporte.

Vigilar la circulación de toda clase de vehículos en carreteras de jurisdicción federal y controlar el peso y dimensiones de los vehículos a fin de que su exceso no deteriore las carreteras y puentes federales.

Tramitar las solicitudes de concesiones o permisos para la prestación de servicios públicos federales de autotransportes y solicitudes de concesiones para la construcción y explotación de estaciones de salida o de terminales, bodegas, garages y demás instalaciones accesorias de los servicios públicos de autotransporte.

Autorizar la constitución de sociedades de

autotransporte y sus modificaciones.

Capacitar por medio de la escuela de la policía federal de caminos, el cuerpo de oficiales y de aquellos elementos que pretendan formar parte del cuerpo, impartiendo los conocimientos generales y específicos propios de un grupo policíaco y empleando experiencias de otros países.

OFICIAL MAYOR.- Dirigir los asuntos administrativos de la Secretaría en materia de personal, de presupuesto, de adquisiciones, almacenes y suministros, así como los servicios auxiliares, la atención médica, las actividades sociales y la inspección general.

Auxiliar y substituir al Secretario y al Subsecretario en sus ausencias, de acuerdo con las instrucciones que reciba de los mismos.

COMISION DE LA HABITACION.- Controlar las cuentas de los adquirentes de casas, conjuntamente con las dependencias gubernamentales a las que corresponda intervenir.

Efectuar los trámites necesarios tendientes a la localización y obtención de terrenos que permitan elaborar los proyectos necesarios.

Realizar las investigaciones del personal interesado, para conocer sus necesidades y poder adquisitivo.

Elaborar las investigaciones y las especificaciones de las construcciones, y formular análisis de costos y precios de venta pa-

ra efectos presupuestales.

Coordinar con el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, con el Instituto Nacional de la -- Vivienda, con el FOVI, y con la Secretaría del Patrimonio Nacional, los diversos aspectos relacionados con la obtención de los terrenos y la realización de los proyectos.

Turnar a la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, la documentación formulada al respecto, para su revisión y trámites legales que procedan.

Supervisar y vigilar las obras en construcción para cuidar se cumplan en todos sus aspectos los términos de los proyectos y contratos correspondientes.

**JUNTA LOCAL DE COORDINACION ESTADISTICA.** -- Constituye el enlace entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Secretaría de Industria y Comercio, de acuerdo con la ley Federal -- de Estadística; y tiene encomendadas las siguientes funciones:

Coordinar las labores de estadística que se -- realizan en la dependencia; determinar las estadísticas que deban formarse; indi -- car los métodos y procedimientos que deban seguirse para estructurarlas y proponer las modificaciones que deban hacerle a las mismas.

**DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION.** -- Formular el proyecto anual del presupuesto de egresos de la Secretaría

y controlar su ejercicio.

Organizar y controlar los servicios de archivo y correspondencia; organizar y vigilar el funcionamiento de los almacenes, la conservación y mantenimiento de los vehículos, así como su registro y control.

Formular estudios sobre coordinación de labores y de sistemas administrativos, así como para el mejoramiento y control de las formas impresas y catálogos en uso en la Secretaría.

Formular los planes de estudio, programas y métodos de enseñanza a fin de que la escuela de capacitación administrativa imparta cursos gratuitos de materias relacionadas con la administración pública tanto a los empleados de la Secretaría como a sus familiares.

#### DIRECCION GENERAL DE ADQUISICIONES - -

NES.- Adquirir los muebles, útiles, enseres, maquinaria, aparatos científicos y demás bienes destinados a satisfacer las necesidades de la Secretaría, vigilar y controlar la entrega de mercancía en los almacenes.

Convocar concursos de proveedores, formular, y actualizar los directorios de éstos, así como efectuar estudios analíticos de los mercados nacionales y extranjeros en cuanto a condiciones de precio, calidad y plazos de entrega.

#### DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS MEDICOS -

DICOS.- Prestar atención médica quirúrgica, médico sanitaria y médico social al personal y sus familiares registrados como derechohabientes que no reciban di-

chas prestaciones por conducto del ISSSTE.

Planear los programas de trabajo sobre medicina preventiva, asistencial, del trabajo y los de rehabilitación.

Controlar los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales.

#### DEPARTAMENTO DE INSPECCION GENERAL --

RAL.- Participar en la entrega administrativa de las dependencias de la Secretaría y de las Sub-dependencias que las integran así como de los almacenes, bodegas, mobiliario y equipo, motivadas por cambio de encargados de la custodia de los bienes, por supresión o modificación de dependencias, o por otras causas.

Fiscalizar la entrega y recepción de equipo, instalaciones y obras contratadas.

Mediar en la "Certificación de Inutilidad" de maquinaria y equipo y mobiliario al servicio de las dependencias.

Efectuar labores de vigilancia y practicar las inspecciones e investigaciones que ordenen las autoridades superiores de la Secretaría.

DEPARTAMENTO DE PERSONAL.- Tramitar nombramientos, movilizaciones, permutas, renunciaciones, bajas, suspensiones, sanciones, licencias y vacaciones del personal de la Secretaría, así como promover los ascensos del mismo.

Controlar y vigilar la asistencia de los trabaja

dores y llevar los registros del personal.

Expedir constancias de servicios a los empleados que las soliciten.

Practicar exámenes de admisión y pruebas de carácter psicotécnico a los solicitantes de empleo, y efectuar exámenes de competencia a los trabajadores para el otorgamiento de ascensos o beneficios, calificando sus resultados.

Efectuar análisis y valoraciones de puestos.

#### DEPARTAMENTO DE ACTIVIDADES SOCIALES.

DESARROLLAR Y COORDINAR LAS ACTIVIDADES SOCIALES, CULTURALES Y DEPORTIVAS TENDIENTES AL MEJORAMIENTO SOCIAL, ECONOMICO, CULTURAL Y FISICO DEL PERSONAL DE LA SECRETARIA.

Promover el establecimiento de servicios a bajo costo, de peluquería, lavandería y similares.

Esto es en resumen, las funciones de cada una de las dependencias, que como unidad integran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En esta Secretaría se encuentran ubicadas las comisiones que a continuación se enumeran:

a) Comisión de Telecomunicaciones Vecinales.

b) Comisión de Radio comunicaciones Marítimas.

S.A.

12.- Teléfonos de México, S.A.

13.- Consejo Nacional de Comercio Exterior.

14.- Consejo Nacional de Radio y Televisión.

15.- Sistema de Transporte Colectivo del Distrito Federal.

16.- Comité Inter-Secretarial para la integración de la América Latina.

17.- Comisión Nacional Mexicana de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

18.- Comisión Nacional Mexicana de la Asociación del Congreso Panamericano de Carreteras.

19.- Comisión México-Estados Unidos de América para el desarrollo y la Amistad Fronterizas.

20.- Comisión Intersecretarial, SCT- Secretaría de Marina, para Tarifas y Maniobras en los Puertos.

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS.- ( 63 )

f) En el artículo II de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en las fracciones de la V a la IX inclusive, se atribuye a la Secretaría de Obras Públicas, diversas asignaciones en materia de comunicación, las cuales por su interés, consideramos de vital importancia referirnos a las mismas.

( 63 ) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

Fracción V.- Construir y conservar los caminos --  
federales;

Fracción VI.- Construir y conservar, en coopera-  
ción con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los par-  
ticulares, caminos y puentes;

Fracción VII.- Construir aeropuertos federales y -  
cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en cons-  
trucciones y conservación de obras de ese género;

Fracción VIII.- Construir vías férreas de jurisdic-  
ción federal, y

Fracción IX.- Los demás que le encomienden ex-  
presamente las leyes y reglamentos.

#### DEPARTAMENTO DE TURISMO.- ( 64 )

g) La Ley Federal de Turismo, expedida el 3 de --  
enero de 1961 y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 10. de mar-  
zo del mismo año, atribuye al Departamento de Turismo, las siguientes obligacio-  
nes:

Artículo 60.- "El Departamento de Turismo tiene -  
las siguientes atribuciones:

1.- Aplicar la presente ley y sus reglamentos;

Al ser investido el Departamento de Turismo, con  
la categoría de ministerio o autoridad oficial de la materia, lógico es pensar que

cumplir y hacer cumplir con todos los medios que estén a su alcance, la ley y los reglamentos respectivos.

II.- Intervenir ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la declaratoria de necesidades, en la fijación de requisitos, en los pliegos de condiciones, en la formulación de cuadros de ruta y en el otorgamiento de concesiones y permisos de transporte de servicio público federal exclusivo de turismo;

La Ley de Vías Generales de Comunicación, dispone que para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal, en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y su otorgamiento se sujetará a la circunstancia de ser mexicanos por nacimiento los prestadores del servicio y a sociedades constituidas por éstos, conforme a las leyes del país. Dicha concesión será otorgada para : Fracción C) del artículo 152.- Servicios exclusivos de turismo.

III.- Fomentar el turismo mediante los programas federales que, al efecto, formule conforme a esta ley;

Aquí es conveniente recordar el Plan Nacional de Desarrollo Turístico que el propio Departamento elaboró a instancia del Ejecutivo Federal, programa elevado a nivel nacional, y que como único fin tiene el de perseguir el desenvolvimiento exitoso de una actividad económica vital.

Las veintiun fracciones restantes no son sino una -

repetición de casi todas las atribuciones concernientes al Departamento de Turismo, que están fijadas en el artículo 18 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL.- (65)

h) En el artículo 19 de la mencionada Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se fijan como atribuciones del Departamento del Distrito Federal...

I.- Prestar los servicios públicos generales y especiales que requiera la población del Distrito Federal;

II.- Los asuntos relacionados con el Gobierno de dicha entidad en los términos de su ley orgánica, y

III.- Los demás que le atribuyen expresamente las leyes y reglamentos.

Ahora bien, por su parte la Dirección General de Policía y Tránsito, dependiente del Departamento del Distrito Federal, tiene como funciones las de vigilar que la circulación de vehículos y peatones se realice en las mejores condiciones de fluidez, rapidez y seguridad; que el servicio de transporte público se preste en forma adecuada, y el exacto cumplimiento de las disposiciones relacionadas con el servicio de estacionamiento y guarda de automóviles.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES.- (66)

(65) Ley de Secretarías y Departamentos de Estado

(66) Diario Oficial del 14 de Agosto de 1931. Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

i) Es conveniente hacer mención a diversos artículos del Código Penal vigente que se encuentran íntimamente vinculados en relación al tema de las comunicaciones, así encontramos entre otros los siguientes:

Artículo 165.- "Se llaman caminos públicos las vías de tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuere el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita y las dimensiones que tuviere, excluyendo los tramos que se hayan dentro de los límites de las poblaciones"

Artículo 166.- "Al que quite, corte o destruya las ataderas que detengan una embarcación u otro vehículo, o quite el obstáculo que impida o modere su movimiento, se le aplicarán prisión de 15 días a dos años, sino resultare daño alguno, si se causare, se aplicará además la sanción correspondiente por el delito que resulte"

Artículo 167.- Se impondrán de tres días a cuatro años de prisión y multa de \$50.00 a \$500.00

I.- Por el sólo hecho de quitar o modificar sin la debida autorización uno o más durmientes, rieles, clavos, tomillos, planchas y demás objetos similares que los sujeten, o un cambiavía de ferrocarril de uso público;

II.- Por el simple hecho de romper o separar alambre, alguna de las piezas de máquinas, aparatos transformadores, postes o aisladores empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz.

III.- Al que, para detener los vehículos en un camino público, o impedir el paso de una locomotora, o hacer descarrilar ésta o los vagones, quite o destruya los objetos que menciona la fracción primera, ponga - algún estorbo, o cualquier obstáculo adecuado;

IV.- Por el incendio de un vagón o de cualquier otro vehículo destinado al transporte de carga, y que no forme parte de un tren - en que se halle alguna persona;

V.- Al que inundare en todo o en parte un camino público o hechare sobre él las aguas de modo que causen algún daño;

VI.- Al que interrumpiere la comunicación telegráfica, telefónica, alámbrica o inalámbrica, o el servicio de producción o -- transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica, destruyendo o deteriorando -- uno o más postes aisladores, el alambre, una máquina o aparato de un telégrafo, - de un teléfono, de una instalación de producción, o de una línea de transmisión de energía eléctrica;

VII.- Al que destruya en todo o en parte, o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro o en una embarcación o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía; y

VIII.- Al que con objeto de perjudicar o dificultar las comunicaciones, modifique o altere el mecanismo de un vehículo haciendo - que pierda potencia, velocidad o seguridad.

Artículo 168.- "Al que para la ejecución de los hechos de que hablan los artículos anteriores, se valga de explosivos, se le aplicará prisión de 15 a 20 años."

Artículo 169.- "Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o, de cualquier otro modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño, se le impondrá de 1 a 6 años de prisión"

Artículo 170.- "Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio, destruya total o parcialmente una aeronave, una embarcación u otro vehículo de servicio público, federal o local, si se encontraren ocupados por una o más personas, se le aplicará prisión de 20 a 30 años"

Si en el vehículo de que se trate no se allare persona alguna, se aplicará prisión de 5 a 20 años.

Asimismo se impondrá prisión de 5 a 20 años sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que hiciere cambiar de destino una aeronave valiéndose de amenazas, violencia, intimidación, o por cualquier otro medio ilícito, o la hiciere desviar de su ruta.

Artículo 171.- "Se impondrá prisión hasta de 6 meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar licencia de manejador..

I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o

disposiciones sobre tránsito o circulación de vehículos en los que se refiere a --  
exceso de velocidad;

II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o a las cosas.

Artículo 172.- "Cuando se cause algún daño por medio de algun vehículo, motor o maquinaria, además de aplicar las sanciones por el delito que resulte, se inhabilitará al delincuente para manejar aquellos aparatos, por un tiempo que no baje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva."

La mayor parte de los Códigos Penales Estatales, repiten casi textualmente, el articulado transcrito, como por ejemplo el Código Penal para el Estado de Veracruz que recoge en sus artículos 123 al 128 inclusive, los numerales citados con anterioridad.

Por lo anterior nos cercioramos de manera exa<sup>t</sup>ustiva de la preocupación de nuestros legisladores por regular el tema de las comunicaciones en sus diversas manifestaciones.

## C A P I T U L O V I

### SECTOR PARAESTATAL MEXICANO.

- a) Aeronaves del Este, S.A.
- b) Aeronaves de México, S.A.
- c) Aeropuertos y servicios auxiliares.
- d) Astilleros de Veracruz, S.A.
- e) Astilleros Unidos del Pacífico, S.A.
- f) Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.
- g) Comisión Nacional de Energía Nuclear.
- h) Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A.
- i) Diesel Nacional, S.A.
- j) Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S.A.
- k) Ferrocarril de Pacífico, S.A. de C.V.
- l) Ferrocarriles Nacionales de México.
- m) Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V.
- n) Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos.
- ñ) Juntas Federales de Mejoras Materiales.
- o) Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.
- p) Sistema de Transporte Colectivo.

AERONAVES DEL ESTE , S.A. , -

Antecedentes y base legal : Esta institución se constituyó el 28 de Junio de 1968, ante la fé del Notario Público No. 71 del Distrito Federal Lic. Francisco Lozano Noriega, y fué inscrita en el libro III , - Volumen 707 , foja 76 número 23 del Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México.

Las cláusulas y estatutos que rigen a dicha sociedad indican que tienen como domicilio esta capital, pudiendo establecer agencias y sucursales en el interior de la República, en el extranjero, en cualquier parte del mundo.

Su duración es de 99 años contados a partir de la fecha en que se firmó la escritura constitutiva.

El capital social es de tres millones de pesos y esta representado por treinta mil acciones nominativas, con valor de cien pesos cada una, totalmente suscritas y pagadas.

Aeronaves de México S.A. es accionista mayoritaria de esta empresa.

Sus atribuciones son las siguientes:

I.- Solicitar y obtener toda clase de permisos y de concesiones para el establecimiento y explotación de servicios aéreos de carácter local, para transporte de pasajeros, correos, express y carga ;

H.- Establecer y explotar todos los servicios

que tales concesiones y permisos autoricen o exijan;

III.- Construir o instalar por cuenta propia, +  
agencias, aeropuertos, campos de aterrizaje, hangares, talleres, campos de emergencia, y toda clase de servicio de señales, estaciones meteorológicas y sus res-  
pectivos equipos, así como todos los servicios que le sean conexos.

IV.- Construir y explotar por cuenta propia  
o ajena toda clase de vfas generales de comunicación y cualesquiera servicios —  
conexos.

V.- Comprar, vender, dar y tomar en arren-  
damiento, comerciar en cualquier forma, manufacturar, reparar y explotar, de  
cualquier modo, toda clase de aeronaves y cualesquiera otra clase de máquinas-  
o aparatos, transportes aéreos o terrestres, así como sus motores, refacciones, ac-  
cesorios, combustibles y lubricantes;

VI.- Establecer, sostener y financiar en cual-  
quier lugar escuelas para empleados o técnicos que desean ingresar al servicio de  
la compañía;

VII.- Instalar o mantener sistemas y comuni-  
caciones por radio, telégrafo, teléfono o cualquier otro medio con sus servicios  
conexos para el uso de los servicios de los negocios sociales;

VIII.- Celebrar toda clase de contratos de -  
construcción y suministro con los ayuntamientos, gobiernos locales o autoridades  
federales, así como con particulares, sean personas físicas o morales;

IX.- Adquirir la propiedad, tomar en arrendamiento, poseer o administrar los bienes inmuebles que permitan las leyes de la República Mexicana de acuerdo con los requisitos que las mismas exijan en la inteligencia de que en ningún caso podrá la sociedad adquirir tales bienes con fines agrícolas;

X.- Celebrar contratos de sociedades y de -- asociaciones con personas físicas o morales, para dirigir, administrar, establecer o explotar líneas aéreas de transporte de pasajeros, correos, express y carga, -- aportando capital y otros elementos en los términos y condiciones que se consideren convenientes;

XI.- Tomar fotografías aéreas y levantar ---- por cualquier procedimiento toda la clase de mapas geográficos ya sea por cuenta propia o ajena;

XII.- Otorgar y suscribir toda clase de títulos de crédito, y celebrar las operaciones de crédito necesarias para la realización -- de los fines sociales;

XIII.- Emitir obligaciones hipotecarias y toda clase de títulos de crédito, valores que permitan las leyes;

XIV.- Celebrar toda las clases de contratos, convenios y actos jurídicos necesarios para la realización de los fines expresados en los incisos precedentes, y

XV.- En general, ejercitar todos los actos --

jurídicos que se relacionen con los fines mencionados.

Respecto a su estructura orgánica podemos decir que la sociedad es administrada y dirigida por un Consejo de Administración compuesto de nueve consejeros propietarios y sus respectivos suplentes, quienes - pudiendo ser o no accionistas duran en sus funciones un año, al término del cual pueden ser reelegidos.

Para la vigilancia de los negocios sociales se ha designado un comisario propietario, pudiendo designarse también un suplente, los que duran en funciones un año y pueden ser reelectos.

AERONAVES DE MEXICO, S.A. (67)

ANTECEDENTES.- Se constituyó el 7 de --  
Noviembre de 1934 con un capital social de \$ 100,000.00, mismo que ha sido  
modificado y aumentado hasta quedar en \$ 128,000.000,00 representados por --  
ciento veintiocho mil acciones de un mil pesos cada una, de las cuales, según-  
escritura del 29 de Diciembre de 1958, corresponden al Gobierno Federal ciento  
veintisiete mil novecientos noventa y seis.

LEGISLACION.- Son aplicables a esta com-  
pañía, todas las leyes y reglamentos de una sociedad en general y en especial --  
las de una empresa de participación estatal; así como:

Ley Federal del Impuesto sobre Portes y Pasa-  
jes según Diario Oficial de fecha 27 de Diciembre de 1954.

Ley de Vías Generales de Comunicación, pu

(67) Manual de Organización del Gobierno Federal 1969 - 1970 Secretaría de  
la Presidencia, Comisión de Administración Pública.

blicada en el Diario Oficial del 19 de Febrero de 1940.

Ley de Inspección de Adquisiciones publicada en el Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1965.

Ley de Inspección de Contratos y Obras Públicas, publicada en el Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

ATRIBUCIONES .- La explotación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros, correo, mercancías, equipajes, etc en el país y en el extranjero; así como la adquisición de concesiones para tales servicios.

ESTRUCTURA ORGANICA .-

Asamblea General de Accionistas.

Consejo de Administración.

Dirección General.

Subdirección de Finanzas.

Subdirección Técnica.

Subdirección Comercial.

Subdirección Administrativa.

FUNCIONES .-

ASAMBLEA GENERAL DE ACCIONISTAS.

Es el órgano supremo de la empresa y está facultado para acordar y ratificar todos sus actos y operaciones; discutir, aprobar o modificar su balance; tratar sobre sus transformaciones, fusión y disolución

o sobre el cambio del objeto de la sociedad , y las demás funciones que le señalen la Ley General de Sociedades Mercantiles y su escritura constitutiva.

#### CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Planear y establecer los objetivos y políticas de la sociedad.

Nombrar o remover al Director General y al personal de confianza, así como fijar sus facultades y obligaciones .

#### DIRECCION GENERAL.

Representar legalmente a la sociedad; ejecutar las decisiones del consejo; administrar los bienes y negocios de la sociedad y celebrar toda clase de contratos y convenios; nombrar y remover funcionarios y empleados y hacerse asesorar por las dependencias auxiliares de relaciones públicas y publicidad, relaciones internas y seguridad.

#### SUBDIRECCION DE FINANZAS.

Vigilar los bienes y valores de la empresa, y establecer los métodos y procedimientos de control financiero, presupuestal y contable de la compañía.

#### SUBDIRECCION TECNICA .

Establecer los métodos, procedimientos y sistemas necesarios para lograr el máximo de eficiencia y seguridad en las operaciones de vuelo y tierra.

#### SUBDIRECCION COMERCIAL.

Impulsar el desarrollo del tráfico de pasaje --ros, carga y correo; así como la atención a clientes de pasaje y carga. Estructurar las tarifas y crear y modificar itinerarios y nuevas rutas.

#### SUBDIRECCION ADMINISTRATIVA.

Controlar las actividades administrativas de la empresa; la aplicación de los contratos colectivos de trabajo; la instalación y funcionamiento de estaciones; el establecimiento de procedimientos de trabajo y las relaciones de la compañía con las dependencias gubernamentales.

#### AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES

(68)

#### ANTECEDENTES.

Este organismo público descentralizado fué -- creado por Decreto Presidencial de fecha 10 de Junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 del mismo mes y año. Dicha disposición fué reformada por el decreto de fecha 27 de Agosto y 26 de Diciembre de 1965 publicados, respectivamente, en el Diario Oficial del 19 de Octubre y 30 de Diciembre del año citado.

#### LEGISLACION.

Aparte de los decretos mencionados en antecedentes, estos organismos se rigen también por las disposiciones legales siguientes:

Ley para el Control de los Organismos Desent

tralizados y empresas propiedad del Gobierno Federal, Diario Oficial de fecha 4 de Enero de 1966.

Ley de Vías Generales de Comunicación, Diario Oficial de fecha 19 de Febrero de 1940.

Reglamento de Aeródromos y Aeropuertos Civiles.

#### ATRIBUCIONES.

Las contenidas en el artículo 2do. del Decreto Presidencial que le dió origen, y que son los siguientes:

I.- Administrar, operar y conservar los aeropuertos, pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que forman parte de su patrimonio inicial como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los que le sean entregados mediante la celebración de convenios o disposición legal;

II.- Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de suministro de combustibles, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros a las ciudades que por su importancia lo ameriten y otros similares;

III.- Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que presten;

IV.- Organizar y usufructuar los servicios

plementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios;

V.- Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encomiendan en el decreto por el cual -- fué creado y en la construcción de los nuevos aeropuertos, y

VI.- Ejercitar todas las facultades técnicas-- y administrativas necesarias para lograr los fines señalados.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

Consejo de Administración.

Dirección General

Gerencia de Planeación y Construcciones

Gerencia de Operaciones, Conservación y

Mantenimiento.

Gerencia Administrativa

Gerencia de Promoción

#### FUNCIONES

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Formular el programa de administración y los reglamentos internos necesarios.

Examinar, discutir y aprobar, en su caso, el balance anual y los informes financieros de la Dirección General.

Discutir y aprobar, en su caso, los proyectos de las tarifas respectivas y sus modificaciones.

Planear y gestionar los créditos que se requieran.

#### DIRECCION GENERAL.

Celebrar todos los actos jurídicos de dominio de administración y de representación necesarios para el funcionamiento del organismo, ajustándose a los lineamientos que le fije el propio Consejo, y obteniendo la aprobación de éste en los casos en que el mismo así lo determine.

Coordinar el desarrollo de las actividades técnicas y administrativas del organismo, dictando los acuerdos necesarios para ese fin.

Acordar con las gerencias especiales el despacho de los asuntos a cargo de las mismas.

#### GERENCIA DE PLANEACION Y CONSTRUCCIONES .

Revisar los proyectos de modernización y ampliación de los aeropuertos.

Planear las construcciones de los aeropuertos y las modificaciones de sus instalaciones.

#### GERENCIA DE OPERACIONES, CONSERVACION Y MANTENIMIENTO .

Planear y coordinar el movimiento de aviones en los aeropuertos.

Tomar las medidas para un tránsito expedito de los pasajeros del aeropuerto a las aeronaves y viceversa.

Proporcionar los medios a los aeropuertos para facilitar el movimiento de aeronaves y su estacionamiento.

Programar y controlar las medidas de prevención de accidentes, incendios y explosiones en los aeropuertos.

Controlar la red de comunicaciones de el organismo.;

Programar y efectuar la conservación de las obras civiles construidas; programar y mantener las instalaciones eléctricas y las instalaciones y el equipo electromecánico .

Controlar los trabajos de conservación y mantenimiento; vigilar, controlar y recibir los trabajos o servicios contratados, efectuar las adaptaciones, ampliaciones y reparaciones de edificios, plataformas, calles de rodaje, pistas, estacionamiento de vehículos y sistemas de alumbrado y drenajes.

#### GERENCIA ADMINISTRATIVA.

Proporcionar en forma eficiente e inmediata los servicios administrativos que sean requeridos por las diversas dependencias del organismo para cubrir sus necesidades de operación.

Establecer normas y procedimientos administrativos para el control del personal, adquisiciones, almacenes, inventarios, caja - aeropuertos y contabilidad.

#### GERENCIA DE PROMOCION.

Planear, dirigir y ejecutar todo lo necesario para estimular los ingresos para la operación de los aeropuertos y de los servicios auxiliares que se presten en los locales y en la zona anexa a los aeropuertos.

ASTILLEROS DE VERACRUZ, S.A. (69)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

Fué constituida el 13 de Junio de 1961 en esta Ciudad de México, ante la fé del Notario Público número 132, Lic. Carlos - Ramírez Zetina.

El texto de las cláusulas y estatutos en rigor indican que esta empresa tiene como domicilio la Ciudad de México, sin que se entienda cambiado por la elección de domicilios convencionales ni por el establecimiento de representaciones, sucursales o agencias en cualquier otro lugar - dentro o fuera de la República. La duración de la sociedad es de 99 años contados a partir de la fecha de firma de su escritura constitutiva.

El capital social lo constituyen veinticinco - millones de pesos totalmente suscrito y pagado, representado por veinticinco mil acciones nominativas con valor de \$1,000.00 cada una y numeradas consecutivamente. En esta empresa el Gobierno Federal es accionista mayoritario.

## ATRIBUCIONES.

I.- La construcción y reparación de toda clase de barcos; y la fabricación de toda clase de maquinaria, motores, equipos, herramientas, piezas y refacciones;

II.- El uso, la explotación y el aprovechamiento de los bienes propiedad del Gobierno Federal constitutivos de la planta industrial conocida como Astilleros de San Juan de Ulúa, Veracruz, ubicados en la localidad del mismo nombre, al amparo del contrato - concesión que al efecto fué celebrado por la Sociedad con el Gobierno Federal, representado por los Secretarios de Marina y del Patrimonio Nacional, en la Ciudad de México, con fecha 25 de Enero de 1962, el cual fué reformado por convenio celebrado entre las mismas partes, en la misma ciudad con fecha 10 de Junio de 1964;

III.- La concertación, celebración y obtención y ejecución o cumplimiento de otros contratos, concesiones, permisos y licencias que la sociedad eventualmente obtenga en lo futuro de parte del Gobierno Federal o de Gobiernos Locales o autoridades municipales o de cualesquiera otras entidades de Derecho Público Privado, necesarios o convenientes para la realización de su objeto primordial;

IV.- La negociación a cualquier título, con o sobre bienes inmuebles y derechos directamente relacionados con su objeto principal;

V.- La construcción, instalación y operación

de plantas industriales de las que la sociedad sea propietaria, de las ajenas cuyo uso la sociedad obtenga en concepto de arrendamiento o por cualquier otro medio lícito, y

VI.- la celebración de actos mercantiles - sobre derechos personales, la participación en otras empresas, la inversión en valores, la obtención y prestación de financiamientos y garantías, la emisión y negociación de títulos de crédito, y en general, la ejecución de los actos, la celebración de los convenios y la suscripción de los documentos conducentes a la realización de los propósitos antes enunciados.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

La dirección y el manejo de todos los asuntos bienes e intereses de la sociedad están confiados a un Consejo de Administración compuesto por no menos de cinco ni mas de once consejeros propietarios con sus correspondientes suplentes, de los que el primero es designado por la Secretaría, de Marfna.

La vigilancia de la sociedad, ha sido encomendada a un comisario propietario y su respectivo suplente, ambos designados por el Secretario del Patrimonio Nacional.

#### ASTILLEROS UNIDOS DEL PACIFICO

S.A. (70)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

Esta empresa fué constituida en la Ciudad

(70) Op. Cit.

de Mazatlán, Sin. Mediante escritura pública otorgada el 29 de Mayo de 1962, la cual quedó inscrita bajo el numero 100 del volumen 40 del Libro Tercero del Registro del Comercio de la misma Ciudad.

Al año de 1966 el capital ascendió a \$ 10, 350.000.00 representado por 103500 acciones con valor nominal de \$ 1000,00 cada una. El Gobierno Federal es accionista mayoritario, al haber suscrito a través de Nacional Financiera S.A. como fiduciaria, 70,000 acciones .

La duración de la empresa se fijo en 50 años.

#### ATRIBUCIONES.

I.- La construcción y reparación de toda clase de barcos y embarcaciones;

II.- La compra y venta mercantiles en relación con el objeto anterior;

III.- El usufructo, uso, explotación o arrendamiento de los bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de sus fines sociales, y

IV.- La celebración de toda clase de contratos, la obtención de concesiones y la ejecución de cualquier acto necesario o conveniente para la realización de sus actividades.

Los anteriores fines se entienden con las siguientes limitaciones : Empresas de Radio-difusión, televisión, producción, dis-

tribución y exhibición de películas cinematográficas; de transportes marítimos, -- aéreos, terrestres, urbanos e inter-urbanos de piscicultura y pesca incluyendo las plantas empacadoras de productos marinos; de editoriales y publicidad, así como la producción, distribución, compra y venta de aguas gaseosas o sin gas, incluyendo las escencias, concentrados y jarabes que sirvan para la elaboración de -- las mismas y el embotellamiento de jugos de frutas. La sociedad no podrá dedicar se a la elaboración y distribución de productos de hule, fertilizantes y productos químicos básicos.

La sociedad no podrá adquirir propiedades dentro de la zona prohibida.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

La dirección y la administración de la empresa quedó encomendada al Consejo de Administración, integrado por el número de miembros que determine la asamblea ordinaria anual de accionistas, pero en ningún caso podrán ser menos de seis.

La vigilancia de las operaciones sociales está confiada a uno o más comisarios, según determine anualmente la asamblea de accionistas.

#### CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE -- INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS. (71)

#### ANTECEDENTES.

El 22 de Septiembre de 1949, se constitu-

(71) Op. Cit.

yó en la forma de empresa de participación estatal, bajo la razón social de --  
Constructora del Sur, S.A. de C.V.

El 23 de Agosto de 1956, cambió de deno-  
minación a Caminos Federales de Ingresos, S.A. de C.V.

Por decreto publicado en el Diario Ofi-  
cial el 31 de Julio de 1958, se creó el organismo descentralizado Caminos Fede-  
rales de Ingresos, el anterior decreto fué derogado por el publicado en el Dia-  
rio Oficial del 25 de Marzo de 1959, que dió vida a Caminos y Puentes Federa-  
les de Ingresos.

El 29 de Junio de 1963, por decreto vi-  
gente en la fecha, se modificó el anterior cambiando su denominación a Cami-  
nos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

#### LEGISLACION.

Ley Organica del Presupuesto de Egresos  
de la Federación. Diario Oficial de 31 de Diciembre de 1935.

Ley de Vfas Generales de Comunicación.  
Diario Oficial de 19 de Febrero de 1940.

Ley General de Bienes de la Nación. -  
Diario Oficial del 30 de Enero de 1969.

Ley Para el Control por Parte del Gobier-  
no Federal de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Esta-  
tal. Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Ley de Secretarías y Departamentos de Estados. Diario Oficial del 24 de Diciembre de 1958.

Ley de Inspección y Contratos y Obras Públicas. Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Ley de Inspección de Adquisiciones. Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1965 , .

Ley Federal de Trabajadores al Servicio del Estado, Diario Oficial del 28 de Diciembre de 1963.

#### ATRIBUCIONES.

El decreto vigente indica que en substitución del organismo descentralizado denominado Caminos y Puentes Federales de Ingresos, se crea, con personalidad jurídica y patrimonio propio, el organismo del mismo tipo que se denominará Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

Tiene por objeto este organismo:

I.- Administrar los caminos y puentes federales de cuota que hasta la fecha ha venido explotando Caminos y Puentes Federales de Ingresos.

II.- Administrar los puentes, inclusive los internacionales, así como las carreteras y obras adicionales o de mejoramiento que con características y finalidad análogas a las que tienen los que se mencionan en la fracción anterior, construyan la Secretaría de Obras Públicas con fondos en nue

III.- Administrar los servicios conexos a las vías de comunicación a que se refieren las dos fracciones anteriores.

IV.- Administrar los transbordadores que operaba Caminos y Puentes Federales de Ingresos, así como en los que en el futuro adquiriera el organismo para servicios marítimos y fluviales, bajo el concepto de que la operación de los transbordadores se hará de acuerdo con los requisitos de la Secretaría de Marina señalados al respecto.

V.-, Adquirir, para ser empleados en la construcción de las obras materiales propias de su Instituto, los equipos necesarios para ese fin, sin perjuicio de poderlos alquilar a dependencias oficiales, organismos descentralizados, empresas de participación estatal y a particulares; los equipos de que se trata solo podrán alquilarse a particulares cuando estén satisfechas las necesidades del sector público.

VI.- Establecer y administrar plantas elaboradoras de productos para pavimentación.

VII.- Conservar, previa la aprobación de los correspondientes programas de obras e inversiones, bajo la vigilancia de la Secretaría de Obras Públicas y con sujeción a las especificaciones de ésta, los caminos, puentes y obras adicionales y de mejoramiento de las vías, y conservar bajo la vigilancia de la Secretaría de Marina los transbordadores a que se refiere la fracción IV de este artículo.

VIII.- Percibir todos los furtos que pro ---

duzcan los bienes que integran su patrimonio y,

IX.- Invertir sus remanentes en la construcción de nuevas obras públicas y en el establecimiento de los servicios de beneficio colectivo que le corresponden en los terminos de este decreto, previa la satisfacción de las disposiciones relativas del acuerdo Presidencial de 29 de Junio de 1959.

El patrimonio de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos se integrará con:

a) El activo y el pasivo que hasta la fecha constituyeron el patrimonio de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

b) Las cuotas que de conformidad con las tarifas respectivas cubran los usuarios por el aprovechamiento de los caminos, puentes y transbordadores cuya administración tenga a su cargo el organismo.

c) Los productos de la explotación de los servicios conexos a las vías de comunicación que administre el organismo.

d) Las rentas que se obtengan por el alquiler de máquinas de construcción.

e) Los ingresos provenientes de la explotación industrial de sus plantas elaboradoras de productos para la pavimentación y,

f) En general, los frutos y productos de cualquier clase que se obtengan de sus bienes y los créditos, subsidios, aportacio

nes o donativos que por cualquier concepto reciba.

Son organos de dirección y administración de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, gerárquicamente considerados:

El Consejo de Administración y el Director General.

El Consejo de Administración estará integrado por siete miembros, que serán designados de la siguiente manera: Uno por la Secretaría de Obras Públicas que será Secretario del Ramo; uno por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que será el Secretario o Subsecretario del Ramo; uno por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; uno por la Secretaría del Patrimonio Nacional; uno por la Secretaría de Marina; uno por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., uno por la Asociación Mexicana de Caminos.

Serán respectivamente Presidente y Vicepresidente del Consejo, el Consejero representante de la Secretaría de Obras Públicas y el de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por cada consejero propietario habrá un suplente que solo podrá asistir con voz y voto a las sesiones del Consejo cuando el propietario respectivo no concurra.

El Consejo celebrará sesiones cuando menos una vez cada mes, de las cuales extenderá acta pomenorizada el Secretario;

funcionará válidamente con la asistencia de cinco de sus miembros, si entre ellos esta el Presidente o el Vicepresidente y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos. Si hubiere empate en la votación, el Presidente, o en su ausencia el Vicepresidente, tendrá voto de calidad.

Previa la satisfacción de los requisitos que respecto a los programas de inversión y a la aprobación de este señala el acuerdo Presidencial del 29 de Junio de 1959, la Secretaría de Obras Públicas proyectará, contratará, o construirá directamente de acuerdo con sus propias normas y especificaciones, las carreteras, los puentes y los edificios cuya administración o explotación correspondan al organismo; su costo, sobre la base de las estimaciones de las obras que se vayan ejecutando y entregando, será pagado por la institución, la cual pondrá la obra en servicio tan pronto como le sea entregado, el propio organismo podrá poner en servicio tramos totalmente construidos de una obra determinada cuando así convenga.

No podrá ponerse en vigor ninguna tarifa relativa al pago de cuotas por el aprovechamiento de los caminos, puentes y transbordadores a que se refiere este decreto, sino esta autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa su consideración por el Consejo de Administración.

Todos los caminos, puentes y demás bienes que administre o explote son propiedad de la Nación en los términos de la Ley General de Bienes Nacionales.

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, esta exentos de acuerdo con las Leyes respectivas, del pago de los impuestos sobre la renta de ingresos mercantiles.

El impuesto del timbre cuando intervengan particulares será cubierto por estos.

Tratándose del impuesto de los Estados, Departamento del Distrito Federal o Municipios, se atenderá a lo dispuesto por el artículo VII de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Todos los empleados y trabajadores que presten sus servicios a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos estarán sujetos a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Queda reservado a los Tribunales Federales el conocimiento y resolución de todas las controversias en que sea parte Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos.

El presente decreto entrará en vigor tres días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, derogando el de 25 de Marzo de 1959, publicado el 3 de Junio del mismo año, por el que se creó el organismo descentralizado denominado Caminos y Puentes Federales de Ingresos.

Al entrar en vigor este decreto, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, se hará cargo inmediato del patrimonio de Caminos y Puentes Federales de Ingresos al que aquel substituye

con la suma de atribuciones que este propio decreto le confiere.

Se modifica el artículo 13 del Decreto — que creó Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, quedando en los términos siguientes:

— Todos los empleados y trabajadores que prestan sus servicios a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, se sujetarán a las disposiciones de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, reglamentaria del apartado B del artículo 123 Constitucional y para los efectos del artículo quinto en relación con el séptimo de la misma Ley, se consideran trabajadores y empleados de confianza: Miembros del Consejo de Administración, Comisario y Secretario del Consejo, Director General, Subdirector, Gerente, Subgerente, Contralores, Auditores, Asesores en todas las ramas, Secretarios Particulares, Inspectores, Supervisores, Jefes de Departamento, Superintendentes, Intendentes, Jefes de Operación, Encargados de Puentes, Jefes de Operaciones encargados de servicios de Transbordadores y demás embarcaciones de servicios, Capitanes, Jefes de Maquinas, Primer Oficial de Cubierta de Transbordadores y demás Embarcaciones de Servicio, Administradores de Servicios Conexos, Almacenistas, Pagadores, Coordinadores, Visitadores Sobre estantes.

#### FUNCIONES.

#### CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Conocer, discutir y en su caso aprobar —

todos los asuntos relacionados con: Planes y proyectos de nuevas obras o servicios, financiamientos e inversiones, el presupuesto anual de gastos, el informe, el balance y las cuentas parciales de la administración, así como nombrar al Director, al Comisario y al Secretario del Consejo; y expedir el reglamento interior.

#### DIRECCION GENERAL.

Coordinar las actividades técnicas y administrativas; administrar y representar a el organismo con las facultades de un mandatario general; asistir a las sesiones del Consejo y cumplir y hacer cumplir sus disposiciones generales y acuerdos, rendir anualmente al consejo un informe de labores realizadas, el balance y el plan de actividades a seguir.

#### GERENCIA DE EMBARCACIONES.

Planificar, desarrollar y vigilar el funcionamiento de los transbordadores, así como el desempeño del personal de los mismos.

#### GERENCIA DE LA PLANTA:

##### FUNCIONES.

Planificar, desarrollar y vigilar la producción de mezclas asfálticas y el control de calidad de las mismas, promover la venta de los productos que se elaboren; coordinar las labores de la planta de emulsiones asfálticas catiónicas, en Irapuato, Gto.

#### GERENCIA DE MAQUINARIA DE ALQUI-

LER.

Planificar, desarrollar y vigilar el alquiler de maquinaria para la construcción y proponer la adquisición de equipo.

#### SUBDIRECCION DE CONSERVACION.

Planificar, desarrollar y vigilar la aplicación de normas para la conservación de caminos, puentes y vehículos, así como la maquinaria usada para tal fin, . Coordinar las labores de la superintendencia de jardinería, maquinaria y conservación.

#### SUBDIRECCION DE OPERACION .

Planificar, desarrollar y vigilar los asuntos relacionados con el control de tránsito, los ingresos en los caminos, puentes y transbordadores; coordinar las actividades de los departamentos de inspección, ingresos, estadísticas y técnicos electrónicos.

#### SUBDIRECCION DE ADMINISTRACION.

Planificar, desarrollar y vigilar los sistemas contables y de control interior, coordinar , las actividades de los departamentos de almacen e inventarios, archivo e intendencia, caja, compras, contabilidad, control presupuestal y personal.

COMISION NACIONAL DE ENERGIA --  
NUCLEAR. (72)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

Se creó por la Ley expedida el 19 de Diciembre de 1955, publicada en el Diario Oficial el 31 del mismo mes y año, co-

mo Organo del Poder Ejecutivo Federal con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Para los efectos de esta ley son materiales atómicos, incluidos en las reservas minerales nacionales:

- a) El Uranio
- b) El Torio
- c) En General, todo elemento del que puede obtener energía por medio de reacciones nucleares, en cantidades importantes a juicio de la comisión fundado en el estudio correspondiente del consejo consultivo a que se refiere con esta ley.

#### ATRIBUCIONES.

1.- El control, la vigilancia, la coordinación, el fomento y la realización de :

- a) La exploración y la explotación de los yacimientos de materiales atómicos y otros de utilidad específica para la construcción de reactores nucleares;
- b) La posesión de , materiales atómicos;
- c) La exportación e importación de tales materiales, con autorización expresa del Presidente de la República;
- d) La importación y exportación de equipos para el aprovechamiento de la energía nuclear;
- e) El comercio y transporte interior de los-

mismos;

f) la producción y uso de energía nuclear, destinada primordialmente a satisfacer las necesidades nacionales, y

g) Las investigaciones científicas en el campo de la física nuclear y las disciplinas científicas y técnicas conexas.

II.- Asesorar al Gobierno sobre la legislación y en todos sus asuntos relacionados con esta materia, para los que sea consultada.

La Comisión Nacional de Energía Nuclear podrá conceder permiso para realizar las actividades señaladas en los incisos d), e) y f) del apartado anterior y estas estarán sujetas al control y vigilancia de la misma comisión.

La Comisión Nacional de Energía Nuclear ejercerá las funciones a que se refieren los artículos 3, 4, 5, 6 y 7 de la Ley del 31 de Diciembre de 1949 referentes a esta materia.

Las instituciones gubernamentales así como las descentralizadas, las empresas privadas y particulares que tengan información sobre yacimientos de materiales atómicos la proporcionarán a la Comisión.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

La Comisión Nacional de Energía Nuclear estará integrada por tres miembros que serán nombrados y removidos libremente por el Presidente de la República, de quien dependerán directamente el designa-

do en primer lugar actuará como presidente de la comisión en los casos de ausencia temporal de alguno de sus miembros, el Presidente de la República nombrará - sustituto.

Se crea un Consejo Consultivo integrado - por tantos miembros como a juicio del Ejecutivo sea conveniente, los que serán - nombrados y removidos libremente por él, después de considerar las opiniones de la U.N.A.M., del I.P.N., y de otras instituciones de carácter científico que es time apropiado consultar.

El consejo consultivo asesorará a la comisión y desempeñará los estudios y trabajos que éste le encomiende. Son atribuciones del Presidente de la Comisión Nacional de Energía Nuclear:

a) Tener la representación jurídica de la Comisión;

b) Convocar o presidir las juntas de la Comisión y cuando lo juzgue conveniente las del Consejo Consultivo;

c) Cumplir y ejecutar las decisiones de la Comisión;

d) Designar el personal de la Comisión, y

e) Ejercer el presupuesto de la Comisión.

La comisión adoptará las medidas para la realización de sus fines y, además:

I.- Formulará anualmente el proyecto del presupuesto de la comisión para someterlo al Presidente de la República;

2.- Encomendará al Consejo Consultivo -- las investigaciones, trabajos, peritajes y consulta de carácter científico, y

3.- Formulará el reglamento interior de la comisión.

El Consejo Consultivo designará cada dos años el presidente del mismo. En sus ausencias temporales o definitivas presidirá el que le designen, por mayoría los mismos presentes.

Se reunirá cuantas veces sea convocado -- por su presidente o por el presidente de la Comisión. Constituye quorum la reunión de la mitad más dos de sus miembros, y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos teniendo voto de calidad el que presida.

CONSTRUCTORA NACIONAL DE CARROS DE FERROCARRIL S.A. ( 73 )

#### ANTECEDENTES.

La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril S.A. es una sociedad anónima de participación estatal constituida -- según escritura pública numero 587 del 8 de Abril de 1952, ante el Notario Público No. 78 del Distrito Federal.

La empresa se constituyó con un capital -- social de \$ 25,000.000.00, posteriormente se amplió a la cantidad de 55 millones y actualmente funciona con un capital de \$ 80,000.000.00 de pesos .

El capital social está integrado por accio-

nes nominativas con valor de \$ 10.000.00 cada una divididas en dos series ( a, - b ) , las primeras representan 15 millones equivalentes a 1500 acciones ordinarias en la segunda tienen un valor total de 10 millones divididas en 1000 acciones — privilegiadas, el tiempo de duración de la empresa es de 50 años.

#### LEGISLACION.

Ley General de Sociedades Mercantiles.-

Diario Oficial del 4 de Agosto de 1934.

Ley Sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1950.

Ley de Inspección de Contratos y Obras - Públicas, Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y empresas de participación estatal, Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Acuerdo Presidencial, sobre elaboración de programas de inversiones y su vigilancia, Diario Oficial del 30 de Enero de 1969.

Acuerdo Presidencial, que regula la forma de efectuar negociaciones oficiales y gestiones oficiales o exploratorios sobre la posibilidad de acudir al mercado internacional de capitales, Diario Oficial del 15 de Diciembre de 1967.

#### ATRIBUCIONES .

Fabricar material rodante para uso ferroviario, para la construcción de vagones ferroviarios o de otras clases, con llantas de acero o de goma, de autopropulsión o de arrastre, así como para elementos necesarios para su manufactura.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

- 1.- Asamblea General.
- 2.- Consejo de Administración.
- 3.- Director General.
- 4.- Asesor Jurídico.
- 5.- Director de Planeación.
- 6.- Director de Producción.
- 7.- Director de Organización y Relaciones Industriales.
- 8.- Director de Adquisiciones.
- 9.- Director Comercial.
- 10.- Contralor General encargado de la Dirección de Fianzas.
- 11.- Director Adjunto.
- 12.- Asesorías.
- 13.- Auditoría Interna.
- 14.- Relaciones Públicas.

#### FUNCIONES.

### 1.- Asamblea General.

Ser el órgano supremo de la sociedad, acordar y ratificar todos los actos y operaciones en la misma; así como elegir a los miembros del Consejo de Administración y los demás que les concede la Ley de Sociedades Mercantiles.

### 2.- Consejo de Administración.

Planear, establecer y ejecutar los actos inherentes al objeto de la sociedad, salvo aquellos encomendados a la Asamblea de Accionistas; nombrar y remover libremente al Director, funcionarios subordinados, fijar las facultades y obligaciones de los mismos.

Celebrar, Transferir, Modificar y Extinguir toda clase de contratos convenios y demás actos jurídicos.

Aprobar el establecimiento de toda clase de dependencias, oficinas y despachos que estime convenientes.

Adquirir bienes, muebles e inmuebles que permitan las leyes por acuerdo de la Asamblea General de Accionistas de enajenarlos, hipotecarlos o de otra manera gravarlos.

### 3.- Director General.

Dirigir la explotación de la empresa y la administración de los bienes; encargarse de ejecutar las resoluciones de la Asamblea y del Consejo; formular los presupuestos de gastos para su aprobación por el consejo; así como otorgar y suscribir títulos de crédito.

Representar legalmente a la sociedad con todas las facultades de un mandatario legal para actos de administración, pleitos y cobranzas; llevar la firma social cuando ejercite sus facultades así como enajenar o gravar los bienes muebles o instalaciones industriales de la sociedad .

4.- Asesor Jurídico.

Asesorar al Director General en los asuntos que le encomienden.

5.- Director de Planeación.

Programar las inversiones y las actividades de producción, estudiar los mercados y valorarlos, así como controlar el cumplimiento de los programas.

6.- Director de Producción.

Ejecutar los programas de producción.

7.- Director de Organización y Relaciones industriales.

Ejecutar los programas de organización de sistemas y procedimientos ; organizar y controlar los centros de procesamiento electrónico, establecer y mantener las relaciones entre la empresa y sus trabajadores, así como controlar y vigilar el cumplimiento de los contratos colectivos de trabajo.

DIESEL NACIONAL , S.A. ( 74 )

ANTECEDENTES.

La Diesel Nacional S.A., es una Sociedad Anónima de participación estatal fundada el 28 de Julio de 1951, según acta-538 del Notario No. 78 del Distrito Federal, fueron socios fundadores de la empresa del Gobierno Federal y la empresa Fiat, sociedad por acciones de Turing, Italia, y un grupo de personas naturales.

La empresa se funda con un capital social de \$ 75,000,000.00 para el 5 de Noviembre de 1957 la asamblea general extraordinaria de accionistas decretó aumentar el capital inicial en ciento setenta y cinco millones de pesos, con lo que se alcanzó un monto de doscientos cincuenta millones de pesos. La sociedad tendrá como tiempo de duración 50 años.

El capital social está integrado por acciones con valor nominal de \$ 100.00 cada una, divididas en dos series nominativas "a" y "b"; las primeras sólo pueden ser adquiridas por mexicanos y representan el 51 % del capital total, las segundas pueden adquirirse libremente mientras no hayan sido liberadas, y representan el 49 % del capital.

#### LEGISLACION.

Ley General de Sociedades Mercantiles, - Diario Oficial del 4 de Agosto de 1934, así como las demás leyes y acuerdos presidenciales enunciados en el capítulo relativo a la Constructora Nacional de Camión de Ferrocarril S.A., mencionado con anterioridad.

#### ATRIBUCIONES.

1.- Producir, fabricar y ensamblar camio-

nes, tractores y vehículos en general, según el principio dice;

2.- Fabricar los motores Diesel para los vehículos mencionados;

3.- Fabricar accesorios, partes sueltas y piezas de repuesto de los vehículos y motores;

4.- Producir, fabricar y ensamblar cualquier otro tipo de vehículos y motores automotrices;

5.- Distribuir los vehículos y motores, así como ofrecer el servicio de reparación y reacondicionamiento de los mismos;

6.-<sup>a</sup> Desarrollar y ejecutar toda clase de actividades industriales y comerciales, similares o conexas de los objetos señalados y,

7.- Especialmente representar a los fabricantes de vehículos de motores de toda clase de accesorios para los mismos, así como ser distribuidor de uno y otros.

8.- Adquirir los bienes muebles y los inmuebles para sus actividades y,

9.- Celebrar todos los contratos y ejecutar todos los actos necesarios y convenientes para la realización de su objeto.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

Asamblea de Accionistas.

Consejo de Administración.

Director General.

Asesor Jurídico.

Director Adjunto.

Auditoría Interna.

Asesorías.

Relaciones Públicas.

Director de Planeación.

Director de Producción.

Director de Organización y Relaciones Industriales.

Director de Adquisiciones.

Director Comercial.

Contralor General encargado de la Dirección de Finanzas.

#### FUNCIONES.

Asamblea de Accionistas.

Discutir y aprobar o desaprobar el balance anual, junto con el informe general sobre la marcha de los negocios de la sociedad. Acordar el pago de honorarios y gratificaciones a los consejeros, comisarios y demás funcionarios que la asamblea tenga a bien designar.

Disolver y aprobar sobre el particular, por acuerdo de una mayoría de fondos equivalentes al 75% del capital social, así co

no dictar las disposiciones que han de observarse en caso de liquidación o disolución de la sociedad.

Acordar, por una mayoría de votos que represente el 50 % del capital social, la venta total de los bienes de la sociedad, y los demás que le fijen la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Consejo de Administración.

Planear, establecer y ejecutar los actos inherentes al objeto de la sociedad, salvo aquellos encomendados a la asamblea de accionistas; nombrar y remover libremente al Director General, funcionarios subordinados y el personal en general; fijar las facultades y obligaciones de los mismos.

Celebrar, transferir, modificar y extinguir toda clase de contratos, convenios y demás actos jurídicos.

Aprobar el establecimiento de toda clase de dependencias, oficinas, sucursales, almacenes y bodegas propiedad de la sociedad.

Director General.

Tendrá las facultades y obligaciones que el consejo de Administración le otorgue y su cargo será compatible con el de consejero.

Asesor Jurídico.

Asesorar al Director General en los asuntos-

que le encomiende.

Director Adjunto.

Auxiliar a la Dirección General en las funciones que le delegue.

Director de Planeación.

Programar las inversiones de las actividades de producción, estudiar los mercados y valuarlos, así como controlar el cumplimiento de los programas.

Director de Producción.

Ejecutar los programas de producción.

Director de Organización y Relaciones Industriales.

Ejecutar los programas de organización de sistemas y procedimientos; organizar y controlar los centros de procesamiento electrónico. Establecer y mantener las relaciones entre la empresa y sus trabajadores, así como controlar y vigilar el cumplimiento de los contratos colectivos de trabajo.

Director de Adquisiciones.

Contratar y adquirir las mercancías necesarias para el consumo requerido por el programa de producción.

Director Comercial.

Promover y efectuar la venta de mercancías.

cias que produce la empresa, tanto para las otras unidades del complejo, como para el mercado nacional o extranjero.

Contralor General encargado de la Dirección de Finanzas.

Ejercer las actividades propias del control contable de la empresa y formular los programas financieros, así como los presupuestos que deba examinar y, en su caso aprobar la dirección general previamente a que los mismos sean considerados por el Consejo de Administración.

FERROCARRIL DE CHIHUAHUA AL PACIFICO, S.A. (75)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

En acuerdo Presidencial del 11 de Noviembre de 1953, se ordenó la organización de esta empresa, con motivos de la fusión del Ferrocarril Kansas City, México y Oriente y el Ferrocarril del Noroeste de México, la cual quedó constituida por escritura pública otorgada el 12 de Enero de 1955 por los Secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público.

El domicilio de la sociedad es la Ciudad de México y su duración será de setenta años.

El capital será de ciento veintisiete mil novecientos sesenta y cinco mil pesos, dividido en ciento veintisiete mil novecientos sesenta y cinco acciones con valor nominal de mil pesos cada una, de ellas corresponde al Gobierno

no Federal 127061 mismas que son inalienables.

El artículo noveno de los estatutos dispone que en todo tiempo el Gobierno Federal deberá ser dueño de acciones que representen cuando menos el 51 % del capital social.

#### ATRIBUCIONES.

I.- Explotar las concesiones otorgadas por el Gobierno Federal a las compañías de los Ferrocarriles ex Kansas City, México y Oriente y del Noroeste, que por virtud de la fusión de estas sociedades quedan transmitidas a la nueva que resulta de ella.

II.- Adquirir, poseer y explotar y enajenar por cualquier título legal las concesiones, derechos y propiedades que las dos sociedades fusionadas transmiten a la sociedad que de su fusión resulta, así como -- los bienes y derechos que en lo futuro le transfiera cualquier persona física o moral que posea o explote líneas ferreas o de transporte por tierra, aire o agua o cualquier servicio anexo a dichas líneas.

III.- Encargarse de toda clase de transportes por tierra, aire o agua con las industrias o servicios anexas o conexos que estimen convenientes o lucrativos en cuanto tiendan al desarrollo o mejoramiento de los servicios que prestaban los ferrocarriles Kansas City, México y Oriente y del Noroeste.

IV.- Adquirir o poseer bienes muebles e inmuebles de todas especies, construir líneas ferreas y ejecutar obras de cualquier

genero.

V.- Proveer al establecimiento o desarrollo de compañías o empresas que tengan por objeto alguno o algunos de los que expresa la fracción anterior; la producción o comercio de materias o efectos propios para el consumo de la sociedad o para el desarrollo de sus propiedades; adquirir acciones y en general títulos de crédito en dichas empresas y tener participación en ellas en cualquier forma, con facultad de ejercitar todos los derechos inherentes a esas acciones, bienes y demás títulos.

VI.- Ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos de orden civil, mercantil, de trabajo o administrativo que fueren propios para realizar los fines de la sociedad, incluso operaciones de crédito que no estén reservadas por las leyes a las instituciones de crédito, suscribir títulos de crédito, prestar garantías y en general hacer y ejecutar todos los contratos y actos que de una manera directa o indirecta se relacionen con los objetos de la sociedad.

VII.- Se faculta al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas para que por sí, o por medio de su representante, gestione la inclusión en la escritura constitutiva de la sociedad, de todas las cláusulas necesarias conforme a la ley General de Sociedades Mercantiles y de cuantas estipulaciones sean convenientes para la observación y cumplimiento de las bases anteriores.

La administración de la sociedad esta a cargo de un Consejo, integrado por siete miembros y sus respectivos suplentes, de ellos el Gobierno Federal designará cinco propietarios y cinco suplentes, los accionistas minoritarios tienen derecho a designar otro consejero y su suplente.

El último representa al Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Preside el Consejo el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

El Gerente General es designado por la Asamblea General de Accionistas o por el Consejo de Administración.

La vigilancia de la sociedad se encomienda a dos comisarios, uno designado por el Gobierno Federal y el otro por la mayoría de los accionistas que representen las demás acciones que no pertenecen al Gobierno Federal.

FERROCARRILES DEL PACIFICO, S.A. de  
C.V. (76)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

Mediante el decreto de 27 de Febrero de 1952, se desincorporan del dominio público nacional los bienes que adquirió el Gobierno Federal de la Compañía de Ferrocarriles Sud-Pacífico de México ( por contrato de compraventa de 21 de Diciembre de 1951 ) y se ordena la constitución de la empresa mencionada.

Dicho decreto, a do el 27 de febrero de -

1952 y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 8 de Marzo del mismo año fué modificado por otro del 2 de Junio de 1954 publicado en el Diario Oficial del 22 del mismo mes y año.

El capital de la sociedad se integrará con:

a) La aportación que haga el Gobierno Federal, de todas las cosas corporeas e incorporeas, derechos, concesiones y en general de todos los bienes que adquirió en los terminos del contrato de compra - venta de que trata el artículo primero y de los posteriormente afectados en los servicios, y en su caso de las utilidades, frutos y productos percibidos y obtenidos hasta ahora y de los que el propio Gobierno perciba u obtenga de tales bienes hasta el día en que se constituya la sociedad.

b) La aportación de la cantidad de \$ --- 8,000,000.00 destinados por el Gobierno Federal en concepto de capital de aportación y para otros gastos del ferrocarril y por la de cualquier otras cantidades que destinara para el mismo fin con posterioridad a la expedición de este decreto.

c) Las aportaciones que efectua el mismo Gobierno con motivo de los aumentos del Capital Social que se decreten. Estas aportaciones podran consistir en numerario, créditos, otros derechos, subsidios y cualesquiera otros bienes corporeos utiles para los objetos de la sociedad.

d) Los aportes de que se tratan las tres --- fracciones anteriores estaran representadas por las acciones de la segunda serie-

" b " según lo expresa el artículo sexto .

e) Las aportaciones que hagan los particulares o las instituciones públicas o privadas que estaran representadas por acciones de la primera serie o serie " a " de que trata el artículo sexto.

#### ATRIBUCIONES.

La sociedad tendrá por objeto la incorporación y explotación de las propiedades y derechos comparados por el Gobierno Federal de la compañía de Ferrocarriles Sud - Pacificos de México, así como de los bienes destinados o que en lo futuro se destinen al propio Ferrocarril, y gozará así mismo de las siguientes facultades y autorizaciones;

I.- Adquirir, poseer, explotar y enajenar por cualquier título legal, en los términos que establezcan la Escritura Constitutiva y los Estatutos de la Sociedad, las concesiones, derechos y propiedades que la compañía del Ferrocarril Sud - Pacifico de México vendió al Gobierno Federal así como los bienes a ellos anexados por el mismo y los bienes y derechos que le transfiera cualquiera persona o cualquiera compañía o empresa que posea o explote líneas ferreas o transportes por tierra, por aire o por agua o cualquier servicio anexo a dichas líneas;

II.- Encargarse de toda clase de transporte por tierra, aire o agua con las industrias o servicios anexas o conexos que estime conveniente o lucrativo en cuanto tiendan al desarrollo y mejoramiento de los que prestó la Compañía de Ferrocarriles Sud - Pacificos de México ; y al efec

to adquirir y poseer bienes muebles e inmuebles de toda especie, construir líneas ferreas y ejecutar obras de cualquier género.

III.- Proveer al establecimiento o desarrollo de compañías o empresas que tengan por objeto alguno o algunos de los que expresa la fracción anterior, la producción o comercio de materias o efectos propios para el consumo de la sociedad; o el desarrollo de sus propiedades, podrá por tanto poseer acciones, y en general títulos de crédito en dichas empresas, y tener participación en ellas en cualquier forma, con facultad de ejercer todos los derechos inherentes a estas acciones, bonos y títulos.

IV.- Ejecutar todos los actos celebrados con contratos ordinarios civiles, mercantiles, de trabajo y administrativos que fueren propios para realizar los fines de la sociedad incluso operaciones de crédito que no esten reservadas por las leyes a personas determinadas, suscribir títulos de crédito en general; etc... Prestar garantías y en general, hacer cuanto fuere conexo en los objetos que expresan las fracciones anteriores, con plena capacidad jurídica para todo lo que esta permitido por la ley a las sociedades de su clase, o esté autorizado por éste decreto o por los demás que expidiere el Ejecutivo Federal, en uso de las facultades conferidas por el Congreso de la Union, como en el proemio del presente se expresa.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

La administración de la sociedad estará a cargo de un Consejo de Administración que se integrará con siete miembros,

que podrán ser o no accionistas . El Gobierno como titular de la mayoría de las acciones tendrá derecho a designar cuatro consejeros; al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ; a la persona que para ese efecto designe la Nacional Financiera S.A. y dos consejeros más .

El Sindicato de Trabajadores al Servicio del Ferrocarril tendrá derecho a que su Secretario General sea consejero también.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO . ( 77 )

#### ANTECEDENTES .

El 28 de Marzo de 1908 se firma el acta constitutiva de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Mexico S.A.

En el acuerdo del 24 de Mayo de 1937 se expropiaron los bienes de la empresa, y por decreto del 25 de Junio de 1937 se modifica la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creándose el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de Mexico, que se encargó de la administración de los bienes expropiados. El 30 de Abril de 1938 se publica la ley que crea la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, la cual fué derogada por la Ley del 31 de Diciembre de 1940, ésta a su vez, creó, con el carácter de corporación pública descentralizada, los Ferrocarriles Nacionales de México.

El 30 de Diciembre del mismo año se publica la Ley Orgánica que creó el organismo público descentralizado denominado

Ferrocarriles Nacionales de México.

LEGISLACION.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Diario Oficial del 5 de Febrero de 1917.

Ley Organica de los Ferrocarriles Nacionales de México, Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1948.

Ley de Vías Generales de Comunicación -  
Diario Oficial del 19 de Enero de 1940.

Ley Federal del Trabajo; Diario Oficial -  
del 28 de Agosto de 1931.

Ley para el Control por parte del Gobierno Federal de los Organismos Descentralizados y empresas de Participación Estatal; Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Ley de Inspección de Adquisiciones ; Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1965.

Ley de Inspección de Contratos y Obras -  
Públicas; Diario Oficial del 4 de Enero de 1966.

Ley de Secretarías y Departamentos de Estados; Diario Oficial del 24 de Diciembre de 1958.

Ley Organica del Presupuesto de Egresos -  
de la Federación y su reglamento; Diario Oficial del 31 de Diciembre de 1935.

Reglamentos de : Provisión de Carros, de -

transportes, tarifas de cobro de demoras, piso y rentas, para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, para inspectores de carga; para tráfico de pasajeros, de labores, y de auditores de trenes, .

Contrato Colectivo de Trabajo celebrado con el Sindicato de Ferrocarrileros de la República Mexicana.

#### ATRIBUCIONES.

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, Diario Oficial del 30 de Diciembre de 1948, dicha ley señala que para la administración de los Ferrocarriles Nacionales, se crea, con patrimonio y personalidad jurídica propios un organismo público descentralizado que se denominó Ferrocarriles Nacionales de México.

El patrimonio de dicha empresa descentralizada estará constituido por los bienes que formaron el patrimonio y la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México anteriores, y las líneas férreas y bienes que a ella aportare el Gobierno Federal y los que adquiriera en lo futuro.

Son facultades de su Consejo de Administración :

I.- Formular el programa general de administración y reglamentos necesarios;

II.- Dictaminar y aprobar el presupuesto anual de egresos y la estimación de ingresos para el año siguiente, que le someta el Gobierno Federal;

III.- Discutir y aprobar el plan de adiciones y mejoras que fomule la Gerencia General y vigilar su ejecución;

IV.- Discutir y aprobar los dictámenes que presenten las Comisiones del Consejo en los asuntos que a las mismas les están encomendados;

V.- Fijar el porcentaje de los ingresos brutos que se destinen a la operación durante cada ejercicio anual;

VI.- Establecer el régimen de jubilaciones que permanentemente deba regir en la institución;

VII.- Discutir y aprobar, en su caso, el balance anual y los informes financieros que le presente la Gerencia General;

VIII.- Discutir y aprobar, en su caso, los proyectos de modificación de tarifas que le presente la Gerencia General;

IX.- Discutir y aprobar los empréstitos que proponga la Gerencia General;

X.- Discutir y Aprobar los proyectos que fomule el Gerente General, sobre construcción de nuevas líneas o ramales y rehabilitación integrales;

XI.- Resolver en los términos de las disposiciones vigentes en materia de trabajo, sobre movilización de personal, su presión o creación de divisiones, distritos, talleres, oficinas y fijación de horarios de labores; medidas que, para tal efecto, deberá someter a su considera-

ción el Gerente General;

XII.- Fijación de las normas sobre vacaciones de los trabajadores del sistema;

XIII.- Resolver sobre los problemas de trabajo que se presenten a la administración y que por su importancia le sean sometidos por el Gerente General, y

XIV.- Decidir sobre los demás asuntos que planteen la Gerencia General y las Comisiones del Consejo de acuerdo con sus facultades.

#### ESTRUCTURA ORGANICA.

Consejo de Administración.

Gerente General.

Contraloría General

Subgerencia de Administración.

Subgerencia de Finanzas.

Oficialía Mayor.

Subgerencia de Adquisiciones.

Subgerencia de Operación.

Subgerencia de Tráfico

Subgerencia de Vías y Estructuras.

Subgerencia de Fuerza Motriz, y Equipo

de Arrastre.

Ayudantía de Planeación.

**FUNCIONES:**

Consejo de Administración.

Formular el programa general de administración y reglamentos necesarios. Dictaminar y aprobar los siguientes asuntos: el presupuesto anual de egresos; el balance anual y los informes financieros; la modificación de tarifas; los empréstitos ; movilización de personal; supresión o creación de división de divisiones, distritos, corridas, talleres, oficinas y fijación de horarios de labores, vacaciones y jubilaciones.

El Presidente del Consejo de Administración tendrá facultades de un mandatario general, para administrar y ejercer actos de dominio. Formular y presentar al consejo los siguientes asuntos: Presupuestos anual de egresos e ingresos; planes de organización, administración, funcionamiento, manejo y explotación del sistema; el balance anual y los informes financieros bimestrales; los pagos y gastos de adquisiciones; cuestiones de trabajo, organización interna y financiera. Ejecutar los acuerdos del Consejo.

Contraloría General.

Dirigir, estudiar, evaluar, coordinar y asesorar en lo referente a sistemas de organización; llevar las relaciones con la Secretaría del Patrimonio Nacional y los auditores externos.

Subgerencia de Administración.

Supervisar y dirigir lo relativo a personal,

asuntos legales, asistencias médicas, prestaciones sociales y administración del Instituto de Capacitación.

Subgerencia de Finanzas.

Tiene a su cargo los asuntos relacionados con el carácter financiero y contable del organismo.

Oficialía Mayor.

Formular programas de adquisición y conservación de mobiliario, equipo y vehículos; autorizar el pago al personal de la Gerencia; expedir pases y órdenes de pasaje; vigilar el cumplimiento de los acuerdos del Gerente General.

Subgerencia de Adquisiciones.

Recibir y analizar las adquisiciones; inspeccionar la calidad y volumen de éstas mismas; vigilar el ejercicio del presupuesto de adquisiciones.

Subgerencia de Operación.

Aplicar métodos de operación; distribuir la fuerza tractiva; operar el sistema de señales; revisar, aprobar y editar los horarios que rigen el movimiento de trenes.

Subgerencia de Tráfico.

Realizar el estudio para fijar el precio de los servicios prestados y promover su venta.

Subgerencia de Vías y Estructuras.

Programar la conservación y renovación de vías, estructuras, terminales, talleres, telecomunicaciones y señalización en el sistema.

Subgerencia de Fuerza Motriz y Equipo de Arrastre.

Formular los planes de reparación, conservación y mantenimiento del equipo tractivo y de arrastre.

Ayudantía de Planeación.

Decretar las deficiencias que afectan al servicio, sus causas y consecuencias; sugerir sus soluciones.

FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE,  
S.A. de C.V. (78)

#### ANTECEDENTES Y BASES LEGALES.

Esta empresa se constituyó como Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S.A., el 10. de Noviembre de 1902, en la Ciudad de Mérida, Yuc., con capital inicial de veintitres millones de pesos.

En el año de 1953 se aumentó el capital social con una aportación que igualó a la inicial, cuyas acciones se dieron en pago al Gobierno Federal.

En la Asamblea General de Accionistas de 27 de Enero de 1964, se determinó transformar la sociedad de capital variable, y aumentar el mismo a ciento diez millones de pesos.

Por decreto Presidencial del 14 de Agosto de 1968, publicado en el Diario Oficial del 29 del mismo mes y año se ordenó - la aportación a Ferrocarriles Unidos de Yucatán , S.A. de C.V., de todos los - bienes que constituyeron el sistema denominado Ferrocarril del Sureste, que admi nistraba en forma directa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; dichos bienes se desincorporan del dominio público de la Federación y pasan a formar parte e incrementan el patrimonio de la empresa citada en primer término , misma que cambia su denominación a la actual.

El capital está representado por tres series de acciones : serie " A " , compuesta por 87,421 acciones con valor de \$ 1000.00 cada una, suscritas por el Gobierno Federal; de ellas se pagaron 44,421 y el resto se pagará con inversiones; la serie " B " esta representada por 15.100 acciones - del mismo valor nominal, suscritas y pagadas por el Gobierno del Estado de Yuca tán y la serie " C " con 7479 acciones, suscritas por particulares.

Las de la serie " A " serán siempre suscri- tas por el Gobierno Federal; cuando se acuerden posteriores aumentos de capital para pagar con acciones, adeudos al Gobierno Federal, dicho aumento será repre- sentado por acciones clase " A " segunda serie.

Las acciones propiedad del Gobierno Fede- ral, no podrán ser enajenadas o gravadas, ni en forma alguna comprometidas. — Dan al Gobierno Federal derecho para designar tres consejeros propietarios con - sus respectivos suplentes, así como, en union del Gobierno de Yucatán, un Comi

sario propietario y un suplente.

Las acciones clase " B ", otorgan derecho al Gobierno de Yucatán a designar también dos consejeros propietarios y dos suplentes.

El domicilio social es la Ciudad de Mérida, pudiendo establecer agencias y sucursales en cualquier parte de la República o del extranjero, previo acuerdo del Consejo de Administración, así como sus -- domicilios convencionales.

#### ATRIBUCIONES.

I.- La explotación de la concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a : Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, S.A., compañía Peninsular de Ferrocarriles S.A., Compañía Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso S.A., Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio S.A. y Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso S.A. que se fusionaron -- y que fueron cedidas a Ferrocarriles Unidos de Yucatán;

II.- La explotación de los Ferrocarriles, - Muelles, Almacenes, Derechos y demás bienes muebles e inmuebles que pertenecen a la sociedad;

III.- La explotación del negocio de almacenaje y de cualesquiera otros, relacionados con Ferrocarriles y Muelles;

IV.- La explotación de nuevas concesiones

que pueda otorgar en lo futuro el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y

V.- Ejecutar todos los actos y celebrar -- todos los contratos relacionados con los objetos anteriores.

#### ESTRUCTURA ORGANICA:

Los Ferrocarriles Unidos del Sureste S.A. de C.V. se gobiernan por un Consejo de Administración, integrado por siete -- miembros; cinco designados por los tenedores de las primeras series y los dos restantes y sus suplentes son nombrados de la siguiente manera: Uno por los tenedores de la serie " C " , y otro por la sección XXXVII del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

JUNTA DIRECTIVA DE PUERTOS LIBRES -- MEXICANOS . (79)

#### ANTECEDENTES Y BASE LEGAL.

La Junta fué instituída por la Ley de Puertos Libres Mexicanos del 17 de Septiembre de 1946, publicada en el Diario Oficial del 11 de Octubre del mismo año.

La Junta Directiva de los Puertos Libres -- Mexicanos tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, el cual se integrará con :

a) Las aportaciones que le hagan el Go --  
bierno Federal, los de los Estados y los Municipios;

b) Los ingresos que se obtengan a consecuencia de la explotación de los puertos libres;

c) Los ingresos que deriven de sus propias gestiones.

#### ATRIBUCIONES.

I.- Ejecutar todas las obras materiales que se requieran para los servicios de los Puertos Libres, así como aquellas a que se refiere el artículo 15 de esta ley, y la conservación y mejoramiento de las mismas. La ejecución de estas obras se hará sin intervención de cualesquiera otras autoridades, salvo la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

II.- Celebrar contratos que no transfieran el dominio y que sean relativos al uso de la tierra, al almacenamiento de mercancías, a la explotación de muelles, al arrendamiento de almacenes propios, al establecimiento de almacenes, fábricas, talleres, astilleros y muelles particulares, así como de Bancos, sus agencias y sucursales, comercios y en general todos los servicios públicos, dentro de los Puertos Libres, todo ello se hará de acuerdo con las tarifas y reglamentos interiores que expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

III.- Establecer y explotar, dentro del perímetro de los Puertos Libres, almacenes Generales de Depósito de la clase a que se refiere la fracción III del artículo 51 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares y para expedir certificados de depósito, y bonos -

de prenda sobre las mercancías que en ellos se almacenan, sujetándose al efecto las disposiciones aplicables de esa Ley y la General de Títulos y Operaciones de Crédito con excepción de aquellas que se contraen a la comprobación e inversión del capital mínimo requerido para el establecimiento de esa clase de almacenes y a la limitación para expedir certificados de depósito;

IV.- Formular las tarifas relativas a todos los servicios de suministro, sometiéndolas a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como a la de Comunicaciones y Obras Públicas, en su caso;

V.- Utilizar los servicios de agrupaciones obreras o de cualesquiera otras personas que juzgue pertinentes, para la ejecución de toda clase de trabajos o maniobras;

VI.- Observar y ejercer la policía de Puertos, de acuerdo con la Ley respectiva, y designar al personal necesario que al efecto deba velar por su cumplimiento;

VII.- Designar un representante en la Comisión de Tarifas de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas;

VIII.- Intervenir en la emisión de bonos que expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a nombre de la Junta;

IX.- Expedir su reglamento interior;

X.- Designar al personal necesario, que de acuerdo con los servicios, se requiera;

XI.- Nombrar en cada uno de los Puertos Libres al superintendente, al capitán del Puerto Libre y a los prácticos necesarios, el capitán del Puerto Libre y los prácticos que se designen, tendrán las funciones y quedaran sujetos a las responsabilidades que para los mismos señala la Ley de Vías Generales de Comunicación;

XII.- Ejercer los derechos que le correspondan ante las autoridades Administrativas y Judiciales. Pudiendo celebrar transacciones y compromisos de árbitro de derecho o arbitradores, y

XIII.- Las demás que le confieran la Ley y sus reglamentos.

#### ESTRUCTURA ORGANICA:

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, delegara sus facultades de organización, administración y dirección de los Puertos Libres, en su organismo público descentralizado que se denominará Junta Directiva de los Puertos Libres Mexicanos, la cual se integrará con cinco miembros, de los cuales uno desempeñara las funciones de Gerentes. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público contratará los servicios de cada uno de los miembros de la Junta Directiva, por un plazo no menos de cinco años, en la inteligencia de que de no rescindir esos contratos al finalizar el plazo, se entenderán prorrogados por igual tiempo.

JUNTAS FEDERALES DE MEJORAS MATERIALES. (80)

#### ANTECEDENTE Y BASE LEGAL.

Dichas Juntas que con anterioridad funcionaban al amparo de la Ley de Juntas Federales de Mejoras Materiales, de 29 de Agosto de 1934, en la actualidad se rigen por la Ley expedida el 30 de Diciembre de 1947, publicada en el Diario Oficial del 13 de Enero de 1948, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

Las Juntas Federales de Mejoras Materiales administrarán el patrimonio que la ley les señala, invirtiéndolo en obras de beneficio del lugar de su residencia y se establecerán en aquellos lugares donde se recauden el impuesto adicional a que se refiere el artículo séptimo fracción I de esta Ley, salvo que los ingresos sean insuficientes para el sostenimiento de la junta, en cuyo caso la Secretaría del Patrimonio Nacional se substituirá a ella, como titular y ejecutará las obras que la Ley les encomiende.

#### SERVICIO DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL. (81)

Este organismo se rige por la ley expedida el 30 de Diciembre de 1955. La institución que analizamos es un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Está dirigido por un consejo de administración compuesto de seis miembros los cuales son presididos por el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

#### SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO. (82)

(81) Op. Cit.

(82) Op. Cit.

Es un organismo público descentralizado - con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado por decreto Presidencial - del 19 de Abril de 1967. Su estructura orgánica se encuentra constituida al igual que la anterior analizada.

Dentro del sector paraestatal, es una de - las instituciones de más reciente creación que ha venido a resolver el problema - de comunicación y transporte de la masa popular, con los consecuentes benefi-- cios que se obtienen por el servicio a cambio de un precio accesible.

CONCLUSIONES:

## CONCLUSIONES:

PRIMERA.- Estimo que las comunicaciones constituyen la premisa fundamental en la cooperación y comprensión internacional, proyectando su impacto en tres campos perfectamente delimitados:

- a) En la persona humana;
- b) En la Sociedad Local y,
- c) En la Comunidad Internacional.

SEGUNDA.- Considero que las comunicaciones constituyen un fenómeno plurivalente, integrado por elementos de orden sociológico, económico, cultural, jurídico, etc., y las mismas son productos de la mente del hombre y por tanto en constante transformación. Los sistemas de comunicación empleados a principios de Siglo, hoy nos resultan francamente irrisorios, aunque ellos precisamente hayan sentado las bases sobre las cuales descansan los cimientos de los actuales sistemas de comunicación. La naturaleza de las comunicaciones — tiende a ser mutante, conforme cambien las circunstancias que las rijan, procurando siempre adaptarse a la época en que surjan con el fin de lograr el propósito para el cual fueron creadas.

TERCERA.- Las comunicaciones por ser esencia y naturaleza conforme al carácter social del hombre, fortifican la amistad entre los pueblos y — son el medio idóneo para acrecentar la cultura universal. Podría asegurarse sin —

temor a incurrir en equivocación o exceso, que las comunicaciones garantizan — la difusión del conocimiento humano y contribuyen a conservar las relaciones entre los pueblos, convirtiéndose así en un agente eficaz de convivencia humana.

CUARTA.— La ignorancia provocada por el distanciamiento social entre los hombres y los grupos, se vence con la práctica de las comunicaciones, — pues éstas contribuyen a la aproximación de los pueblos y a su colaboración en — los diversos campos de actividad, participando así en el mutuo conocimiento de — las naciones y en la formación de la conciencia de la solidaridad internacional, — poniendo a nuestro alcance a las grandes obras de la humanidad, así en el orden artístico como en el social y económico.

QUINTA.— La Política en materia de comunicaciones en nuestro país, se encuentra en manos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, — como lo establece el artículo 10 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, sin embargo encontramos aspectos de las comunicaciones que se encuentran reglamentados por la Secretaría de Gobernación como son los aspectos a que se re — fieren las fracciones XXI y XXIII del artículo 2o, del propio cuerpo legal.

SEXTA.— Debe fomentarse el interés de los países en el aprovecha — miento de los ríos, nacionales o internacionales, para fines distintos de los de — uso tradicional de la navegación, o sea, para fines de irrigación, consumo del — hombre y producción de energía eléctrica por considerar que constituyen una — — fuente apta de aprovechamiento, mediante acuerdos que al efecto se celebren.

SEPTIMA.— Debe estimarse como Ríos nacionales, tanto los que —

son navegables como los que no lo son, y que, solo atraviezan un Estado. A diferencia de los de interés Internacional que son aquéllos que separan o atraviezan varios Estados.

OCTAVA.- Considero que el curso navegable de los Rios Internacionales, deben quedar abiertos a la navegación comercial para todos los Estados del Mundo y no sólo para los Estados ribereños, pues de no serlo así, se estaría dando preferencia a los Estados que por su situación geográfica se encuentren ubicados al margen de dichos Rios. Consecuentemente, el curso navegable de un Rio Internacional debe ser considerado como una unidad navegable de interés general.

NOVENA.- Es necesario darle mayor importancia y demostrar especial interés por las vías de comunicaciones terrestres ya que son las más amplias, pues se pueden realizar por casi toda clase de medios como por ejemplo: ferrocarril, autobús, camión, autpmovil, tranvia, tracción animal, etc., independientemente de que tienen la primacia de existencia en la historia de la humanidad.

DECIMA.- Uno de los Derechos de más reciente aparición es el Derecho Aéreo y dada la internacionalidad del mismo debe propugnarse por una mejor reglamentación jurídica de la materia, pues sin lugar a duda su desarrollo técnico es más avanzado. Lo anterior se resolvería parcialmente con la intervención del Tribunal de Justicia Internacional aportando elementos para su integración.

DECIMA

PRIMERA.- La Legislación Aérea Mexicana es una de las mas com-

pletas y de las mas adelantadas de todo el mundo, pues al asistir a casi todas las Convenciones celebradas al respecto, se encuentra al día en los diferentes Tratados y Acuerdos ratificados internacionalmente hasta la fecha.

DECIMA

SEGUNDA.- Aunque nuestra legislación se encuentre bastante adelantada en el campo de las comunicaciones, en relación con otros países, es necesario todavía darle mayor alcance y unificarla en beneficio de la colectividad.

DECIMA

TERCERA.- Es necesario seguir de cerca la evolución de las comunicaciones a nivel internacional, y para tal logro, conviene basarse en una legislación comparada en materia de comunicaciones anotando las características comunes y las diferenciales de las diversas políticas y resultados obtenidos.

DECIMA

CUARTA.- Si las comunicaciones son manejadas como un instrumento al servicio del hombre en cuanto éste tenga conciencia de su más elevado destino, se convertirá en la portada majestuosa de un panorama de justicia, de libertad y convivencia pacífica de la Comunidad Internacional.

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

- A.B.C., de las Naciones Unidas, Nueva York, U.S.A., Cuarta Edición  
Publicación del Departamento de información pública de las -  
Naciones Unidas.
- ACEVEDO MORGA, Francisco Luis, Tesis del funcionamiento de la Orga-  
nización Internacional, México, D.F. 1967.
- AIGRAIN Pierre y G. Charbonnier, El hombre de ciencia en la Sociedad  
Contemporanea, Primera Edición, México, D.F., Siglo XXI, -  
Editores, S.A. 1970.
- ALEMAN VELASCO, Miguel, Los Problemas Jurídicos Internacionales de  
la Aeronavegación Civil, Segunda Edición, México, D.F., -  
Editorial Agora, S.A. 1961.
- ANTOKOLETZ, Daniel, Tratado de Derecho Internacional Público, 1944.
- AREVALO SALAS, Dora Elodia, Diez conceptos sobre Periodismo, Tesis  
Profesional, Universidad Femenina de México.
- ARGONA COLOMBO, Miguel, Clásicos del Derecho Internacional Pú-  
blico, 1953.
- AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis, La Plataforma Submarina -  
y el Derecho Internacional, Madrid, 1958.
- BALLY, Charles, El lenguaje y la vida tradicional de Amado Alonso, Ter-  
cera Edición, Editorial losada, Buenos Aires, Argentina 1962.
- BONILLA, Juan de Dios, Historia Marítima de México, Editorial Litora-  
les, México, D.F., 1962.
- BOUCART, Jaques, Fondo de los Océanos, Argentina, 1964.
- BRAM, Joseph, Lenguaje y Sociedad, Segunda Edición, Editorial Paidós,  
Madrid, 1966.
- BRIDGES, J.K., Historia de las Comunicaciones, Editorial Salvat, Méxi-  
co, D.F.

- BRIERLY, J. L., *La Ley de las Naciones*, México D.F. 1950.
- CAMPOS VELA, Alvaro, *Régimen Jurídico de Autotransporte de Carga de Concesión Federal de la Ley de Vías Generales de Comunicación*, Tesis Profesional, México, D.F. 1969.
- CARTA DE LAS NACIONES UNIDAS y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, Nueva York, U.S.A., 1969.
- CASARES ARRANGOIZ, Francisco Javier, *Plataforma Submarina*, México, D.F., 1970.
- CONSEJO NACIONAL DE TURISMO, *Turismo del Progreso, la Cultura y la Paz*, México, D.F. 1964.
- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, - Ediciones Andrade, México, D.F. 1964.
- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET, Editorial Argentina Aristides Quillet, S.A., Buenos Aires, Argentina, Tomo III, 1960.
- ENCICLOPEDIA BARSA, Tomo VI, 1967.
- ENCICLOPEDIA CIENTIFICA, PLANETAS, ESTRELLAS Y ESPACIO, C.I. John W. Clute, S.A., 1967.
- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, Ediciones Garriga, S.A., Madrid 1957, Tomo II.
- ENCICLOPEDIA INTERNACIONAL, Tomo II, Editorial Grolier, S.A.
- ENCICLOPEDIA METODICA LAROUSSE, Tomo I, Editorial Larousse, México, D.F.
- ESTRADE RODOREDA, S., *Astronáutica*, Primera Edición, Editorial Labor, S.A., Buenos Aires, Argentina, 1970.
- FRAGA, Gabino, *Derecho Administrativo*, Editorial Porrúa, México 1960.
- FARIÑA, Francisco, *Derecho Comercial Marítimo*, Casa Editorial Bosch, Barcelona, 1955.
- FRASER BOND, F., *Introducción al Periodismo*.

- FRISCHLER, Kurt, *Historia de las Armas Prodigiosas*, Primera Edición.
- GALLARD MARQUEZ, José Luis Ernesto, *Dinamismo y Fuerza Social en el Derecho Internacional Contemporáneo*, Tesis Profesional, - México, D.F. 1969.
- GAMOW, George, *La Investigación del Atómo*, Fondo de Cultura Económica.
- GARCIA AZOYTIA, Jaime, *Soberanía y Derecho Internacional*, Tesis -- Profesional, México, D.F. 1970.
- GARCIA ROBLES, *La Conferencia de Ginebra y la Anchura del Mar Territorial*, México, D.F. 1946.
- GONZALEZ RUIZ, Nicolas, *Enciclopedia del Periodismo*, Editorial Noguer, S.A., Barcelona, España, Cuarta Edición, 1966.
- GUALVILLALVI, Pedro, *Política del Comercio y de los Transportes*, Editorial Juventud, Primera Edición, Barcelona, 1950.
- HELLER HERMAN, *La Soberanía*, Editorial U.N.A.M., 1965.
- KRAPF, Kurt, *Papel e Importancia del Turismo Internacional*, Estudios -- Turfsticos, Editorial I.E.T., Madrid, Octubre-Diciembre de 1963.
- KOPAL Z. LYTTLETON R.A., Urey H.C. Macdonald G.H.F., Opik E. J., Gregory R.L., Johnson R.W., Lowman Jr. P.D., Meyer A.J., Berry Ch. A., Malina F.J., *La Luna y el Hombre*, Primera Edición, México, D.F., Editorial Siglo XXI, Editores, - S.A. 1970.
- LAROUSSE UNIVERSAL ILUSTRADO, Tomo I, Editorial Larousse, México.
- LEY DE SECRETARIAS Y DEPARTAMENTOS DE ESTADO, Ediciones Andrade, México, D.F. 1964.
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, Ediciones Andrade, - México, D.F. 1964.
- LOPEZ VILLAMIL, Humberto, *La Plataforma Continental y los Problemas Jurídicos del Mar*, Madrid, 1958.

MANUAL DE ORGANIZACION DEL GOBIERNO FEDERAL, De 1969 a -  
1970, Secretaría de la Presidencia, Comisión de Administra-  
ción Pública.

MARTINEZ LUBRERAS, La libertad de los mares y sus limitaciones, Ma-  
drid, 1911.

MELESIOL MONTOYA, Octavio, El Mar Territorial y la llamada zona -  
contigua en el Derecho Internacional, México, D.F. 1964.

POSADAS SOLIS, Marta Evelyn, Enfoque del Periodismo en la Cultura, -  
Tesis Profesional, México, D.F. 1969.

REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS, Edi-  
ciones Andrade, México, D.F.

REGLAMENTO INTERNO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES-  
Y TRANSPORTES, Diario Oficial de la Federación, México, -  
D.F., 19 Noviembre de 1964.

REUTER, Paul, Derecho Internacional Público.

RUEDA GURRIA, Francisco, El Turismo en México y su importancia en el  
Ambito Internacional, Tesis Profesional, México, D.F. 1969.

RUIZ MORENO, Isidoro, Derecho Internacional Público, 1966.

SAILHAN BEIRUT, Josette, Enseñanzas del Periodismo.

SALAS COLMENARES, Carlos, Organismo Internacional para la vigilan-  
cia de los vuelos ultraterrestres, Tesis Profesional, México, -  
D.F. 1971.

SAPIR, Edward, El Lenguaje, Introducción al estudio del hablar, Traduc-  
ción de Margit y Alatorre, Tercera Edición en Español, Fondo  
de Cultura Económica, Breviario 96, México, D.F. 1966.

SCHWARZENBERGER, George, El Estado Soberano, Pensamiento Políti-  
co, Revista de Afirmación Mexicana, No. 6 México, D.F.  
1969.

SEPULVEDA, César, Derecho Internacional Público, Primera Edición, -  
Editorial Porrúa, México, D.F. 1960.

- SERRA ROJAS, Andres, Derecho Administrativo, Segunda Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F. 1961.
- STENZEL, Julio, Filosofía del Lenguaje, Traducción de R. de la Serna, Biblioteca de la Revista de Occidente, Madrid, España 1935.
- SWADESH MORRIS, El Lenguaje y la Vida Humana, Colección Popular-83, Primera Edición, Fondo de Cultura Económica, México, D.F. 1966.
- TENA RAMIREZ, Felipe, Derecho Constitucional, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F.
- TRATADO DE AGUAS INTERNACIONALES DE 1944.
- VENDRYES, Joseph, El Lenguaje, Introducción Lingüística a la Historia la Evolución del Hombre, Tomo III, U.T.E.H.A., Primera Edición, México, D.F., 1960.
- VERA MENDEZ, María Antonieta, El Lenguaje en la vida humana, México, D.F. 1968.
- VOSSLER, Karl, Filosofía del Lenguaje, Traducción de Amado Alonso y Raimundo Lida, Cuarta Edición, Editorial Losada, Buenos Aires, Argentina, 1963.