

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



LA TUTELA PENAL Y ADMINISTRATIVA DE LAS
VIAS GENERALES DE COMUNICACION

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :
SILVIA TARSILA UNDA RODRIGUEZ

MEXICO, D. F.

1972



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**LA TUTELA PENAL Y ADMINISTRATIVA
DE LAS
VIAS GENERALES DE COMUNICACION**

SILVIA TARSILA UNDA RODRIGUEZ

A MI PADRE:

Con eterna gratitud y admiración
por haberme dado digno ejemplo
y orientado mis aspiraciones.

A MI MADRE:

Claro luminoso de mi vida incierta
río cálido de espiritualidad insinuada,
como una ofrenda de amor filial
por su constante afán de superarme

**A la memoria de
mi inolvidable Abuelita.**

A MIS HERMANAS:

**Marisela y Rosa Magia,
con sincero amor fraternal.**

AL SR. LIC.
RAUL LOPEZ DUFONT:

Con mi reconocimiento por la
ayuda prestada en la elabora-
ción del presente trabajo.

PROLOGO

Siendo las comunicaciones la columna vertebral en la economía, en las relaciones sociales y en el desarrollo cultural de los países; no es posible pasar por alto tan importante e indispensable renglón en la vida de las naciones, ya que sin ellas, vivirían siempre en la ignorancia y la miseria.

Consciente de la imperiosa necesidad de la existencia de una reglamentación adecuada y acorde con el desarrollo de nuestra nación, en el presente trabajo expondremos someramente, la historia de las vías de comunicación, su evolución y su reglamentación jurídica especialmente su protección penal, factores, estos, determinantes, para el logro de un aprovechamiento de las mismas.

Precisamente es al Derecho a quien corresponde la reglamentación de la propiedad, el uso y usufructo de las vías de comunicación, de los medios de transporte y sobre todo de su normal funcionamiento como Servicio Público, y, en particular, al Derecho Penal corresponde proteger y avalar dicha seguridad e integridad, ya que -

su funcionamiento anormal causaría efectos lesivos a los bienes y de rechos del Estado, a los usuarios, y sobre todo, a las empresas autorizadas para explotar dichas vías y medios de transporte.

El capítulo relativo a las sanciones que impone la Ley General de Vías de Comunicación, nos ha permitido considerar si es positivo o no, la inclusión, dentro de ella, de dicho capítulo. Formulamos esta consideración, debido a la divergencia de criterios sobre este punto, o sea sobre si deben o no ser incluidos en leyes especiales aspectos relativos a sanciones, o más bien, a las que dicha reglamentación considera como delitos.

Algunos tratadistas consideran que lo correcto es concentrar, en un solo texto, en un solo cuerpo de leyes, todo lo referente al capítulo de sanciones, a efecto de hacer más fácil y más manejable por los especialistas y por los órganos jurisdiccionales, todos los delitos especiales.

Por nuestra parte, coincidiendo con la opinión de significativos autores, pensamos que es precisamente en un capítulo especializado donde debe reglamentarse lo referente a las sanciones, dado que cada ley mantiene circunstancias especiales y en éstas debe aunarse -

todo aquello que sea violatorio de esta ley; sería un verdadero problema que el que está manejando una ley especializada, tuviera al mismo tiempo que recurrir a dicha ley y al Código Penal, donde se señalarían las disposiciones especiales; esto es, además de crear un conflicto de orden legislativo, vendría a crearse una confusión sistemática. Por ello, pensamos que es acertado el sistema que actualmente ha seguido el legislador de manejar en la ley especial lo referente al aspecto de sanciones.

Ahora bien, entrando al capítulo relativo a las sanciones, podremos observar que, en ocasiones, sanciona al que construye o explota vías generales de comunicación, situación que nos parece poco aceptable, equívoca e injusta, ya que en un país como el nuestro, en donde la diversidad de alturas es acentuada, postura que es desfavorable para la economía del Estado, pues tiene que realizar esfuerzos costosos y prolongados para construir vías de comunicación, como ocurre, por ejemplo, en las rutas que van al oriente, al occidente y al sur de la Meseta Central y, considerando que México tiene una extensión de --- 1,964,649.12 kilómetros cuadrados, de los cuales el 32.68% tiene una elevación de 501 a 3,000 metros, comprendiendo el altiplano solo las

dos terceras partes de nuestro territorio; por lo tanto, podemos apreciar las dificultades que tiene el gobierno para construir y explotar las, y haciendo falta la construcción de caminos, de obras públicas y de vías generales de comunicación, si desea beneficiar a la comunidad y obrando de buena fe, en forma generosa, construye en su provecho dichas obras, en lugar de que el Estado le manifieste agradecimiento a dicha persona y le preste el auxilio necesario para la realización de su cometido, éste le aplica una multa, y además, dado que se trata de un delito especial lo considera como presunto delincuente; lo más adecuado sería que el gobierno analizara cada caso en particular, que observe con cuidado las circunstancias especiales del caso y, en última instancia dejar de sancionar al particular cuando realice dicha actividad.

Por lo que se refiere a los demás capítulos nos parecen correctos, si bien es cierto que muchos de ellos carecen de aplicación; por tal motivo, es necesario que el legislador los actualice, sobre todo en lo referente al aspecto de multas, puesto que en la época en que la Ley de Vías Generales de Comunicación fue promulgada, y dadas las condiciones económicas de ese tiempo, una multa de cincuenta

pesos era una cantidad considerable, pero, en la actualidad nos parece sumamente baja, tomando en cuenta el progreso económico de nuestro país, por lo tanto debe ser modificada; otra de las formas en que la Ley de Vías Generales de Comunicación tendría una verdadera actualización en sus artículos primitivos, sería ejerciendo una vigilancia adecuada sobre las autoridades administrativas que intervienen en la aplicación de las sanciones.

CAPITULO PRIMERO
ANTECEDENTES HISTORICOS

CAPITULO PRIMERO

Los investigadores de las ciencias sociales coinciden en afirmar que los transportes y, en general las comunicaciones, desempeñan un papel de gran importancia en el desenvolvimiento económico y social de los pueblos. Cualquier referencia histórica evidencia esta verdad, por ejemplo, en Estados Unidos, el país de mayor desarrollo económico, cuya superficie es un poco inferior a la de Europa, sin la Revolución Industrial operada en los transportes ¿hubiera colonizado en tan poco tiempo su vasto territorio? Y si lo hubiera conseguido ¿habría unificado su pueblo en una sola nación, o sería, por el contrario, un mosaico de nacionalidades como lo es Europa? Para tener una idea más concreta de la gran importancia económica de los transportes, tomemos como ejemplo una ciudad de las proporciones de New York, Tokio o Londres, ¿cómo podrían abastecerse sin un eficaz y rápido sistema de transportes? ¿Cómo se moverían estas importantes concentraciones demográficas? La sola idea de un desplazamiento temporal, aunque fuera breve de los transportes, trastornaría totalmente la estructura económica y política de un país, porque los transportes

constituyen, sin hipérbole, el sistema circulatorio de una nación.

Los transportes han marchado, en todos los tiempos, al mismo ritmo de la técnica, en ocasiones, como en Egipto, marcaron la pauta del desarrollo técnico y en otras recibieron la influencia de otras ramas industriales, como en el reciente período de revolución inglesa; pero, en uno y en otro caso, los transportes y las comunicaciones han marchado estrechamente ligados al desarrollo técnico. Las comunicaciones y los transportes se corresponden naturalmente con el adelanto industrial, iniciándose éste con la revolución industrial inglesa. (1)

La revolución técnica operada en la industria textil pronto repercutió en las demás ramas industriales, exigiendo también un nuevo medio de transporte capaz de trasladar con rapidez, grandes e inusitados volúmenes de materias primas y de productos elaborados. El ferrocarril y el barco de vapor vinieron a resolver el problema en esa época.

De hecho, el mundo entero se unificó bajo las prácticas comerciales desarrolladas gigantesicamente a partir de dicha revolución.

(1) Política de Transportes en el desarrollo económico. - Díaz Figueroa Febronio. Tesis. Méx, 1965, Pág. 43

El insólito avance alcanzado exigía una constante innovación de la técnica para no quedar rezagados en la competencia mundial y nacional, de igual manera las mismas modificaron el campo de los transportes, las zonas urbanas que cada día se extendían y se poblaban plantearon problemas específicos a los transportes, los cuales fueron resueltos mediante la aplicación de la electricidad que constituía en aquella época la más novedosa y útil conquista y, con la aparición de un nuevo tipo de motor de explosión interna que al aplicarse a la locomoción, inmediatamente conquistó la primacía en la producción industrial masiva. Por último, se logró finalmente la conquista en el medio aéreo, con la que se introdujo una nueva dimensión de velocidad, que abatió a todas las marcas anteriores de transportación y, con ese motivo, despertó la atención y la preferencia del perfeccionamiento técnico de los países más adelantados (2).

LOS TRANSPORTES PREHISPANICOS

La vía de desarrollo sociológico y económico de los pueblos primitivos de América, difiere de la línea de desarrollo de los pueblos del antiguo continente, entre otros hechos, según lo apuntan los antro-

(2) Política de Transportes en el desarrollo económico. - Díaz Figueroa Febronia. - Tesis Méx. 1965, Págs. 45 a 47.

pólogos más destacados, por la ausencia de animales de tiro y carga, que se desconocían en el Continente Americano:

En el viejo continente, los pueblos pasaron de la cacería al pastoreo y, posteriormente, a la agricultura; los animales de trabajo representaron una poderosa palanca de progreso de la civilización, por ejemplo, el uso de la rueda y del arado no sólo propiciaron una rápida evolución en la técnica, sino que permitieron asimismo el aprovechamiento más intenso y extenso de los suelos y facilitaron también la propagación y difusión de las culturas en el viejo continente.

Las grandes civilizaciones precolombinas no llegaron a desarrollar en la misma medida, la explotación de los suelos, ni las culturas se enraizaron tan profundamente en la tierra; la Cultura Maya, por ejemplo, abandonó ciudades ante el avance de la selva y algunas otras culturas del oriente de México, fueron extinguiéndose de la misma manera; sin embargo, el hombre tuvo tanta terquedad en su creación, como la misma naturaleza y, a pesar de las limitaciones de su esfuerzo por su técnica incipiente, localizaron y se establecieron en climas y zonas más benignas, llegando a desarrollar grandes culturas que son admiradas por su alto grado de adelanto y constituyen un legítimo or-

gullo de nuestra nación.

A pesar de esta notoria desventaja de los pueblos precolombinos, según sus necesidades, su red fue muy extensa ya que se prolongaba a las más remotas zonas de Centroamérica.

En Yucatán, los Mayas construyeron cómodas calzadas para unir a las ciudades de Chichén-Itzá, Uxmal y Mayapán, integrantes de la Triple Alianza Peninsular que se prolongó a otras zonas, incluyendo las del Caribe; calzadas cuyos rastros, a pesar del tiempo y de la inclemencia de los elementos y del abandono, suelen encontrarse en la espesura de la selva.

Las calzadas Aztecas fueron expresiones muy avanzadas del desarrollo de su ingeniería, baste decir que las actuales carreteras a Cuernavaca y a Veracruz, se construyeron siguiendo los originales trazos de aquellos viejos caminos, que permitían una fluida corriente humana y de mercadería.

La hermosa Tenochtitlán, construida sobre un lago, tenía cuatro espléndidas calzadas que la unían a tierra firme, el resto del tráfico era realizado en canoas.

Los centros que apenas hoy descubre nuestro turismo nacional e internacional fueron ampliamente aprovechados como lugares de descanso, tal fue el caso de Zihuatanejo, lugar preferido de la dinastía Tariácuri.

La explotación de sus caminos no quedaba tampoco solucionada al azar, pues la clase Pochteca viajaba con regularidad y seguridad llevando variadísimas mercancías, según las Crónicas de Bernal Díaz del Castillo.

Estaba previsto por la legislación azteca, que los viajeros - en tránsito y en caso de necesidad, podían aprovechar los dos primeros surcos de los sembrados de maíz aledaños al camino para obtener alimentación durante el viaje, existía también un servicio regular de correo del Gobierno.

Puede afirmarse que la mayoría de las regiones de lo que hoy es la República Mexicana, estaban comunicadas por caminos transitables con cierta facilidad, rutas que, a través de los años marcaron el sentido de nuestras modernas carreteras (3).

(3) Política de Transportes en el Desarrollo Económico. Díaz Figueroa Febronio. Tesis Méx. 1965, Págs. 45 y 47.

LOS TRANSPORTES EN LA ETAPA COLONIAL

Los españoles trajeron las bestias de carga y de tiro y el uso de la rueda y el arado; no obstante, los caminos precolombinos no fueron mejorados, algunos se perdían en la selva o en la montaña, destruidos por los elementos o por el desuso, a pesar de que el conocimiento y el empleo de la tracción animal, podría haber significado para los tamenas (cargadores indígenas) la liberación de su agobiante trabajo, los españoles prefirieron dejar intactos los viejos métodos de explotación a base del esfuerzo humano, prohibiendo a los indígenas el uso de las bestias de carga.

En general, puede decirse que sus vías de comunicación nunca estuvieron a la medida de las necesidades de la Colonia y mucho menos que fueran proyectadas para lograr la vinculación regional.

¿Fue la topografía áspera de nuestro suelo un factor insuperable a las fuerzas coloniales gastadas en el descubrimiento, la conquista y la colonización para desarrollar esas vías, o España deliberadamente postergó su desenvolvimiento para preservar en la debilidad y el aislamiento sus conquistas? Ambas respuestas son satisfactorias y complementarias para explicar la incuria que prevaleció durante tres

centurias en este ramo. Solamente al finalizar su dominio construyeron las carreteras que comunicaban al puerto de Veracruz con la ciudad de México mediante la cooperación de los consulados comerciales de la capital y de las ciudades de Córdoba, Orizaba, Jalapa y Perote, esta carretera tuvo que bifurcarse por las vías de Perote, Córdoba y Orizaba para volver a unirse en Tepasca, debido a las rivalidades comerciales de los consulados respectivos, también se construyó una carretera de México a Toluca y se mejoraron los caminos del interior de la República.

El puerto de Acapulco era el segundo en importancia comercial en la época colonial y uno de los dos puertos mexicanos habilitados para el tráfico oceánico, por cuyos muelles salían a Perú y a Filipinas mercancías y se recibía la plata peruana y las especias, las sedas y perlas, porcelana china y marfil, procedentes de Oriente; no recibió los beneficios que merecía por su intenso tráfico y por el alto valor de los productos que por sus rutas circulaban.

No solamente las vías férreas fueron olvidadas, sino que también las marítimas tampoco fueron impulsadas; como hemos dicho, sólo los dos puertos estaban autorizados para realizar el tráfico de altura,

excluyéndose a los demás. (4)

LOS TRANSPORTES EN EL SIGLO XIX

La independencia de nuestro país no se tradujo inmediatamente en la actividad constructora que proyectaron los jefes de nuestra independencia para mejorar nuestros transportes. El largo período de guerra civil extranjera que vino a moderarse hasta 1867 con la expulsión de las tropas francesas y la implantación de la República, no sólo manifestó la intención de desarrollar nuestras vías de comunicación, sino que contribuyó a la destrucción que el tiempo y el descuido operaron sobre nuestros caminos, al derribar puentes y destruir tramos para entorpecer las operaciones del enemigo, sin embargo, aisladamente se verificaron esfuerzos para mejorar nuestras comunicaciones.

En 1850 fue establecido el primer servicio de diligencias en nuestro país, comunicando el puerto de Veracruz con la capital, posteriormente se ampliaron a otras ciudades.

Consumada la independencia se iniciaron las comunicaciones marítimas libres, habiendo declarado abiertos nuestros puertos al co-

(4) Política de Transportes en el Desarrollo Económico. Días Figueroa Febronio. Tesis, Méx. 1965. Página 50.

mercio internacional.

En 1841 llegó el primer vapor a nuestra nación, tres años - después que el primer navío de esta especie cruzara el Atlántico, es te vapor era de la línea naviera inglesa.

La primera línea naviera que, utilizando veleros estableció - un servicio regular a nuestros puertos, fue de origen Germano, deno- minada de las Indias Occidentales, y su ruta era de Inglaterra a Ve- racruz, sin embargo, nuestras comunicaciones marítimas del Pacífico quedaron virtualmente nulificadas al dejar de arribar las naos de Fi- lipinas y del Perú; de esta manera, toda la costa del Pacífico quedó prácticamente desvinculada del resto del país. (5).

POLITICA DE CARRETERAS

Por decreto del 30 de marzo de 1925 y del 26 de agosto del mismo año, se creó la Comisión Nacional de Caminos, a ella se de- be la nueva orientación gubernamental en política de transportes, los gobiernos anteriores al del General Calles, dada su situación econó- mica, habían realizado inversiones mínimas en el ramo de caminos,

(5) Política de Transportes en el Desarrollo Económico. - Díaz Fi- gueroa Febronio. Tesis, Méx. 1965. Página 52.

Inicialmente esta Comisión no formuló un plan de construcciones, sino que más bien atendió a buscar comunicaciones directas entre la capital de la República y las ciudades más próximas, por esta razón, la primera carretera que se inauguró fue la de México-Puebla; a partir de esta época, la política de carreteras ha constituido la actividad preferente de los gobiernos mexicanos.

La actividad constructiva ha recaído fundamentalmente en el sector público, siendo la Secretaría de Obras Públicas la que desarrolla la actividad principal; pero también algunas otras Secretarías de Estado como la de Recursos Hidráulicos y Organismos Descentralizados como Petróleos Mexicanos, colaboran en esta actividad.

A pesar de que nuestra red ha crecido considerablemente, todavía hace falta construir más caminos, se ha proyectado dar mayor impulso a la construcción de caminos de cooperación, también se ha alentado la inversión privada para el fomento y aceleración del programa constructivo. La autopista México-Cuernavaca, marca un nuevo tipo de caminos; el de peaje que ha venido creciendo por sus ingresos que, reinvertidos, permiten la construcción de nuevos caminos.

Actualmente, estos caminos están operando por una institución

Descentralizada llamada "CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS".

México ha construido totalmente el tramo que le corresponde de la carretera Panamericana, siguiendo la zona costera que evita la travesía por las zonas montañosas.

Para construir esta red de caminos, el gobierno necesitó recurrir a distintas medidas, siendo la primera de ellas, la del impuesto al consumo de gasolina, esta sola fuente de ingresos no es suficiente para sufragar los crecidos gastos que implica la construcción de caminos y por este motivo se ha recurrido a préstamos interiores en sucesivas emisiones de bonos que distribuye Nacional Financiera.

En el año de 1935, se dictó el primer decreto autorizando la emisión de bonos, a partir de esta fecha, se han emitido con cierta frecuencia; para tener una idea de estas emisiones diremos que en el período gubernamental del general Avila Camacho, de la inversión total de caminos solamente el 22% provenía de impuestos y el resto de bonos de Nacional Financiera. (6)

POLITICA FERROCARRILERA

Al poco tiempo de consumada la Independencia y no obstante -
(6).- Confrontar página 15.

las persistentes condiciones de trastornos sociales que, tanto en el interior como en el exterior prevalecían, los gobiernos nacionales comenzaron a preocuparse de mejorar e impulsar las comunicaciones terrestres.

La inquietud de construir caminos de hierro y de introducir la locomoción a vapor en nuestro país, apareció al mismo tiempo que en Europa y Norteamérica, iniciándose la construcción de las primeras líneas de ferrocarril, por la conveniencia de substituir los medios de transporte existentes, por otros más rápidos y cómodos, se hicieron varios estudios con la intención de favorecer la región donde existía un intenso tráfico comercial o sea, unir el puerto de Veracruz con la ciudad de México.

La iniciativa privada fue la que promovió esta innovación en las comunicaciones por tierra, pero también los gobiernos cooperaron con ella otorgando concesiones con la finalidad de hacer el retiro atractivo del campo de la inversión a los capitales extranjeros que de otra manera no se aventurarían en un negocio que hasta cierto punto era desconocido.

La primera concesión se otorgó en decreto del 22 de agosto de 1837, al español Francisco Arrillaga, pero este privilegio no se llevó a cabo, tal vez por la falta de capital, agravado por el conflicto existente entre México y Francia.

Cinco años después, por decreto del 31 de mayo de 1842, expedido por el general Santa-Anna, se otorgó la segunda concesión al señor José Garay, para la construcción de un ferrocarril entre Veracruz y San Juan; sin embargo, estos trabajos se llevaron a cabo lentamente, pues en ocho años sólo se construyeron trece kilómetros.

En 1850 se inauguró el primer tramo y el 22 de septiembre se abrió el camino para el tráfico de pasajeros, éste fue el primer tren que funcionó en México.

Durante el período del general Santa-Anna, de Ignacio Comonfort y de don Benito Juárez y, aún durante el imperio de Maximiliano y hasta el período de Lerdo de Tejada, se otorgaron múltiples concesiones, muchas de ellas caducaron, otras fueron modificadas o simplemente quedaron sin efecto, tanto a causa de la vida incierta y turbulenta que agitaba a la República con su erario desequilibrado y maltre

cho, como por la falta de seriedad y de recursos de los inversionistas; sin embargo, después de casi veinticinco años de haber empezado a funcionar los trenes y con una inversión de veintisiete millones de pesos, se terminó el Ferrocarril Mexicano, que unió a la ciudad de México con la de Veracruz, inaugurándose el 1.º de enero de 1873 por el Presidente Lerdo de Tejada, en cuanto a la aceptación del capital extranjero, fue totalmente contraria a la postura de Porfirio Díaz, pues de las concesiones que se otorgaron durante su régimen, no hubo una sola que pretendiera la unión de la línea divisoria de los Estados Unidos con el resto del país, no se mostró ninguna disposición para permitir la actividad de capitales extranjeros (7).

EL PORFIRISMO

Etapas del liberalismo en las concesiones. - Durante el tercer cuarto del siglo XIX, los gobiernos concedieron permisos con bastante liberalidad, otorgando, además, subsidios. Esta postura se acentuó durante la última parte de esta centuria, estando en el poder don Porfirio Díaz, como consecuencia del triunfo del Plan de Tuxtepec.

(7.) Historia de los Ferrocarriles de México. Román Julia. Tesis, México 1933. Página 33.

Durante su primer periodo al frente del Poder Ejecutivo (1877-1880), se otorgaron varias concesiones, fue entonces cuando los capitalistas de Norteamérica acometieron con toda decisión la tarea de construir y explotar los ferricarriles mexicanos, sobreviniendo así, el desbordamiento de sus capitales.

En los cuatro años del periodo presidencial del General Gutiérrez (1880-1884), siguió aumentando la construcción de ferrocarriles, el 1º. de julio de 1883 se promulgó el Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles; para el año de 1903 existían ya 71 concesiones.

El 13 de mayo de 1889, el general Díaz promulgó la Ley sobre Ferrocarriles, cuyo objeto principal fue hacer una clasificación de las líneas férreas y codificar las disposiciones dispersas en las múltiples concesiones vigentes, estableció las obligaciones de las compañías constructoras, previno a las empresas que debían ajustarse a las leyes y tribunales mexicanos en caso de conflicto.

En esta fase de la dictadura, la política ferrocarrilera estuvo en manos del Ministro de Fomento, Gral. Carlos Pacheco, quien con

un concepto elemental y simplista del asunto, se consagró a procurar que se construyera el mayor kilometraje de vías férreas sin un plan preconcebido; es decir, que continuó con un ritmo casi febril en la postura de otorgar concesiones a los gobiernos estatales y a los particulares, para construir ferrocarriles y, con un espíritu no solo de liberalidad, sino de desprendimiento y prodigalidad, otorgó subvenciones y franquicias a todas las compañías que mostraran interés en hacer inversiones en ese campo.

NACIONALIZACION Y CONSOLIDACION DE

LOS FERROCARRILES

En los primeros años de este siglo, había una red ferrocarrilera bastante extensa, constituida por múltiples empresas que, aunque tenían nombres mexicanos, eran de propiedad extranjera (norteamericanas e inglesas en su mayor parte).

Fue en este tiempo cuando cesó la actitud de otorgar concesiones con tanta facilidad, apareció la preocupación de evitar las consecuencias de una penetración económica extranjera y comenzó a buscarse la forma de neutralizarla.

El mismo gobierno del General Díaz fue el que dio los primeros pasos, después de amplios estudios pudieron esbozarse planes para que el Gobierno adquiriera el control efectivo de las principales líneas.

Por autorización concedida en la ley del 26 de diciembre de 1906, para constituir una sociedad de responsabilidad limitada con el propósito de incorporar las propiedades de las compañías existentes, se logró la fusión de las empresas en una sola compañía que llevó el nombre de "FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, S.A.", - constituida en el año de 1908 y abarcó las siguientes líneas: Ferrocarril Nacional Mexicano, Ferrocarril Central Mexicano, Ferrocarril - Internacional Mexicano, Ferrocarril de Coahuila, el del Pacífico y el Hidalgo Noroeste.

El gobierno porfirista, al mismo tiempo de la consolidación de la red ferroviaria, obtuvo el control efectivo de casi la totalidad de las vías férreas que había en explotación (8).

ETAPA REVOLUCIONARIA

(8) Confrontar página 20.

El panorama que representaba la explotación del sistema ferroviario una vez lograda su consolidación, duró muy poco, el movimiento revolucionario no pudo menos que repercutir en la organización de aquél, creando un caos absoluto.

El problema de la reconstrucción era gigantesco; después de las luchas revolucionarias en las cuales las vías fueron las más dañadas ya que en ese entonces, el tren era el medio más rápido de comunicación y cada jefe revolucionario se apropió para el traslado de sus tropas, de los trenes que necesitaba. A pesar de que la reconstrucción de las vías era, como ya se dijo, gigantesca, ya para esta época, merced a los grandes y continuados esfuerzos de los grupos obreros, las vías férreas fueron reparadas totalmente. Poco tiempo después, se obtuvo el gran triunfo de la mecanización del personal ferrocarrilero. (9)

EL PROBLEMA DE LA DEUDA FERROCARRILERA

Existía el peligro de que los acreedores extranjeros pretendieran hacer valer sus hipotecas; pero, como era realmente imposible -

(9) Historia de los Ferrocarriles de México. Román Julia, Tesis, - México, 1933, Pág. 36.

atender de manera inmediata y simultánea a la resudación del servicio y al de la deuda y a tantos otros grandes problemas, se comenzó por lo más indispensable, restablecer hasta donde fuera posible una dirección técnica de servicio.

Cuando se hubo obtenido una relativa regularidad en el servicio, se destinó un considerable porcentaje de los ingresos a la reparación y reposición progresiva de vías y material rodante.

Aunque la reconstrucción del sistema siguió bajo el régimen de Obregón, éste se vio precisado a celebrar arreglos para cumplir con las obligaciones financieras de la compañía.

Los primeros intentos de reorganización, cuando las luchas armadas comenzaron a desaparecer y la sociedad mexicana volvió a tomar sus cauces normales de actividad, la situación de la red ferroviaria era desastrosa.

Entre 1926 y 1929, nada pudo hacerse para la reorganización de los ferrocarriles, no obstante, se llevaron a cabo estudios, ensayos y proyectos de reforma.

Sin embargo, ya desde entonces una cosa quedó de manifiesto: la necesidad de establecer una administración mas o menos independiente del gobierno.

En 1929, a iniciativa de la Secretaría de Hacienda, se constituyó un Comité Reorganizador de los Ferrocarriles, presidido por el general Calles, el desempeño de este comité fue eficaz en cuanto a la reorganización, pues tomando en cuenta algunas de las proposiciones de los expertos y basándose en observaciones propias, pudo introducir economías fundamentales y establecer reformas de evidente utilidad en la explotación y administración de los ferrocarriles, sin embargo, la labor que desarrolló no rindió los frutos que se esperaban pues en 1933 se disolvió.

La acumulación de los intereses siguió en aumento, de tal manera que, para 1930, el pasivo de la empresa era superior al activo; por ello fue que, al mismo tiempo que se proyectó su reorganización económica y administrativa, se pensó en modificar su constitución jurídica, de tal manera que pudiera aligerar la carga excesiva que representaba el cumplimiento de sus obligaciones.

A fines de 1934, los obreros y empleados de "Ferrocarriles Nacionales de México," plantearon el conflicto laboral por conducto de su sindicato, pidiendo la celebración del contrato colectivo de trabajo, éste establecía el derecho de la empresa para designar libremente a los empleados de confianza, la política de este gobierno permitió la intervención del sindicato en aquellos nombramientos, ello se tradujo en que se viera menoscabada la autoridad de los representantes de la empresa, hubo pues, abusos, desorganización e indisciplina, que la empresa no pudo evitar.

Otro problema que se presentó al gobierno fue el de que, como contrapeso a la política de reconstrucción de líneas y planeamiento de su explotación, el equipo de ellas, en su mayor porcentaje, llevaba 50 años ininterrumpidos de servicio, por lo que tales condiciones eran desfavorables y chocaban entre sí.

Tal vez fueron éstas las causas que influyeron en la determinación que, en junio de 1937, tomó el presidente de la República para llevar al cabo la expropiación de los ferrocarriles.

En acuerdo del 23 de junio de 1937, el Ejecutivo de la Unión dispuso la expropiación, por causa de utilidad pública, de parte de -

aquellas empresas que eran propiedad de los accionistas privados, formándose una organización especial, este organismo sería del Estado, que se encargaría del manejo del sistema ferrocarrilero, con una dependencia directa del Ejecutivo de la Unión, regido por normas de derecho público, pero con la autonomía necesaria para su funcionamiento.

La expropiación dejó pendiente el pago de la deuda y sus intereses, sin embargo, los accionistas extranjeros dejaron de percibir utilidades por concepto de los bonos y acciones que poseían.

Es cierto que el Estado tuvo que hacer frente a la administración de la empresa, pero la decisión tomada implicó un aborro considerable, pues de acuerdo con las escrituras originales de la compañía, el pago de los dividendos debería hacerse en dólares si así lo exigía el acreedor, por este motivo, la deuda se iba agravando a medida que el peso mexicano empezó a sufrir depreciaciones (10).

LA DESCENTRALIZACION

La administración obrera. - La existencia del Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México, se subordinó, casi inmediata-

(10) La política Ferrocarrilera del país. - Jaime Gurza, Tesis, México 1911, Página 45.

mente, a la conclusión de los arreglos entre el Gobierno Federal y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, para que este último quedara a cargo de la explotación de las líneas férreas.

En el Diario Oficial del 30 de abril de 1938, se promulgó un decreto dando a conocer la Ley que creó, con el carácter de corporación pública descentralizada del Gobierno Federal, la "Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles de México"; fue creada con personalidad jurídica y patrimonio propio, constituido por los bienes expropiados a la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Posteriormente, la Ley de 1940 colocó a la empresa en una situación más liberal, en cuanto se refiere al manejo de su patrimonio, repuesta en su condición de empresa por lo que toca a sus trabajadores, y descargada de las gravosas imposiciones de que la hizo objeto la Ley de 1938; la administración estuvo en aptitud de pugnar por obtener un manejo más eficaz del sistema, tanto en el aspecto de sus relaciones laborales como en el de la intervención de su capital y explotación de su patrimonio.

SITUACION DE LOS FERROCARRILES
DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

Tuvo graves repercusiones en la economía del país, pero muy en especial para los ferrocarriles; pues el inusitado crecimiento de la producción y como consecuencia necesaria, el enorme volumen que hubo de movilizar, rebajó la capacidad de transportación de las líneas, pues no sólo era necesario llevar mercancías del país a los Estados Unidos de Norteamérica, sino que por haberse interrumpido el tráfico comercial marítimo en el Canal de Panamá, nuestro territorio fue el paso obligado de los productos que había aquel país se enviaban de todo el continente, por consiguiente, el tráfico de carga se hizo a toda capacidad, habiéndose aumentado asimismo el de pasajeros.

Por esas causas la segunda guerra mundial vino a determinar un cambio radical en la política de operación del sistema ferrocarrilero; pues, en virtud de la situación de emergencia que el país vivió, fue indispensable que diera una independencia mayor a la administración y se le dotara de las facultades necesarias para ajustar su funcionamiento a las condiciones por las que atravesaba.

El propio presidente Avila Camacho, en uso de las facultades

extraordinarias otorgadas por el Poder Ejecutivo, publicó un decreto mediante el cual llevó al cabo dichas reformas: En este régimen, a través de las disposiciones legales que inició, expidió y promulgó, logró equilibrar favorablemente la operación de los Ferrocarriles, gracias a esas disposiciones que colocaron a los directivos de la empresa en situación de manejar con mayor autonomía y libertad el servicio, paulatinamente fue normalizando su funcionamiento como no había podido hacerlo desde que comenzó la revolución (11).

REHABILITACION Y MODERNIZACION DEL

SISTEMA

Durante el régimen de Avila Camacho, fue posible que la institución ferrocarrilera pudiera realizar intentos por mejorar sus condiciones de explotación, es decir, por rehabilitar y modernizar sus sistemas.

Al entrar al poder el Presidente Alemán, se hizo indispensable la ayuda directa del gobierno, ésta se tradujo en el otorgamiento de subsidios y la contratación de empréstitos que el gobierno avaló, solo así, la empresa pudo lograr su equilibrio financiero.

(11) Confrontar página 28.

A partir de ese entonces, las realizaciones en la materia han venido sucediéndose paulatina pero firme y decididamente. La política financiera de los últimos regímenes no sólo ha abarcado el aspecto de rehabilitación, sino que pretende modernizar a la altura de las posibilidades económicas de la institución, los bienes y el equipo que la constituyen, llevándola a una etapa de superación que no puede desconocerse.

La reconstrucción de las vías, la instalación de modernos talleres diesel, la construcción de estaciones y terminales más funcionales, dotadas con los últimos adelantos técnicos, la adquisición de equipos y materiales modernos son algunas de las más importantes obras que se han llevado a cabo.

El hecho de que México produzca ya sus carros de ferrocarril, ha significado un gran adelanto y ahorro muy considerable para los ferrocarriles de nuestro país, pues poco a poco ha venido prescindiendo del uso de unidades extranjeras, cuyo alquiler fue siempre muy gravoso. La economía que esto significa, constituye, en gran parte, un cambio favorable en sus finanzas, pues contribuye a la disminución de las condiciones deficientes en que tradicionalmente han -

operado.

Cierto es que la operación con déficit no ha desaparecido, ni es posible pensar que pudiera ser eliminada en un plazo más o menos breve.

Los Ferrocarriles de México y todos los demás que operan en el resto del mundo, requieren obligadamente la ayuda del poder público para subsistir, pues han dejado de ser empresas de lucro para convertirse en instituciones de interés eminentemente colectivo, en razón del servicio público cuya prestación tienen a su cargo.

Si a lo anterior agregamos que el transporte en ferrocarril es uno de los más baratos del mundo, amén de que los ingresos que las empresas llegan a obtener se invierten casi exclusivamente en favor de sus trabajadores, por tal motivo podemos decir que gracias al apoyo del gobierno, es factible seguir contando con este servicio y - más aún con mejores condiciones en su realización.

La reorganización y mejoramiento de los ferrocarriles continúan con pasos firmes. Falta mucho por lograrse, pero no se puede negar que ya bastante se ha obtenido: el cambio de la fuerza tractiva

es un hecho en el sistema de los ferrocarriles, la compra de equipo moderno como los autovías, es la primera fase de un servicio eficaz, los proyectos de creación de nuevas rutas son por demás ambiciosos, pero son ellos precisamente los que sirven de pauta en la estimación del grado de adelanto de nuestra red ferroviaria, en sus condiciones actuales.

Finalmente, la necesidad de que todas las empresas ferroviarias que operan en la República sean manejadas como una unidad, bajo disposiciones de carácter uniforme y, por consecuencia, explotadas de una manera más eficiente, es una de las razones que ha impulsado a nuestro gobierno a llevar al cabo la incorporación de otras entidades a la empresa de los Ferrocarriles Nacionales, como ha sucedido recientemente con el Ferrocarril Mexicano y con la Compañía Terminal de Veracruz y a proyectar actos similares, ya no solo por lo que se refiere a determinadas empresas, sino en relación con todas las que subsisten separadas de los Ferrocarriles Nacionales de México, para constituir un solo organismo (12).

LA AVIACION

La aviación, actividad tan compleja hoy en día, nació a fines

(12) La Política Ferrocarrilera del País.- Jaime Gurza, Tesis, México, 1911, Página 48.

del siglo XVIII y, para ser más exactos, se inició el 5 de junio de 1783 en su forma más rudimentaria, siendo sus progenitores los señores José y Esteban Mongolfiere, quienes en dicha fecha en Anonai, lanzaron al espacio un globo de papel inflado con aire caliente, sin embargo, fue hasta el 21 de noviembre del mismo año cuando se realizó el primer viaje aéreo, siendo éste efectuado por Filatré de Rostiere y el Marqués de Orlandés, llevándose a cabo la ascensión en los jardines de la Muette y habiendo descendido el globo en el cerro de Calais.

Dos años más tarde, el 7 de enero de 1785, otros experimentadores de nombre Blanchard y el Dr. Gaperies, se propusieron atravesar el paso de Calais desde Douber, logrando su propósito.

Sin embargo, y a pesar de que estos hechos marcaron el nacimiento de la aviación y de una nueva era en la historia de la humanidad, los tratadistas de la época no parecían muy interesados en la materia; pues lo único que les inquietaba era tratar de definir lo que era una aeronave y un aeróstato, así como clasificar los medios de locomoción y aún más, discutir sobre el género del vocablo aeronave.

Para el año de 1884, se habían logrado algunos perfecciona--

mientos a las aeronaves y aerostatos, se intentaban vuelos predeterminados con rutas prefijadas y aterrizajes fijados en lugares señalados, llegándose a hacer un vuelo de esa naturaleza en el globo dirigible llamado La France.

Así siguieron viajes y adelantos progresivos de esta ciencia hasta 1890, en que Luis Pedro Moulliard descubrió que el ladamiento de las alas permitía mantener el equilibrio en la atmósfera a cuerpos más pesados que el aire, hecho que, años más tarde, permitió la construcción de aviones con motor y, lógicamente, el vuelo de los mismos, llevándose a cabo el primer vuelo de avión con motor, en 1847, en el campo de maniobras de Satory.

No sólo en Francia se llevaban a cabo esta clase de experimentos, sino en varios países como por ejemplo, en Estados Unidos de Norteamérica ya se habían hecho grandes adelantos y experimentos al respecto, siendo los hermanos Wright los que destacaron con sus conocimientos, quienes en 1900 realizaron vuelos en aeroplanos sin motor, en 1905, efectuaron un vuelo de más de 38 kilómetros con un aeroplano sin motor.

Por fin, en 1909, un intrépido piloto realizó la hazaña del si-

glo atravesando el Canal de la Mancha, se llamaba Luis Blériot. Todos estos hechos son el principio de la aviación y este vuelo marca el momento a partir del cual la aviación ha ido en línea ascendente, llegando a un grado que, pese a los adelantos actuales, las fantásticas velocidades alcanzadas y su capacidad para carga y pasajeros, - no ha alcanzado su máximo desarrollo (13).

LA AVIACION DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

(1914-1918)

Como decíamos anteriormente, a partir de 1909, la aviación se desarrolló más rápidamente que en los años anteriores, sobre todo en la Segunda Guerra, en que la mayor parte de las operaciones militares se realizaron con los aviones, dando origen a varios problemas al respecto, tales como el carácter de las naves, los bombardeos a centros urbanos y el paso y aterrizaje en territorios neutrales y el derecho de presa sobre las aeronaves, etc.

LA AVIACION DESPUES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la aviación, es decir el

(13) Regulación Jurídica del Transporte Aéreo. - Alvarez Hernández - José Luis. Tesis, Méx. 1960. Página 50.

avión, se convirtió en el instrumento bélico más importante, capaz de sofocar cualquier esfuerzo de guerra o de menguar la vida económica de un Estado, asimismo, aceleró el progreso de la aeronáutica con más fuerza que la primera.

Independientemente del uso del avión como instrumento bélico durante la guerra, éste se convirtió en el medio de transporte fundamental, debido a que los transportes internacionales marítimos se vieron interrumpidos por la guerra submarina y substituidos por el avión. Por este motivo se provocó un desarrollo considerable en la aviación, al grado de que sólo existían en el mundo 2,000 aviones de transporte y para 1944, tan solo Estados Unidos tenía 20,000 aviones de este tipo.

La importancia del avión como medio de transporte hizo posible la extensión que se les dio a las líneas aéreas y puso de manifiesto la posibilidad de continuar con el régimen jurídico anterior a la Segunda Guerra Mundial, es decir, demostró la imposibilidad de la división de organizaciones de transporte aéreo, en Europa por un lado y en América por otro.

La guerra demostró que el transporte aéreo era transcontinen-

tal según se comprobó a través de los vuelos que en ese tiempo se realizaron de Estados Unidos al Africa.

Motivo del desarrollo aéreo después de la segunda guerra mundial lo fue también la carencia de trabas en el orden jurídico y político resultante de la situación de emergencia que trajeron consigo las guerras, dando por resultado que, aún cuando éstas no se terminaban, ya naciones como el Canadá, el Reino Unido de la Gran Bretaña, Australia, Estados Unidos y Rusia, planeaban la convocatoria de una conferencia mundial destinada a reglamentar la aviación de un modo más liberal de como se había hecho en 1929, es decir, tratando de modificar las situaciones vigentes, por lo que tocaba a servicios de transporte regular, itinerario fijo, etc., que requerían la autorización previa de los estados con mayor número de vuelos.

Así tenemos que la aviación en más de 40 años, ha hecho que el transporte aéreo sea predilecto entre los demás medios, debido a la rapidez que ha alcanzado, entre 60 kilómetros escasos a que voló Henry Harman en 1908 a los 800 kilómetros por hora que alcanzan los jets de continente a continente actualmente. (14).

(14). - Regulación Jurídica del Transporte Aéreo. - Alvarez Hernández, José Luis, Tesis, Méx. 1960. Página 55.

CAUSAS QUE HAN INFLUIDO
EN EL DESARROLLO DE LA AVIACION

La segunda guerra mundial marca una nueva etapa en la historia de la aviación, pues una vez transcurridos estos períodos de belicoidad mundial, las aeronaves ya no son utilizadas como armas generalmente y en forma esporádica para el transporte de personas y cosas, sino que a partir de entonces se utilizan para este último fin con mas frecuencia por lo que su importancia va en aumento en relación con los otros medios de transporte, que por el mayor tiempo que utilizaban en su recorrido, fueron siendo relegados a segundo término.

La predilección a que nos acabamos de referir, estuvo influida por distintas causas entre las que podemos citar las de orden técnico, económico, jurídico y político.

Son causas de orden técnico en general todos los adelantos de la ciencia al respecto, pero para un mejor estudio, trataremos de desmenuzarlas del siguiente modo:

En la técnica encontramos la evolución constante de las aeronaves en relación con el aumento de potencia y capacidad, así como el perfeccionamiento de las mismas, que hace posible la navegación aérea

aún en condiciones meteorológicas adversas.

Encontramos también dentro de la técnica las modernas instalaciones que hacen posible el uso de grandes aeronaves, así como la ampliación de los sistemas de vuelo. Lo anterior no quiere decir que la aviación y el transporte aéreo hayan llegado a la cúspide de su desarrollo, sino por el contrario, según avanza la técnica el futuro nos tiene reservadas grandes sorpresas que se van haciendo palpables a medida que pasa el tiempo, así vemos que los helicópteros que casi no eran utilizados en el transporte aéreo, en la actualidad se están usando con más frecuencia, debido a sus condiciones de despegue y aterrizaje, aun cuando no se haya logrado una mayor capacidad.

Naturalmente, la técnica en el transporte aéreo ha dado lugar a que exista mayor seguridad y rapidez, ambas cosas no son sino la consecuencia necesaria en el avance de ésta.

Los adelantos en la técnica han aumentado considerablemente la seguridad en el transporte aéreo, influyendo así en el ánimo del usuario para preferir esta clase de medio de comunicación entre los que ya existen.

Las causas económicas que han influido en el desarrollo aéreo,

se pueden concretar en la reducción de tarifas y en el aumento progresivo de la capacidad de los aviones.

En los principios de la aviación, el transporte aéreo constituía una especialidad frente a los demás medios de transporte existentes, independientemente de los costos, lo cual hacía suponer que una persona que usaba este medio, era una persona rica y por este motivo eran contadas las que podían pagarlo, actualmente dicho costo se ha reducido tanto, que resulta de lo más común.

Entre las causas jurídicas que han contribuido al desarrollo de la aviación, tenemos los tratados, convenios y conferencias con el fin de lograr un derecho internacional. Después de varias conferencias, el 13 de octubre de 1919 se firmó la llamada Convención de París, en la que se estipularon normas generales para facilitar el tráfico aéreo internacional.

Esta fue la primera reglamentación que existió en torno a la aviación y que por ende, se aplicó al transporte aéreo, dicha reglamentación unificó las distintas normas existentes, habiéndose hecho otras a partir de ésta, tales como la Convención Ibero-americana de navegación aérea de Madrid 1926, la Conferencia Panamericana de Aviación -

Comercial de la Habana en 1928, pero el avance de las normas relativas a la aviación y el transporte aéreo se ha realizado a partir de la Convención de Varsovia en 1929 y de la Conferencia de Chicago, reglamentaciones todas auspiciadas por organismos Ad-Hoc, como son: S.I.N.A., la S.I.T.E.J.A., antecesora del actual organismo denominado O.A.S.I., que es el que ha tratado con mayor amplitud los problemas internacionales sobre la aviación y el transporte aéreo, eliminando con sus métodos y prescripciones gran parte de tratados bilaterales y sobre todo tratando de que se llegue a crear una reglamentación internacional sobre navegación y transporte aéreo, incrementando, al mismo tiempo, el desarrollo de ambas actividades.

Además, es notorio que el desarrollo de la aviación y el transporte aéreo cuanto más grande es un país, denota poderío frente a las demás naciones y viene a ser un factor decisivo en cualquier momento, dado para decidir en caso de guerra o para la economía en tiempos de paz, es por esto que el Estado ha intervenido con todas las naciones en el ramo de la aviación y transporte aéreo desde sus comienzos, ya sea de una manera directa o indirecta; directamente, cubriendo la cobertura de déficit hasta el sistema de empresas nacionalizadas; indirecta

tamente, interviniendo en la organización administrativa que hace para lograr un mejor control técnico y económico (15).

EL TRANSPORTE AEREO COMO PRINCIPAL ACTIVIDAD

Desde los principios de la aviación, la parte más importante ha sido el transporte aéreo alrededor del cual se ha elaborado la mayor parte de los regímenes jurídicos, no sin que antes hayan surgido polémicas y doctrinas acerca de los problemas jurídicos que ésta suscita.

El espacio en donde se realiza la actividad aérea, ha originado varias doctrinas, entre ellas encontramos la que pugna por la libertad absoluta de dicho espacio, y otra por la soberanía absoluta del mencionado espacio, ambas criticables; porque, si bien es cierto que un Estado es soberano cuando puede con absoluta independencia decidir en última instancia los conflictos que se presentan en su territorio, también es cierto que la soberanía absoluta impediría el progreso de la aviación y a contrario sensu la libertad completa daría lugar a la violación de la soberanía de los Estados, los cuales no podrían hacer algo aún cuando sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio se realizaran hechos que los perjudicaran.

(15) Confrontar página 39

La condición jurídica del espacio aéreo es el punto básico del transporte internacional, en dicha materia, es en este aspecto, donde encontramos claramente definidas dos etapas, la primera va desde 1783 hasta la Convención de París en 1919, y la segunda va de esta fecha a la actualidad; la primera podemos llamarla doctrinaria y la segunda es la etapa en la que se resolvió el problema correspondiente al espacio aéreo.

Los primeros vuelos en los comienzos del siglo, abrieron perspectivas en la rama jurídica en forma ilimitada. El vuelo de Bleriot sobre el Canal de la Mancha, representó uno de los acontecimientos de mayores consecuencias para la política europea.

HISTORIA DE LA NAVEGACION

La Marina Mercante Nacional existe desde el tiempo de la Colonia.

Una vez efectuada la conquista, se precisó de una mayor comunicación con la metrópoli, de tal manera que el movimiento marítimo, único medio posible de comunicación de ese entonces, se intensificó.

El comercio entre España y sus colonias estaba sometido a un -

monopolio estricto a favor de la corona (16).

Los puertos hábiles para el tráfico comercial trasatlántico eran: Cádiz y Sevilla en España y Veracruz en la Nueva España. Por lo que respecta al Pacífico sólo Acapulco y Manila estaban habilitados para ello.

La razón por la cual estos últimos puertos se habilitaron, fue la de sostener el comercio establecido en las Filipinas por los españoles, tal hecho fue quizá uno de los más significativos de la historia marítima mexicana. El trazo de la primera ruta comercial permanente entre América y el Oriente, fue obra realizada por el Agustino Andrés de Urdaneta, hábil navegante, cosmógrafo español que salió de Barra de Navidad el 19 de noviembre de 1564 y regresó al Puerto de Acapulco el 3 de octubre de 1565.

El establecimiento de esta ruta trajo consigo un lucrativo comercio entre México y el Oriente.

Fue tanto el incremento comercial entre Filipinas y la Nueva España, que la corona fue advertida de los peligros de una independencia económica, obligándola a frenar por medios legales, dicho comercio. Al mismo tiempo al Virrey se le daba, como Capitán General, (16). - José Bravo Ugarte. - Historia de México, La Nueva España, Méx. Editorial Jus, 1953. - Tomo 2, Páginas 121 y 122.

plena jurisdicción sobre todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España, para controlar el comercio (17).

Para vigilar todos los trámites mercantiles de México, se estableció el Tribunal del Consulado de la Ciudad de México el 15 de julio de 1592, dependiente de la casa de contratación de Sevilla. La tendencia del Consulado a beneficiar al comercio de la ciudad sobre las demás poblaciones del país, dio lugar a la creación de dos consulados más, uno en Guadalajara y otro en Veracruz en 1795 (18).

A los mencionados tribunales correspondía conocer de los litigios mercantiles, el avalúo de los embarques y mercancías para el pago de derechos, seguros marítimos, obras encaminadas para mejorar las condiciones de los puertos y lograr una mayor y correcta estiba de los buques, construcción de caminos, etc.

El establecimiento de los servicios de cabotaje en forma regular, se llevó a cabo en 1580, esto obligó a los consulados a establecer mayor control y más restricciones al comercio (19).

17. - Juan de Dios Bonilla. Historia Marítima de México. - Editorial Litorales 1962, Página 91.
18. - José Bravo Ugarte, Historia de México. - Editorial JUS 1953, Páginas 180 y 182, respectivamente.
19. - Rafael García Arolo. - Biografía de la Marina Mexicana (Semblanzas históricas). México. Secretaría de Marina, 1960. Página 155.

La Marina Mercante y el comercio de aquel entonces, tuvieron pérdidas mayores a las que sufrió por los ataques piratas en alta mar, esta situación preocupó a Carlos III, que, ansioso de mejorar a España económicamente, autorizó la apertura de nuevos puertos para el comercio de Indias. También se habilitaron varios y se levantaron las restricciones al comercio, se autorizó a las colonias a comerciar entre sí y con algunas naciones europeas, pero poco pudo hacerse para beneficiar el comercio y la marina mercante; 30 años después de iniciada esta actividad, estalló el movimiento de independencia en la Nueva España.

La situación de la Marina Mercante al inicio de la vida de la independencia era desalentadora, no había barcos pues los pocos que se tenían habían sido echados a pique por los españoles que no reconocían dicho movimiento.

Para ese entonces, primero la guerra de Texas en 1836, y después la de los pasteles en Francia, habían acabado la escasa marina de guerra y los puertos del golfo. Veracruz fue bloqueado por los franceses que más tarde lo ocuparon después de bombardearlo; los buques mexicanos y las mercaderías que se encontraban en el puerto, cayeron en manos del invasor, causando fuertes pérdidas a la nación.

Las luchas intestinas y la guerra de 1847 contra Estados Unidos acabaron con las pocas unidades navales que quedaban; Veracruz fue duramente bombardeado una vez más y ocupado finalmente, igual que el resto del país.

... El primer esfuerzo encaminado a resolver el drama de la Marina Nacional, fue hecho por Santa-Anna, que puso en vigor el acta de navegación para el comercio de la República Mexicana el 30 de enero de 1854.

Dicha acta fue dada con el fin primordial de proteger y desarrollar la Marina Mercante. Se establecieron en ella cuotas preferenciales para el pago de derechos de importación y exportación a los productos que entraban o salían de puertos nacionales, órdenes estrictas para limitar el tráfico de cabotaje de las naves mexicanas.

En esa misma fecha se decretó la organización de la Marina de Guerra, más tarde se dispuso por el mismo Santa-Anna, el establecimiento de una escuela náutica en la isla del Carmen, para enseñar a la juventud destinada al servicio de la Marina Nacional.

Todas estas actividades se derrumbaron al triunfar la Revolución de Ayutla el 9 de agosto de 1855.

El grupo liberal, salvador de la patria, encabezado por hombres de la talla de Juárez, Ocampo, Juan N. Alvarez, etc., nada hizo por la Marina Nacional, ya que reconoció que la empresa era costosa y que en dicho ramo se habían hecho los más grandes despilfarros (20).

Sin embargo, el propio Juárez, se dió cuenta de que era vital para la total reintegración nacional, la organización de la marina; más tarde, durante el período de Maximiliano, a través de Reglamentos, Decretos y Leyes, se estableció la legislación más completa en nuestro país, sobre todo en lo referente a la navegación, todo con el fin de establecer un verdadero servicio de la Marina Mercante; pero toda esta magnífica legislación, corrió la misma suerte del Imperio (21).

Se reconoció que la Marina Mercante se encontraba abandonada; sin ninguna protección y con muchas trabas impuestas por el mismo gobierno.

El Jefe del Departamento de Marina, en aquel entonces, afirmaba que la creación nacional de la misma era una idea noble y que había que fomentar el establecimiento de astilleros y la construcción de bar

(20). - Justificación de las Leyes de Reforma. - El gobierno Constitucional de la Nación, selección y notas de Jorge L. Tamayo. Méx. Secretaría del Patrimonio Nacional, 1964. Vol. 2, Página 496.

(21). - Benito Juárez, Carta al Excelentísimo Sr. Angel A. Cazo. - Veracruz, Marzo 20 de 1860.

cos. La Marina de Guerra auxiliaba al gobierno para integrar al país regiones más apartadas como Quintana Roo; se creó también la Escuela Naval Militar y se inició el tráfico intenso en el Golfo (22).

El Gobierno Federal se vio obligado a acondicionar varios puertos como Tampico, Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz, que todavía se encuentran en servicio.

Para comunicar los puertos con la Capital de la República, se construyeron vías férreas, se compraron por primera vez, supliendo a las alquiladas a la Gran Bretaña.

Al iniciarse la revolución de 1910, la Marina se vio afectada, ya que los buques mercantes fueron empleados para el transporte de tropas.

La intervención norteamericana destrozó las obras portuarias del Golfo, apoderándose de los buques nacionales y de las mercaderías existentes en los almacenes del puerto.

En 1917 se inició una nueva era con el triunfo de la Revolución. Carranza, deseoso de crear una Marina Mercante Nacional, logró que se incluyera en la Constitución Política del país, el requisito de ser

(22). - Juan de Dios Bonilla. - Historia Marítima de México. - Editorial Litorales, 1962. - Páginas 701 a 705.

mexicano para desempeñar cargos en los buques mercantes nacionales, esta medida era de suma importancia, pues hasta aquella época la mayoría de la tripulación de las embarcaciones nacionales, era extranjera, se pensó también que la Marina Mercante no podía seguir dependiendo de la Secretaría de Guerra y Marina, ya que ésta se ocupaba muy poco de ella; por eso, en la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se separó la Dirección de Guerra de la de Marina, pasándola a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Para ser preparada la gente de mar necesaria, se planteó el problema de crear una institución adecuada, por tal motivo, los capitanes Sifcoo y Canales, apoyados en la Cámara de Comercio de Veracruz, establecieron la Escuela de Comercio y Náutica, en 1919 (23).

Toda la actividad de ese entonces, fue centralizada en el Departamento Autónomo de Marina.

El Gobierno del Gral. Avila Camacho, modificando la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, elevó dicho Departamento a la calidad de Secretaría de Estado.

(23). - Rafael García Arrollo. - Biografía de la Marina Mexicana (Semblanzas Históricas). México, Secretaría de Marina. 1960. - Páginas 701 a 705.

La falta de comunicaciones marítimas provocada por la guerra, y la falta de buques adecuados, llevaron al gobierno a la incautación de las naves de países que se encontraban en estado de guerra y que se encontraban inmóviles en puertos nacionales en el año de 1941.

En el último año de gobierno del General Avila Camacho, se fundó la "Escuela Náutica de Tampico".

Del régimen Alemanista, poco se puede decir, a no ser de algunas obras portuarias, la ayuda a la "Escuela Náutica de Mazatlán", la creación de la Compañía de Servicios Marítimos de México en 1949 (24).

El Presidente Ruiz Cortines, deseoso de resolver el problema de nuestra Marina Mercante, estableció como meta nacional el logro del desarrollo inmediato de la misma, presentando el programa "Marcha al Mar", que tuvo las siguientes finalidades: trasladar el excedente de población del centro a la altiplanicie, el aprovechamiento de las riquezas del mar y la integración de la red nacional del país, acondicionamiento de los principales puertos y establecimiento de plantas de mantenimiento y astilleros; saneamiento de las zonas costeras y mejoramiento de las comunicaciones y transportes de los puertos con las -

(24). - Secretaría de Marina. México, Talleres Gráficos de la Nación. 1942. Página 3.

principales ciudades y centros industriales del país y el establecimiento inmediato de la Marina Mercante Nacional (25).

El gobierno de López Mateos, continuó la labor de su antecesor y reorganizó la Secretaría de Marina, sosteniendo el programa de "Marcha al Mar".

La Marina Mercante Mexicana apenas tiene una tasa de desarrollo de 7.76%, en los últimos 26 años.

El Presidente Díaz Ordaz planteó seriamente a los navieros nacionales el problema de la Marina Mercante, tan necesaria para nuestro comercio exterior, invitándolos a colaborar con el Estado para resolverlo.

El 12 de mayo de 1965, se realizó la primera reunión de armadores y autoridades de la Secretaría de Marina, llegando a los siguientes acuerdos: la creación de un Banco especial que financie el desarrollo de las actividades de la Marina Mercante, adquisición de embarcaciones adecuadas, coordinación de las actividades de las autoridades y del Sindicato de Trabajadores de Puertos Navieros, para facilitar las maniobras y labores en los mismos, reestructuración de la "Escuela

(25). - Texto del informe del Presidente Ruiz Cortines. "Excelsior". - México, Año XXXVII, Tomo V, Núm. 13132, 2 de Sept. 1957. Página 30-A.

Náutica", de acuerdo con los adelantos y técnicas actuales.

En resumen, la situación de la Marina Mercante, ha sufrido - altas y bajas en el transcurso de la historia, si en un principio se encontró sometida a un monopolio estatal que impidió su desarrollo, su situación en el México independiente no mejoró, ya que su existencia - fue precaria y los gobiernos no supieron legislar en su favor, a excepción de Maximiliano y Santa-Anna.

Es urgente que se resuelva, a la brevedad posible el problema de la Marina Nacional, para evitar, en primer lugar, la fuga de divisas y, en segundo, para dar ocupación a miles de personas que no la tienen.

En líneas anteriores, hemos presentado someramente los antecedentes históricos de las Comunicaciones; para tener una idea más clara de la importancia de la magnitud del desarrollo de éstas, así como del índice de accidentes causados por la inobservancia de los reglamentos correspondientes; encontraremos a continuación las estadísticas de los - accidentes ocurridos en materia de Tránsito Federal y Aeronáutica Civil durante los últimos tres años.

BIBLIOTECA CENTRAL
C. S. A. R.

(1)

**CLASIFICACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN
CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL
1964-1968**

CAUSAS Y CONSECUENCIAS	1964	1965	1966	1967	1968
Atropellamiento	1096	1205	1482	1721	1733
Volcadura	3795	4529	5013	5727	5124
Alcance	1560	4014	4538	5881	6658
Salida del camino	364	533	788	1063	1094
Incendio	124	199	195	176	182
Choque	4069	5084	6001	6676	7391
Caida de pasajero	47	50	80	98	111
Otras	95	166	226	239	296

**VEHICULOS QUE INTERVINIERON EN ACCIDENTES DE TRANSITO
EN CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL, SEGUN EL TIPO DE
SERVICIO**

1966-1968

TIPO DE SERVICIO	1966	1967	1968
Total	15723	18610	21546
Público	3333	2554	3115
Particular	13201	15875	19217
Oficial	198	181	214

**CAUSAS DETERMINANTES DE ACCIDENTES
DE TRANSITO
OCURRIDOS EN CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL
1964-1968**

CAUSA DEL ACCIDENTE	1964	1965	1966	1967	1968
PASAJEROS O PEATON					
Imprudencia.	1034	775	943	1033	1165
Descuido	133	68	51	53	52
Intención	5	18	6	12	4
CONDUCTOR					
Exceso de velocidad. '	4146	4429	5340	6562	7499
Circulación prohibida.	1657	1749	2014	2201	2906
Dormitar	707	894	838	887	940
Impericia	460	790	1260	1335	1360
Rebasar indebidamente.	351	470	488	463	557
Estado de ebriedad	378	638	736	776	864
No parar en entronque	196	315	425	414	580
Mal estacionado sin luces	230	248	311	266	126
Deslumbramiento.	138	111	311	266	126
Exceso de dimensiones.	15	77	47	10	21
Drogadicto.	2	6	-	4	4
Sobrecupo o sobrecarga	8	35	50	45	43
Otras.	788	1265	1299	1487	1752
CAMINO					
Irrupción de ganado	722	632	646	667	766
Desperfectos del camino.	114	632	646	97	136
Falta de señales.	71	33	31	25	43
Otras.	142	92	143	108	199
AGENTE NATURAL					
Lluvia.	629	502	563	501	884
Neblina.	117	77	55	63	101
Nieve o granizo.	7	10	11	16	25
Otras.	42	57	61	55	80
FALLA DEL VEHICULO					
Llantas	550	512	615	699	900
Frenos	285	266	338	379	422
Dirección.	244	229	194	206	239
Suspensión	43	43	42	24	33
Luces.	65	51	59	88	108
Ejes.	30	51	47	38	65
Transmisión	20	26	18	22	25
Motor	25	24	26	16	22
Otras.	185	174	159	327	249

CAUSAS DETERMINANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO
OCURRIDOS EN CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL
1968

ATRIBUIBLES AL	NUMERO	PORCIENTO	
		DEL CONCEPTO	TOTAL
PASAJERO O PEATON			5.4
Imprudencia	1165	95.4	
Descuido	52	3.4	
Intención	4	.3	
CONDUCTOR			75.4
Exceso de velocidad	7999	44.3	
Circulación prohibida	2916	17.2	
Dormitar	940	5.6	
Impericia	1360	8.0	
Rebasar indebidamente	557	3.3	
Estado de ebriedad	864	5.1	
No parar en entronque	580	3.4	
Mal estacionado sin luces	299	1.8	
Deslumbramiento	126	.7	
Exceso de dimensiones	21	.1	
Drogadicto	4	-	
Sobrecupo o sobrecarga	43	.2	
Otras	1752	10.3	
CAMINO			5.1
Irrupción de Ganado	766	69.9	
Desperfectos del camino	136	11.9	
Falta de señales	43	3.8	
Otras	80	7.3	
FALLA DEL VEHICULO			9.3
Llantas	900	43.6	
Frenos	422	20.5	
Dirección	239	11.6	
Suspensión	33	1.6	
Luces	108	5.2	
Ejes	65	3.2	
Transmisión	25	1.2	
Motor	22	1.1	
Otras	249	12.0	
AGENTE NATURAL			4.8
Lluvia	884	43.6	
Nebliña	101	9.3	
Nieve o granizo	25	2.2	
Otras	80	7.3	

ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN CAMINOS DE
 JURISDICCION FEDERAL Y ESTIMACION DE LOS DAÑOS A
 VEHICULOS QUE INTERVINIERON 1960-1968 .

AÑOS	ACCIDENTES	DAÑOS PESOS
1960	8,517	49,876,000
1961	8,373	54,713,134
1962	7,381	52,174,635
1963	8,271	66,771,999
1964	11,159	78,321,928
1965	14,336	85,339,081
1966	14,475	106,832,816
1967	16,140	124,113,615
1968	18,244	145,896,123

MUERTOS Y HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN CA
 MINOS DE JURISDICCION FEDERAL 1960-1968

AÑOS	MUERTOS	HERIDOS
1960	1,190	7,521
1961	1,177	7,676
1962	1,068	7,065
1963	1,313	7,894
1964	1,664	10,222
1965	1,739	10,269
1966	1,860	11,448
1967	1,953	12,470
1968	2,169	13,519

MUERTOS Y HERIDOS EN ACCIDENTES DE AVIACION

1964-1968

AÑOS	TOTAL DE		CLASE DE SERVICIO			
	MUERTOS	HERIDOS	COMERCIALES		PARTICULARES	
			MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS
1964	51	44	2	12	49	32
1965	14	14	2	12	2	12
1966	73	34	14	2	59	32
1967	70	66	15	33	65	33
1968	100	55	50	14	50	41

AVIONES ACCIDENTADOS

1964-1968

AÑOS	TOTAL		FATALES		IMPORTANTES		PEQUEÑOS ACCID.	
	COMERCIAL	PARTIC.	COMERCIAL	PARTIC.	COMERCIAL	PARTIC.	COMERCIAL	PARTIC.
1964	26	113	8	43	3	53	15	17
1965	30	114	15	60	-	9	15	45
1966	22	184	5	44	5	24	12	116
1967	68	181	7	38	3	29	58	114
1968	31	189	5	61	6	47	20	81

CAPITULO SEGUNDO
IMPORTANCIA DE LA TUTELA JURIDICA

CAPITULO SEGUNDO

En el Capítulo Primero nos ocupamos de exponer, a grandes rasgos la historia de las comunicaciones desde la época prehispánica hasta nuestros días y, siguiendo la pauta que nos hemos trazado para el desarrollo del presente trabajo, una vez hecho someramente su bosquejo histórico y dado que, consideramos que el tema de las vías generales de comunicación tiene una importancia nacional, como hemos expresado anteriormente, tenemos la necesidad de tratarlo desde un punto de vista jurídico, observando la tutela que el Estado crea para estos tópicos.

Para lograr una idea general de cómo nuestro Gobierno ha legislado sobre esta materia, observamos que se ha hecho en forma general, como se constata en los artículos relativos que aparecen en el Código Penal vigente y, en forma específica, cómo lo hizo creando una ley ad-hoc, como es la Ley General de Vías de Comunicación.

El fin que llevó al Poder Legislativo a formular dicha ley especializada fue el de abarcar la mayoría de los aspectos que surgen,

tratándose de vías generales de comunicación; lo cual comentaremos más adelante y en especial, lo relativo al capítulo único de sanciones de dicha Ley, así como lo relativo al presente tema en el Código Penal.

IMPORTANCIA DE LA TUTELA JURIDICA

A. - FUNCION DEL DERECHO.

Para poder llegar a determinar la importancia que reviste el Derecho, es necesario comenzar por definirlo, de donde, naturalmente, podemos decir que la palabra "Derecho", viene del bajo latín Directum, que significa Derecho, Recto, y, a su vez, ésta se deriva de Dirigere, es decir guiar; Dirigo se compone de las voces Di y rigo, que quieren decir regir o gobernar, funciones que al Derecho competen.

Al través del tiempo ha existido la inquietud de definir el derecho, sin embargo, los juristas no se han puesto de acuerdo, bástenos señalar la célebre definición que nos da Ulpiano: "Nan ut eleganter Celsus definir Jus est ars boni et aequi", hasta llegar a las más recientes como la del maestro García Maynes, que dice:

(1) García Maynes Eduardo. Introducción al estudio del Derecho. Editorial Porrúa, Méx. 1963. Página 37

"Orden jurídico vigente es el conjunto de normas impero-atributivas que, en cierta época y en un país determinan la autoridad política declara obligatorias".

Podemos afirmar que, el derecho es un conjunto de normas que emanan de la sociedad, sólo que tienen un carácter obligatorio, rigiendo a los individuos y a la colectividad, de donde estamos de acuerdo con Kelsen, cuando nos dice que el Derecho, en un momento dado se puede identificar con el Estado, pues éste organiza política y jurídicamente a la sociedad, siendo precisamente ésta su función, sólo que no es suficiente el dictar normas sino que es menester que asegure su vigencia y cumplimiento, por lo que añade una serie de sanciones a fin de que, correlativo a una infracción o negligencia de los particulares que deben acatar las normas, se fije una sanción correspondiente. Esto lo vemos a partir de que el hombre se organizó en una vida comunitaria, desde los primeros grupos sociales hasta llegar a las actuales sociedades.

Estamos de acuerdo con la afirmación del Lic. Villalobos en que en los principios todo Derecho era Derecho Penal, y la conminación y aplicación de las penas fueron, en un tiempo, el medio coercitivo úni-

co para dirigir la conducta de los pueblos dominados, dentro del ordenamiento social.

"Derecho" y "Sociedad", son términos entre los cuales existe una íntima relación, tan es así que habrá tantos ordenamientos jurídicos como formas de organización existan, de donde no podemos admitir que haya un solo ordenamiento jurídico para todo tiempo y lugar, pues es tanto como no querer aceptar que existen diversas formas de agrupación, y sobre todo que, cada una de ellas es diferente entre sí, lo cual equivaldría a reducir a una sola forma la organización social, lo cual no es cierto, pues se aparta de la realidad.

Dentro del orden social, y para que sea posible la convivencia humana, es necesario que el Estado, como tal, regule todas las relaciones que puedan surgir con motivo de esa convivencia, para lo cual el Derecho, como conjunto de normas, regula todas las funciones que se dan en la sociedad, encausando las actividades humanas y haciendo posible la convivencia pacífica.

La vida en sociedad no sería posible sin la existencia de normas, pues estas son las que hacen posible la existencia del orden ju-

rídico, y, evidentemente que sin la existencia de ellas se originaría el caos, una situación en la que cada cual tendría dentro de la comunidad el poder ilimitado de conducirse según su voluntad, siendo prácticamente la destrucción de ella.

Dentro de las normas a las que está sujeto el individuo encontramos las normas jurídicas como tuteladoras del orden jurídico, estas normas presiden la vida del hombre desde antes de su nacimiento y hasta después de su muerte, y aún después de ésta señalan la eficacia de su voluntad, manifestada con vistas a este hecho. Puede decirse que, prácticamente, no hay acto humano que no esté sujeto a una regla de Derecho.

Cuando la satisfacción de intereses humanos origina conflictos, el derecho obra de la siguiente manera:

1.- Clasificando los intereses, señalando cuales merecen protección jurídica y cuales no.

2.- Establece una jerarquía entre ellas, señalando cuales deben tener prioridad o preferencia y la posible armonización entre intereses

opuestos.

3. - Define los límites dentro de los cuales esos intereses deben ser reconocidos y protegidos.

4. - Establece y estructura una serie de órganos para declarar las normas que sirvan como criterio para resolver los conflictos de intereses, desenvolver y ejecutar las normas y dictar ordenamientos individualizados en los que se apliquen las reglas generales.

Las pautas que se establezcan para la resolución de estos conflictos, depende de una variada multitud de factores sociales, los cuales actúan sobre la mente y la voluntad de quienes hacen el Derecho.

El Derecho es creado y aplicado por el Estado, el cual intenta crear un poder capaz de imponerse a todos, incluso a los más fuertes.

El Derecho es uno de los elementos más importantes del poder del Estado, dándole a éste legitimación y organización.

Dentro del conjunto de normas que forman el Derecho vigente en contramos dos grandes ramas; las normas de Derecho Público y las

normas de Derecho Privado. Dentro de estas ramas encontramos a su vez, disciplinas auxiliares, dentro del Derecho Público, el Derecho Penal, Derecho Constitucional, Derecho Administrativo, etc.

Siguiendo la pauta de este Capítulo, nos ubicaremos dentro del Derecho Público, y especialmente en el Derecho Penal y Administrativo, puesto que ambos regulan el tema que nos ocupa, por lo cual pasaremos a diferenciarlos y a explicar de qué manera regula cada uno todo lo concerniente a las Vías de comunicación.

B. - TUTELA PENAL

El Derecho Penal es la rama del Derecho Público Interno relativa a los delitos, a las penas y a las medidas de seguridad que tienen por objeto la creación y conservación del orden social.

En sentido objetivo, según Cuello Calón (2), es el conjunto de normas jurídicas establecidas por el Estado, que determinan los delitos, las penas y las medidas de seguridad con que aquellas son sancionadas.

(2) Eugenio Cuello Calón. - Derecho Penal, I, Página 8, 8a. Edición.

En sentido subjetivo, se identifica con el jus punendi o sea el Derecho de Castigar, que consiste en la facultad del Estado de conmi-
nar la realización del delito con la amenaza de las penas y, en su -
caso, imponerlas y pjecutarlas.

El Derecho Penal solo se distingue de los otros derechos públi-
cos por la mayor reacción del poder del Estado, éste responde con -
más energía frente al delito que ante la violación de normas adminis-
trativas o de otra índole, la distinción del Derecho Penal de las otras
disciplinas jurídicas es sólo de grado, mas no de esencia.

El fin del Derecho Penal, según Antalis⁽³⁾ es "Impedir la comi-
sión de los delitos y que, exclusivamente, a este fin van dirigidas las
normas penales".

El ordenamiento jurídico penal se distingue de los otros ordena-
mientos existentes, por su función específica, pues así como tiene la
facultad de imponer normas, tiene el poder de infringir penas.

En síntesis y, para tener una idea más clara del ordenamiento
penal, podemos caracterizarlo de la siguiente manera

(3) Manual de Derecho Penal. Página 2, 3a. edición, Milano 1955.

a) Es un ordenamiento de Derecho Público, en cuanto se realiza con aquella energía vigorosa que requiere la naturaleza de los bienes que aquél protege. Estos bienes, cuando no pertenecen directamente a la colectividad, son bienes individuales, pero siempre protegidos en vista de un interés público.

La importancia del carácter público del Derecho Penal queda intacta, aun cuando parezca como los delitos perseguibles mediante querrela de parte, que la autoridad del Estado se ha subordinado a la iniciativa privada.

b) Es un ordenamiento imperativo. La norma penal obra siempre como un mandato, no sólo en general, de hacer o no hacer algo, sino en particular, mandato al juez de castigar, y al reo de sufrir la pena, condena, en todos los casos a obrar de un modo determinado, y con la amenaza de una pena, y de hacer más eficaz un mandato. Esa amenaza puede obrar como una coacción psicológica o sea, como una energía que aparta al hombre, a pesar suyo, de las malas acciones; y puede transformarse, una vez constituido el delito, en la imposición efectiva de una pena, obrando como una coacción física. Pero no debe

confundirse el mandato con la coacción. La norma penal permanece como tal, aunque no sea obedecida por miedo ni impuesta por la fuerza y observándola, por el contrario, por deber de honradez y de civismo por un sentimiento de probidad y de justicia. Impera -se puede decir-, no constriñe, tan cierto es esto que, las mas de las veces su amenaza no llega a impedir los delitos ni a detener el brazo de los delincuentes. Por lo que se ha dicho que el Derecho Penal, lejos de constreñir a observar una norma, presupone la violación de ésta y se ha pretendido -considerar la coacción como algo extraño al precepto.

La norma penal siempre tiene valor de mandato (no de autorización o de permiso), es decir, obliga al juez a imponer la pena, y según algunos, al delincuente a sufrirla.

Es un ordenamiento de carácter aflictivo, ya que su sanción no es un castigo, sino, aquella sanción aflictiva especial llamada pena. La especialidad de esta sanción es lo que distingue al Derecho Penal de otro Derecho. Una cuestión bastante debatida es, si el ordenamiento jurídico tiene carácter constitutivo (o autónomo); en otros términos si tiene un contenido normativo propio, o de reforzar con sanciones pro-

pías los preceptos de otras ramas del Derecho.

Al considerar este problema, el error de perspectiva consiste en separar, dentro de la norma el precepto y la sanción, como cosas distintas, la norma no es el precepto mas la sanción, sino la unión inseparable de precepto y sanción: solo que, mientras el precepto es, a lo menos formalmente idéntico en todas las normas jurídicas, en cuanto consiste en iubere, vetare o permitire, la sanción confiere el quid proptum a la norma; le impone su tonalidad.

El precepto es generalmente jurídico, y la sanción, en cambio, es civil, administrativa o penal. La sanción punitiva da carácter de originalidad al Derecho Penal. Esta originalidad es evidente, no sólo cuando la norma penal tiene un contenido imposible de hallar en otros campos del Derecho, sino también cuando la norma penal aparece en función de tutela reforzada, respecto a otros bienes ya protegidos por otras normas no penales, porque en tales casos la sanción imprime una nueva forma al precepto, transformando el ilícito civil o administrativo en penal.

Se trata de un valor más, que la pena agrega a la norma, ele-

vióla en grado, transfigurándola en un nuevo ser jurídico.

El ordenamiento penal tiene siempre valor sancionatorio, porque, sus normas obran mediante aquella sanción particular que es la pena, y con esto no se disminuye la autonomía del Derecho Penal, - pues, en cada caso, la sanción imprime una nueva forma al precepto, aunque este pertenezca a otro ordenamiento jurídico.

Del carácter sancionatorio del ordenamiento penal, se sigue:

1.- No es posible determinar una diferencia de cualidad, sino solamente de grado, entre el ilícito penal y las otras formas del ilícito jurídico civil o administrativo. El ilícito mismo, según su gravedad y la necesidad de una represión diversa puede pasar de uno a otro campo del derecho. Decisivo, en este caso, lo es tan solo el juicio del legislador que declara un hecho dado, como merecedor o no de una pena, por encima de él no está más que los dictámenes de Derecho natural.

2.- Cada vez que una norma extrapenal declara la licitud de un hecho, desaparece por consiguiente, también su ilicitud criminal.

3.- La costumbre, aún la de carácter no penal, puede tener fuerza eximiente para efectos penales.

4.- Es un ordenamiento de carácter personal, tanto en sentido activo como pasivo. Activo porque el Estado no puede delegar a otros su función punitiva; pasivo, porque el súbdito responde personalmente al ordenamiento y no puede obligar a otros a observar la norma o cumplir la pena.

Por este carácter personal no se admite la transmisión aorta causa de ninguna pena, aunque ésta sea pecuniaria.

C.- TUTELA ADMINISTRATIVA

Podemos definir al Derecho Administrativo como la rama del Derecho Público que tiene por objeto específico la administración pública (4).

Al realizar la función administrativa, el Estado, por cuenta propia obra persiguiendo intereses propios.

(4).- Eduardo García Maynes. - Introducción al estudio del Derecho. - Página 139. - Editorial Porrúa, 11a. Edición, México 1963.

Dentro de las actividades administrativas que realiza el Estado, encontramos la de Policía, que está constituida por un conjunto de normas y principios provisto de medios coactivos eficaces para obligar a los particulares a que se subordinen a los intereses generales del Estado y, a los propios agentes de la administración, para que se mantengan en el orden de legalidad imperante en un país.

Garrido Falla (5), la define como el conjunto de medidas coactivas arbitradas por el Estado para que el particular ajuste sus necesidades a un fin de utilidad pública.

El Estado interviene para regular la actividad privada, por la necesidad de que los intereses individuales sean coordinados a fin de mantener el orden jurídico, ya sea limitando la acción de los particulares o declarando los casos en que es ilícito o ineficaz, supliendo la voluntad de los individuos en las relaciones jurídicas en que no ha sido expresada, previene a la reparación de las que originan daños y perjuicios.

El Derecho administrativo se relaciona con el Derecho Penal, -

(5) Fernando Garrido Falla. - Tratado de Derecho Administrativo. - Madrid 1954. Página 109.

tanto porque las normas se encuentran garantizadas en cuanto a su cumplimiento por sanciones penales, teniendo además la administración hasta poder disciplinario para mantener su regular funcionamiento, como porque la función administrativa es indispensable para que pueda ser llevada a cabo la pena que el poder judicial impone como lo demuestra el Servicio Penitenciario, que depende del Poder administrativo.

D. - LA SANCION PENAL Y LA SANCION ADMINISTRATIVA

En un principio, no se habían delimitado las áreas en que cada rama del Derecho actuaría, y así por ejemplo, encontramos que la separación absoluta entre Derecho Penal y Derecho Privado, es decir, entre la justicia indemnizante y la penal no estaban debidamente determinadas, este problema lo encontramos aún en nuestros días; Franz Von Liszt, al tratar de establecer la diferencia que existe entre lo penal y lo civil, afirma que el Estado aplica la sanción penal en todo aquello en que no le parece suficiente la materia civil, en cambio Carnelutti parte de las diferencias del carácter afectivo de la pena y la sanción civil por el solo hecho de ser sanción es afectiva, pero no de una ma-

nera directa, cosa distinta ocurre con la sanción penal, ésta sí es -
aflictiva directamente; la primera lleva como fin el de satisfacer el
interés del ofendido, la sanción administrativa tiende a que se cum-
pla la norma concreta de Derecho, en un caso determinado, en cam-
bio, la sanción penal se aplica por incumplimiento del mandato, por
último, siguiendo a este autor, podríamos señalar una diferencia más,
en la sanción administrativa se castiga sólo en el presente y en cam-
bio, en la sanción penal se castiga para el futuro.

Furbach atiende a la parte medular de los ordenamientos, y -
opina que no puede esperarse a que éstos sean violados para señalar
las sanciones a que se haga acreedor el infractor, por lo que dichas
sanciones tienen que estar previamente establecidas, siendo éstas, -
una especie de freno psicológico para quien piense transgredir el or-
denamiento en particular, este objetivo, precisamente, es el que bus-
ca la coacción penal, se puede concluir de lo que nos dice este autor
que cualquier medio coactivo que lleve como fin la convivencia social,
y usado por el Derecho Penal, puede llamarse sanción desde las me-
didas preventivas hasta las penas propiamente dichas.

La sanción administrativa como se ha indicado ya, protege los intereses particulares que están amenazados o que son desconocidos, y tiende a mantener sobre ellos la vigilancia del Derecho, haciendo - que se pague al acreedor, se indemnice al perjudicado y no se dé validez ni eficacia a lo que se ha ejecutado contra las exigencias legales.

La sanción penal es la que se encamina a la conservación del orden político y social, puesto que la esencia de lo antijurídico es solo una, que consiste precisamente en romper el equilibrio existente en la sociedad, entre ésta y el Derecho que la reglamenta; caracterizándose el Derecho Penal por la clase de sanciones que impone.

Debemos hacer notar que la sanción penal también se impone en otros campos del Derecho como, por ejemplo, en el Administrativo y Fiscal, traducéndose, por ejemplo, en las multas o arrestos por incumplimiento de algún deber de este carácter, imponiéndose como sanción o bien como una medida disciplinaria, cuando nos encontramos en esta situación entramos a una parte del Derecho Penal que ha sido llamada Derecho Penal Admvo., la que ha sido definida por Serra Rojas (6), como la rama del Derecho que se propone un estudio especializa-

(6). - Andrés Serra Rojas, Derecho Administrativo, Cuarta Edición. - México 1968.

do sobre las sanciones que tiene a su disposición el Estado, para el aseguramiento del orden público y para lograr el eficaz funcionamiento de los servicios públicos y demás actividades que regulan el interés general.

Ahora bien, existen diferencias entre sanción penal administrativa y sanción penal propiamente dicha; la primera es consecuencia del incumplimiento de una norma administrativa, en cambio, la segunda es la consecuencia de la violación de una norma jurídica, en la sanción penal administrativa se lleva al cabo la ejecución de oficio, la cual es extraña en la sanción penal propiamente dicha, en la sanción penal, las condiciones personales revisten gran importancia, no así en la sanción penal administrativa. La sanción penal administrativa puede ser aplicada a persona de existencia ideal, mientras que la sanción penal es aplicable a la persona humana, en la sanción penal administrativa puede allanarse el agente a las consecuencias del hecho, lo que es inadmisibles en la sanción penal.

Pasando al estudio de la sanción, en materia de vías generales de comunicación, encontramos la multa como una de las sanciones que se establecen en este capítulo, la cual se aplica tanto por delitos

como por infracciones a una ley especial, como es la que estamos tratando, en ambos casos ésta tiene un carácter represivo y no reparatorio del Derecho violado; es de carácter penal aunque la Constitución en su artículo 21 fracción VII, haya autorizado a la autoridad administrativa, su aplicación, pues en el artículo 24 fracción VII, se reglamenta la sanción pecuniaria como pena de carácter penal, y a su vez el artículo 19 fracción I, afirma que la sanción pecuniaria comprende la multa y la reparación del daño.

Por lo anteriormente expuesto, podemos considerar que las sanciones establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación son de carácter penal, aunque estén reguladas por el Derecho Administrativo, puesto que su existencia está tipificada en el Código Penal, aunque su aplicación esté reglamentada por las autoridades administrativas.

Nosotros nos unimos al criterio de Guido Zanobini, el cual objeta la existencia de un Derecho Penal Administrativo, pero acepta de una manera práctica la existencia de las penas administrativas, como en el caso especial que estamos analizando, las cuales, si bien son sanciones punitivas típicas, su aplicación no es un Derecho Subjetivo

de la Administración Pública, sino un deber del Estado, el cual cumple con su actividad jurisdiccional.

La protección penal, en este caso, es siempre indirecta, no sólo para los intereses individuales sino también para la administración. (7)

(7). - Guido Zanabini, Rev. de Derecho Público, Año IV, 1954, Página 34, Tomo I.

CAPTULO TERCERO

LEGISLACION VIGENTE

CAPITULO TERCERO

Entre el Código Penal vigente y la Ley de Vías Generales de Comunicación, existe una relación complementaria, puesto que, como veremos en el capítulo sucesivo, muchas situaciones que el legislador trató como delitos, en la actualidad nos parecen incompletas, dado que en la época en que se formuló nuestro Código Penal estaban de acuerdo con las necesidades del momento, pero dada la magnitud del desarrollo que en este renglón se ha realizado en los últimos años, surgieron situaciones que no estaban debidamente reglamentadas, por lo que fue menester tipificarlas como ilícitos penales en la tantas veces mencionada ley especial, para poder resolver los problemas que surgieron con la deficiente reglamentación del Código Penal, por lo que pasaremos a hacer un breve comentario de los ilícitos que dicho Código Penal reglamenta como tales.

LEGISLACION VIGENTE. - El progreso demanda la ampliación y generalización de la tutela jurídico-penal, sobre todo en el campo de las comunicaciones, ya que en muchas ocasiones situaciones que

entrafan actos ilícitos y que deberían, por lo tanto, ser sancionados - en forma drástica por el legislador, no se encuentran tipificadas como tales, y en otros casos, son sancionadas con penas sumamente leves.

Otro problema es la duplicidad que se origina con las sanciones establecidas en el Código Penal y en la Ley General de Vías de Comunicación, pues en muchas ocasiones, situaciones iguales son sancionadas de diferente manera solo por referirse a una nueva vía o parte integrante de esta.

La comparación de ambos ordenamientos evidencia la doble penalidad.

Para resolver este problema bastaría una simple modificación - en la redacción de los artículos, para actualizar las normas que forman estos ordenamientos, que, aunque válidos aún en su contenido - son insuficientes para cubrir legalmente el grado actual de desarrollo de las comunicaciones y transportes.

El Código Penal y la ley especial tipifican las acciones y omisiones que constituyen los delitos en la materia a estudio, esta duplicidad encuentra su fundamentación legal en el artículo 6º. del Código

Penal.

"Artículo 6°. - Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero sí en una ley especial, se aplicará ésta, observando las disposiciones conducentes a este Código".

Los delitos en materia de vías generales de comunicación son reglamentados en el Código Penal, en el Título Quinto, Capítulo Primero, artículos 165 a 172, y por la Ley especial de la materia, o sea la de Vías Generales de Comunicación, en el Capítulo Único, del Libro Séptimo, bajo el título de "Sanciones", regula los actos culpables que constituyen contravenciones, sin distinguir entre los delitos y las faltas administrativas; en algunos preceptos sí indica la tipificación, pero en otros, sin que el carácter delictuoso de la acción se identifique en la norma, amenaza con la imposición inexorable de la multa.

A. - CODIGO PENAL.

Artículo 165. - Se llaman Caminos Públicos las vías de tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuese el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita y las di

menciones que tuviese, excluyendo los tramos que se hallen dentro - de los límites de las poblaciones.

Este artículo no reúne las características de una norma, pues carece totalmente de los elementos que se supone deben constituiria. No precisa ninguna acción antijurídica, tampoco presenta ninguna relación psíquica de causalidad entre algún acto y su resultado, ni dicta ninguna sanción, es en suma, una deficiente e innecesaria definición de los caminos públicos, la que induce a creer que el legislador equi para el camino público a la vía de comunicación.

En la Ley especial, con carácter formalista, el legislador establece un concepto de comunicación bastante amplio en los artículos 1º. y 2º., los enlista así:

Artículo 1º.- Son vías generales de comunicación:

I.- Los mares territoriales en la extensión y términos que establezcan las leyes y el Derecho Internacional.

II.- Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes -- que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiera de los

REPUBLICA CENTRAL
M. D. A. M.

casos siguientes:

- a) Cuando desemboken en el mar o en los lagos, lagunas o esteros mencionados en la siguiente fracción;
- b) Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.
- c) Cuando pasen de una entidad a otra.
- d) Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, - siempre que se reúnan los requisitos siguientes:

- a) Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar.
- b) Cuando estén ligados a corrientes constantes.
- c) Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.
- d) Cuando pasen de una entidad a otra.

e) Cuando crucen la línea divisoria con otro país;

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación cuando se encuentren comprendidos en cualquiera de los casos previstos en las fracciones II y III;

V.- Los ferrocarriles:

a) Cuando comuniquen entre sí dos o más entidades federativas.

b) Cuando, en todo o en parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones.

c) Cuando entronquen o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten servicio público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país.

d) Las construidas en su totalidad o en su mayor parte, por la Federación.

e) Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público;

VI.- Las casinas:

a) Cuando estropeen con alguna vía de país extranjero.

b) Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas, entre sí.

c) Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean constuidos por la Federación;

VII.- Los puentes:

a) Los ya construidos o que se construyan sobre las líneas divisoriaz internacionales.

b) Los ya construidos o que se construyan sobre vías generales de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal.

c) La construcción de puentes se hará previo permiso de la - Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

VIII.- El espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves;

IX.- Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado, o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotaciones industriales, agrícolas, mineras, comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación;

X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquiera naturaleza; y

XI.- Las rutas del servicio postal.

Artículo 2º.- Son partes integrantes de las vías generales de co

municación:

I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y

II.- Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones.

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 aplicará prisión de quince días a dos años, si no resultare daño alguno; si se causare, se aplicará además la sanción correspondiente por el delito que resulte.

Este delito puede ejecutarse tanto en forma dolosa como culposa, el objeto jurídico en ésta no lo es la vía de comunicación sino la seguridad de éstas, encontramos también en esta hipótesis el concurso ideal de delitos el cual está sancionado en el artículo 58 del mismo Código.

Artículo 167.- Se impondrá de tres días a cuatro años de prisión y multa de cincuenta a quinientos pesos:

1.- Por el solo hecho de quitar o modificar sin la debida autorización, uno o más durmientes, rieles, clavos, tornillos, planchas y demás objetos similares que los sujetan, o un cambiavías de ferrocarril de uso público;

Es un simple delito de acción, no es necesario que se origine algún daño para que se aplique la sanción establecida al infractor, tiene un tipo de carácter enunciativo no limitativo, por lo que puede aplicarse este artículo para proteger otros servicios y medios de comunicación.

Al referirse el legislador a ferrocarriles de uso público, hace pensar que este delito no pueda cometerse en ferrocarriles de uso particular, lo cual es erróneo, pues también puede cometerse en ferrocarriles de uso particular, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan servicio público. 1

Por otra parte, el legislador no debió limitar esta hipótesis al ferrocarril, debería proteger a otros vehículos, como por ejemplo: -

1.- Código Penal Anotado. - Carranca y Trujillo.

el tranvía, el autobús, los cuales carecen de protección adecuada por lo que respecta a este punto.

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.

Esta fracción, como la anterior, tiene un tipo enunciativo y no exhaustivo, lo cual permite contener en ella situaciones análogas; puede realizarse esta hipótesis tanto en forma dolosa como culposa, lo único que importa es el resultado.

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 I, ponga algún estorbo o cualquier obstáculo adecuado;

En esta fracción solo se puede realizar en forma dolosa, contiene un tipo preciso, alternativamente formado, el delito se consuma al realizarse alguna de las hipótesis previstas.

IV.- Por el incendio de un vagón o de cualquiera otro vehículo.

destinado al transporte de carga y que no forme parte de un tren en que se halle alguna persona;

Esta fracción, al igual que la anterior, contiene un tipo abierto, pues pueden estar en la situación señalada, cualquier clase de vehículo y, por lo tanto, tiene una aplicación general, solo se limita en lo que se refiere a vehículos de servicio privado.

La mención que hace el legislador "Que no forme parte de un tren en que se halle una persona", nos parece innecesaria puesto que, en el caso contrario, al incendio se agregarían los delitos de lesiones u homicidio, según el hecho que resulte, y por el contrario limita el incendio a vehículos de transporte de personas, y que no son de servicio público, o que no formen parte de un tren en que se encuentre una o más personas a bordo.

V.- Al que inundare en todo o en parte un camino público o echare sobre él las aguas de modo que causen daño; Ver cuadros 1, 2 y 3

Es un delito de lesión, se consume por el solo hecho de la inundación total o parcial, o del anegamiento del camino público, causándole con estos actos un daño, cualquiera que sea: destrucción o maltrato,

su intransitabilidad permanente o transitoria, aunque sea momentánea, esta hipótesis solo puede ser de tipo doloso y con resultados.

VI.- Al que interrumpiere la comunicación telegráfica o telefónica, alámbrica o inalámbrica, o el servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica, destruyendo o deteriorando uno o más postes o 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.

En esta hipótesis se puede dar el dolo, pues el ilícito se consuma por el solo hecho de la destrucción o el deterioro, pero solo si se interrumpe la comunicación.

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 una embarcación, o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino, o una vía.

Esta hipótesis puede realizarse tanto en forma dolosa como culposa, solo basta que se usen medios diferentes para realizar las conductas tipificadas en esta fracción.

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. Ver cuadros 1, 2 y 3.

El sabotaje, configurado en la fracción examinada, constituye un delito de dolo específico, de lesión y de tendencia, no puede darse la imprudencia.

Para que se configure el tipo, es necesario que se realice cualquier alteración o modificación en el mecanismo de un vehículo dedicado al servicio público y, que tales acciones causen pérdida de potencia, velocidad o seguridad; que el infractor tenga la intención de causar un perjuicio en cualquier grado y de cualquier manera.

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 quince a veinte años.

El empleo de explosivos convierte este tipo en calificado, los delitos tipificados en los artículos 166 y 167, por los medios preparatorios empleados, convierte en un subtipo el artículo que comentamos.

La agravante reglamentada en esta hipótesis por el legislador nos parece acertada, así como el aumento de la penalidad, la violencia extrema del medio usado por el agente puede originar grandes desastres, los que pueden afectar a una comunidad con efectos extraordinariamente graves a personas y cosas; la tenencia de explosivos es particularmente peligrosa y su uso en forma delictuosa constituye un verdadero acto de terrorismo perturbador del orden social.

Esta norma no contiene una tipificación completa de los medios empleados para realizar la conducta descrita, sería conveniente que el legislador comprendiera en el tipo agentes tan peligrosos como los explosivos por ejemplo: los líquidos y sólidos inflamables, materias oxidantes, sólidos corrosivos, gas comprimido, gases venenosos, etc.

(2).

Artículo 169.- Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar, y lo abandone, o de cualquier modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño, se le impondrán de uno a seis años de prisión. Ver cuadros 1 a 4.

El delito se integra por el solo hecho de poner en movimiento -

(2) Código Penal anotado. - Carranca y Trujillo.

el vehículo y abandonarlo a su impulso, siendo indiferente que sea con o sin intención, el objeto en éste, lo constituye la seguridad de las comunicaciones, por lo que nos parece acertada la forma en que el legislador reglamentó esta situación (3).

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 federal o local, si se encontraren ocupados por una o mas personas, se le aplicará prisión de veinte a treinta años.

Si en el vehículo de que se trate, no se hallare persona alguna, se aplicará prisión de cinco a veinte años. Ver cuadros 5 y 6.

El delito que se comete por medio de explosivos o incendio, indica un alto índice de criminalidad que siempre ha inducido al legislador a proceder con energía, por lo que nos parece acertada la penalidad impuesta, al indicar límite mínimo y máximo, concede al juzgador un amplio margen al aplicarla, y tomar en cuenta las circunstancias particulares del hecho, la intención del agente y los resultados, así como las agravantes y atenuantes posibles.

(3) Código Penal Comentado. - González de la Vega, Francisco.

Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de manejar:

I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a exceso de velocidad. Ver cuadros 1, 2 y 3

Es un delito de mera conducta, sin resultado material, su inclusión en el orden penal es imperativa, porque el gran número de víctimas de los conductores imprudentes reclaman la atención del legislador para proteger la seguridad pública.

Castiga la reincidencia, pero no fija plazo alguno, por lo que deben aplicarse las reglas generales de ésta; por lo que se refiere al exceso de velocidad, el legislador no debió limitarse a éste, porque no es la única forma peligrosa de conducir.

Debería castigar no solo la reincidencia sino también la primera vez que se comete este ilícito, puesto que se causa igual daño y no hay razón para que el legislador solo haya pensado la reincidencia.

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. Ver cuadros 1, 2 y 3.

Creemos que esta fracción no justifica su inclusión en el Código, pues, se ha visto en este ordenamiento su carácter federal, al configurar delitos en contra de los servicios públicos y, en la fracción de este artículo el legislador estimó tanto el delito como la pena, como infracción a un reglamento de policía y buen gobierno, lo cual nos parece erróneo, pues sanciona como simple infracción reglamentaria un acto de manifiesta peligrosidad, debe tipificarlo en función de todas las vías de comunicación y para todos los conductores o manejadores de cualquier vehículo.

Artículo 172. - Cuando se cause algún daño por medio de cualquier 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 vaje de un mes ni exceda de un año. En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva. Ver cuadro 4.

Este artículo es de gran importancia para todas las vías de comunicación y sobre todo, para su seguridad, también se reglamenta - la acumulación de delitos.

La sanción que establece va en función de la impericia del manejador, primero se le inhabilita en forma provisional, con el objeto de que reflexione sobre su conducta y enmiende sus errores antes de ofrecerle una nueva oportunidad de manejar los aparatos con los que cometió el delito, la reincidencia es signo de incapacidad o de irresponsabilidad sin enmienda posible, castigándosele con la inhabilitación definitiva, la cual está plenamente justificada.(4).

(4). - Código Penal Comentado. - González de la Vega, Francisco.

CAPITULO CUARTO

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

CAPITULO CUARTO

Al crear el legislador la Ley de Vías Generales de Comunicación, dio una nueva tónica a la reglamentación correspondiente al capítulo único de sanciones, sobre todo en la creación de nuevos delitos, puesto que, tomó como tales, situaciones criminales que se ejecutan en contra de cualquier vía general de comunicación, ya que lesionan el interés público, y cualquier alteración en ellas, pone en peligro la vida de los usuarios, causando, en muchas ocasiones, la pérdida de los bienes de la nación; además, no solo dió atribuciones al poder judicial sino que también las concedió a los funcionarios administrativos para sancionar los ilícitos que están reglamentados en la Ley de Vías Generales de Comunicación; pues, como lo veremos en el transcurso de este capítulo, existen situaciones que aun cuando están consideradas como delitos especiales, la sanción impuesta para los infractores de dichos delitos especiales la realizan funcionarios que tienen carácter administrativo.

Como hemos afirmado, debemos hacer notar que, en la mayoría de los artículos que se reglamentan en el capítulo único de sancio-

nes de la Ley General de Vías de Comunicación que en seguida comentaremos; se legislan situaciones de índole económica y administrativa, y las penalidades de las mismas también tienen dicho carácter; o sea: económico y administrativo como, por ejemplo: la pérdida de las obras ejecutadas, de los instrumentos con que se ejecuten los tipos descritos en los artículos por el legislador, la destitución del empleado o funcionario público, la suspensión en el mismo empleo, la revocación de las licencias o permisos expedidos, las multas o sanciones pecuniarias, etc.

Por lo antes dicho, hemos omitido la crítica de dichos artículos, por ser demasiado extenso dicho capítulo; y, por pertenecer más bien al campo administrativo que al Penal; y, como el presente trabajo se ha enfocado a este último campo, hemos escogido de este capítulo único de sanciones de la Ley General de Vías de Comunicación, las que nos han parecido que tienen, en sus sanciones, el carácter penal.

B. - LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Artículo 528. - El que indebidamente autorice o contrate servicios conforme a tarifas distintas de las aplicables al caso, será casti

gado con multa de cien a quinientos pesos por cada infracción. Si con el fin de ocultar la infracción se asentaren partidas falsas en los libros o se expidiere carta de portes u otro documento igualmente falso, la pena será de dos meses a dos años de prisión y multa de cien a mil pesos.

En este artículo se protege no solo los intereses particulares de las empresas privadas, sino también las de carácter nacional, al aplicarse tarifas distintas a las estatales; la penalidad establecida para este caso nos parece correcta, no así la que establece para la falsificación de partidas, cartas de portes u otros documentos, puesto que el legislador debió aplicar la que establece el Código Penal para el caso, y no disminuirla, pues no existe ninguna razón para ello.

Artículo 531. - El que sin la debida autorización de la empresa vendiere o ensajenare, por cualquier título un boleto personal, incurrirá en multa de veinte a cincuenta pesos por cada boleto ensajenado.

Si además se alterare el nombre de la persona a quien originalmente se hubiese expedido el boleto, se aplicará la pena de un mes a un año de prisión o multa de cincuenta a doscientos pesos.

La penalidad aplicada por el legislador en este artículo, es sumamente baja, pues no está de acuerdo con los daños que recibe la empresa, al igual que la hipótesis anterior, ésta debe ser aumentada y aplicarse la que el legislador estatuyó para el delito de falsificación.

Art. 532. - El empleado que, sin autorización de la empresa expidiere algún pase, será castigado con prisión de un mes a un año y multa de cincuenta a quinientos pesos.

Igual sanción se aplicará al que enseñe un pase o lo use indebidamente.

En este artículo se protege no sólo la economía de la empresa sino también la de los usuarios, la penalidad debe ser aumentada, pues el bien jurídico tutelado merece una penalidad más alta.

Artículo 533. - Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación o los medios de transporte, o interrumpen los servicios de unas u otros, serán castigados con multa de cincuenta a cinco mil pesos y con las sanciones especiales que para estos casos establece el Código Penal. Ver cuadros 1, 2 y 3.

Se refiere al resultado de un acto delictuoso en cualquier vía de

comunicación con intención de causar daño y de interrumpir el servicio, no se especifica ningún medio, por lo que tiene una aplicación general y abarca todas las vías de comunicación, así como el objeto y la forma como se realice el daño.

La remisión que hace el legislador para la aplicación de la pena crea confusiones, puesto que, en este caso, prevalece el Código Penal.

Artículo 534.- El que, indebidamente y sin el propósito de interrumpir o perjudicar las vías generales de comunicación arroje en ellas cualquier obstáculo, impida sus desagües, descargue aguas, tale, pade o maltrate los árboles del derecho de vía, incurrirá en multa de veinticinco a doscientos pesos. Ver cuadro Nim. 5.

El simple hecho de la interrupción u. obstaculización de las vías es sancionado por el legislador sin importar la intención o el daño ulterior que pueda ocasionar el agente.

Artículo 535.- A los conductores de toda clase de vehículos que manejen o tripuleen estos en vías generales de comunicación sin haber obtenido los certificados de capacidad física y de aptitud o sin

las licencias exigidas por la ley, se les aplicará, por la primera infracción multa hasta de mil pesos. En casos de reincidencia incurrirán en la pena de quince días a un año de prisión.

En las mismas penas incurrirá el empresario o dueño de vehículo que autorice o consienta su manejo o tripulación sin que el conductor posea los certificados o licencias mencionadas en dicho artículo. Ver cuadros Num. 2 y 3.

La prohibición que hace el legislador para el manejo de cualquier clase de vehículos es acertada, puesto que se está protegiendo, tanto a los usuarios como a las empresas, puesto que se causarían graves daños si se permitiera el manejo de vehículos a personas no capacitadas.

Artículo 536.- Se impondrá de quince días a dos años de prisión, o multa de diez a cinco mil pesos, al que, de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte.

El que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de vehículos en circulación, será casti-

gado con prisión de uno a cinco años.

Si se ocasionaren los accidentes mencionados, se aplicarán las reglas de la acumulación con el delito o delitos que resulten consumados.

La seguridad de las vías de comunicación y la vida de los usuarios merecen protección especial por parte del Estado, imponiéndose una penalidad más alta que la establecida para este caso.

Artículo 537.- Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conduzca éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier estupefaciente, incurrirán, por la primera infracción, en multa de cincuenta hasta mil pesos. En caso de reincidencia se les impondrá la pena de quince días a un año de prisión, y perderán el derecho a la licencia correspondiente por un término de uno a cinco años.

En este artículo no se tomó en cuenta la intención del agente al manejar vehículos en estado de intoxicación y se le castiga por el solo hecho de manejarlos.

Artículo 543.- El capitán que conduzca embarcación no inscrita

en los libros de matrícula o con patente de navegación o certificado de matrícula que no corresponda, o con documentos falsos o sin permiso o concesión de la Secretaría de Comunicaciones, será castigado con un mes a dos años de prisión.

El legislador, en este artículo, está protegiendo la piratería y, puesto que ésta puede darse en cualquier medio de comunicación y no solo en la navegación, el legislador no debió limitarlo a este punto, sino que pudo generalizarlo.

Artículo 545.- En las mismas penas que establece el artículo 543, incurrirá el patrón de una embarcación que continúe la navegación, cuando aquella hubiese sido declarada inútil.

La acción que se tipifica en este artículo es bastante acertada, pues de otra manera no podría protegerse a los usuarios, pero, al igual que en el capítulo anterior no debió limitarse a las embarcaciones puesto que puede cometerse en cualquier clase de vehículos.

Artículo 546.- El capitán de una embarcación o piloto de una aeronave que se salga de un puerto, cuando por mal tiempo o previsión de él se le prohíba salir, sufrirá prisión de tres meses a un

año, si no hubiere cometido con ese motivo algún delito, en caso contrario se aplicarán las reglas de acumulación. La misma pena se aplicará al Capitán de Puerto, Jefe de Campo, consignatario o propietario que hubiese ordenado la salida de la embarcación o de la aeronave.

La prohibición para efectuar la salida de un puerto o campo, al manejador de un vehículo o aeronave, debe ser obedecida, puesto que si se efectúa en tales circunstancias, resultaría bastante peligroso y se causarían bastantes daños.

Artículo 547.- Los capitanes de embarcaciones que, debiendo utilizar servicios de pilotaje se abstengan de ellos, incurrirán en multa de cincuenta a mil pesos, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, sin perjuicio de las penas que corresponda, si por tal omisión se consumare algún delito.

El legislador debió incluir en el texto de este artículo, tanto a las embarcaciones como a los otros vehículos de comunicación, puesto que éstos son susceptibles de ser incluidos en esta hipótesis.

Artículo 550.- El capitán que infrinja lo dispuesto en el artículo 266, será juzgado por el delito de homicidio por imprudencia, en -

caso de que hubiere pérdida de vidas por falta del auxilio solicitado. En todo caso se le impondrá una multa de cincuenta a mil pesos.

Debido a la gravedad del delito que se comete en esta situación, está justificada la pena del homicidio por imprudencia que reglamenta el Código Penal; pero no así la que se aplica cuando no haya pérdida de vidas, pues la omisión del auxilio puede causar tantos daños aunque no se llegue a la pérdida de vidas, por lo que es sumamente baja.

Artículo 559.- Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos, o prisión de seis meses a cinco años, a todo aquel que destruya u obstaculice en cualquier forma o lo permita, las pistas, andenes y demás lugares de tránsito de los aeródromos.

El buen funcionamiento de las aeronaves debe estar reglamentado, por lo que es correcto, que se sancione a todo aquel que destruya u obstaculice las vías de comunicación o lo permita. Ver cuadros Núms. 5 y 6.

Artículo 560.- Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos y prisión de seis meses a cinco años a todo aquel que inunde o por negligencia permita que se inunde un aeródromo en todo o en parte. Ver cuadros Núms. 5 y 6.

En este artículo a diferencia del 167, fracción V, del Código Penal que hace consistir este delito en una acción dolosa y con resultados, en éste se reglamenta la acción, independientemente de sus resultados tipificando, además, el acto por omisión, lo que no hace el legislador en el Código Penal, sin embargo, las penas que se establecen para este delito es mayor en la ley especial, no obstante que, en el Código se reglamenta una situación dolosa.

Debe existir una armonía entre estos dos ordenamientos, pues ambos estatuyen diferente penalidad para el mismo hecho; puesto que no es posible aplicar la superioridad, ya que ésta solo podría hacerse si el delito no estuviera previsto en el Código Penal.

Artículo 561.- Se impondrá multa de doscientos cincuenta a veinticinco mil pesos y prisión de seis meses a cinco años a todo aquél que por medio de transmisiones radiotécnicas, obstruya, interfiera, o impida la radiocomunicación aeronáutica.

Este mismo delito se encuentra tipificado en el artículo 167, fracción VI, del Código Penal, la única diferencia consiste solo en el medio o modalidad de cometer el delito; en el primer caso, destruyen

do el equipo de comunicación; en el segundo, por medio de transmisiones radiotécnicas, pero esta diferencia no es suficiente para considerar que se trata de diferentes delitos, así pues, la diferencia de penalidades que se han instituido, no se fundamenta en las circunstancias exteriores de la ejecución del hecho, ni en las peculiares del delincuente, obedece exclusivamente a una diferencia en el criterio sancionador del legislador, por lo que no tiene ninguna justificación.

Artículo 562. - Se impondrá multa de cincuenta a cinco mil pesos o prisión hasta por seis meses a cualquiera persona que se niegue a tomar parte en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves si para ello fuere requerida por las autoridades. Igual sanción se aplicará a todo aquel que, teniendo conocimiento directo de un accidente aéreo, no lo haga saber inmediatamente a las autoridades dependientes de la Secretaría de Comunicaciones más próximas al lugar del accidente.

Siendo las comunicaciones uno de los aspectos más importantes para el progreso nacional, debe mantenerse la seguridad en ellas por lo que no sólo el gobierno sino los particulares tienen la obligación de prestar auxilio en caso de accidentes; por otra parte, el legislador no

debió circunscribir la acción a las aeronaves, puesto que todos los demás medios de comunicación merecen igual protección.

Artículo 571.- Se castigará con la pena que señala el Código Penal, para el delito de revelación de secretos al que indebidamente y en perjuicio de otro, intercepte, divulgue, revele o aproveche, los mensajes, noticias o información que escuche y que no estén destinadas a él o al público en general

Los concesionarios o permisionarios de comunicaciones eléctricas que infrinjan lo dispuesto en el artículo 384, serán castigados con prisión de quince días a un año y multa de diez a mil pesos.

La revelación de secretos puede poner en peligro la seguridad del público en general sino hasta de la propia nación, por lo que la penalidad impuesta en este caso es acertada.

Por lo que se refiere a la limitación que hace en el segundo párrafo, respecto a que solo los concesionarios o permisionarios sean sancionados al infringir lo dispuesto, en este caso nos parece incorrecta, puesto que, tratándose de una situación de importancia nacional, debe ampliarse el sujeto activo a cualquier persona que en un momento dado puede encontrarse en esta situación, y no limitarlo como suce-

de en este caso.

Artículo 572.- Las personas que hagan uso de los servicios telegráficos y radiotelegráficos para la transmisión de noticias internacionales cuya exclusividad corresponda a las agencias autorizadas, se harán acreedoras a las penas que para el delito de fraude señala el Código Penal.

Las oficinas de comunicaciones eléctricas solo transmitirán ese género de comunicaciones cuando provengan de agencias de noticias que acrediten ante la Dirección General de Correos y Telégrafos, tener controlada la adquisición de noticias internacionales.

Siendo las comunicaciones la base para la seguridad tanto nacional como internacional, es muy loable la inclusión de este artículo en la Ley; aunque el legislador debió haber especificado la penalidad a que se hagan acreedoras las personas que cometan tal fraude, pues a nuestro modo de ver nos parece difícil la cuantificación de este delito, más aún, tratándose de una situación de carácter internacional, como es la que se tipifica en este caso.

Artículo 574.- Al que indebidamente y con el carácter de empre

sario establezca o desempeñe el transporte o distribución a que se refiere el artículo anterior, se le impondrán de uno a tres años de prisión y multa de cincuenta a cinco mil pesos. En la misma pena incurrirá quien indebidamente explote servicios públicos de correspondencia por los sistemas de comunicación eléctrica que están reservados exclusivamente al Gobierno Federal.

Siendo el transporte o correspondencia una de las materias importantes para la estabilidad de la Nación, es lógico y acertado que sólo éste tenga el control y funcionamiento de dichos servicios y que estén reglamentados a nivel federal, por lo que es acertado que se pene a todo aquel que desempeñe esta clase de servicios sin estar autorizados por el gobierno, ya sea con carácter de empresa o de particular.

Por lo que respecta a la limitación que hace el legislador de explotar el servicio público de correspondencia por el sistema de comunicación eléctrica nos parece poco acertado, puesto que, automáticamente se excluyen otras formas por las que se puede explotar este servicio.

Artículo 575. - Al que emplee los servicios de correspondencia indebidamente desempeñados por las empresas o personas citadas en -

los artículos anteriores, se le impondrá multa de veinticinco a cien pesos o prisión de ocho días a un mes.

La protección que el legislador ha reglamentado en los artículos anteriores, por su importancia, requiere que se reglamenten todos los aspectos de éste, por lo que es plausible que se sancione tanto al que realice sin autorización el empleo del servicio de correspondencia, como al que haga uso de ese servicio por personas no autorizadas para ello; pues, en muchas ocasiones, podría darse el caso de que ambos estuvieran de acuerdo para realizar tales maniobras y en tal caso aplicar no solo la sanción que el legislador ha estudiado sino lo que corresponde a los copartícipes.

Artículo 576.- Se impondrá de un mes a un año de prisión o multa de cincuenta a mil pesos al que indebidamente abra, destruya o substraiga alguna pieza de correspondencia cerrada, confiada al correo.

En este caso, como en otros medios de comunicación, debe existir la seguridad en el uso de ellos, por lo que debe protegerse sancionando al que abra, destruya o substraiga alguna pieza destinada al correo.

Artículo 577. - Si el delito a que se refiere el artículo anterior fuere cometido por algún funcionario o empleado del Correo, la pena será de dos meses a dos años de prisión y multa de cien a mil pesos, quedando, además, destituido de su cargo.

La seguridad de este medio de transporte y el buen funcionamiento de éste, exige por parte de los funcionarios que desempeñan este medio de comunicación, por lo que resulta necesaria la tipificación que hace el legislador en este caso; pero, debe ser aumentada, puesto que como en los demás artículos, resulta sumamente baja.

Artículo 580. - Al empleado de Correos que quite y aproveche indebidamente los timbres que cubran el franqueo y derechos postales de las correspondencias que circulan por correo, se le aplicarán de dos a ocho meses de prisión y será destituido de su empleo.

Para que exista una protección total en este medio de transporte es necesario sancionar a todos los que atentan contra su funcionamiento sino contra la economía, como en este caso.

Artículo 581. - Será castigado con la pena de un mes a tres años de prisión:

I.- Al que borraré en los timbres postales, en todo o en parte, la cancelación o señal de que sirvieron, ya para el pago de franqueo o derechos postales y los que utilicen nuevamente con el mismo objeto; y

II.- El que a sabiendas vendiere timbres postales en que se haya borrado, en todo o en parte, la cancelación a que se refiere la fracción anterior.

Al igual que en el artículo anterior se reglamentan conductas - destinadas a proteger la economía de este medio de transporte.

Artículo 583.- Se aplicarán de dos a seis años de prisión:

I.- Al que sin autorización del Gobierno Federal, imprima timbres postales;

II.- Al que a sabiendas pusiere en circulación o retuviere en su poder timbres falsificados;

III.- Al que altere los timbres verdaderos con el fin de emplear los con valor más elevados; y

IV.- Al que fabrique o conserve en su poder matrices, útiles o materiales que tengan por objeto exclusivo la falsificación de timbres.

Siendo el correo un medio de transporte federal, solo al gobierno corresponde el manejo y administración de éste, por lo que debe sancionarse a todos los que atenten contra éste, ya sea falsificando timbres o poniéndolos en circulación, pues también con este acto peligraría la economía de éste.

Artículo 585.- En el caso de que los delitos a que se refieren los artículos 580, 581 y 582, fueren cometidos por un empleado del correo en funciones, se aumentarán las penas señaladas, hasta en una tercera parte, quedando además inhabilitado el culpable, por diez años, para volver a ser empleado del correo.

Al igual que en los demás medios de transporte, la honradez de los funcionarios que las desempeñan es uno de los puntos en los que se debe hacer una reglamentación especial, por lo que es plausible que el legislador haya establecido una pena más alta cuando sea cometido por los funcionarios que desempeñen este medio de transporte.

Artículo 586.- Se impondrán de quince días a dos meses de prisión al que indebidamente dificulte, retrarde o retenga el curso de la correspondencia en una vía de comunicación, o de cualquier manera im

pida el libre y preferente transporte de las mismas.

El eficaz y rápido funcionamiento de este medio de comunicación como de todos los demás medios, exige que se pene a todo aquel que de alguna manera atente contra ellos, sin especificar a persona alguna, y sin importar si el agente lleva o no la intención de causar daño, lo único que debe importar es el buen funcionamiento y la rapidez de todos los medios de comunicación que son la base del progreso, la seguridad y la economía nacional.

CONSIDERACIONES FINALES

Los delitos, en materia de vías generales de comunicación, deben ser sancionados en proporción a los perjuicios y daños que su comisión causa a las instituciones del Estado, a la tranquilidad pública, a la seguridad nacional; la alteración de cualquier vía de comunicación, produce el efecto mediato o inmediato de la conmoción social.

Ahora bien, no es posible apreciar el resultado de los delitos en esta materia en especial, por el solo daño material causado, pues no siempre es dable valorar tales daños, sobre todo sobre la base del costo económico del equipo, a esto es necesario agregar el perjuicio social causado por el agente al haber interrumpido el uso pacífico y continuo de las vías de comunicación dañadas.

La acción criminal del agente debe ser el objeto jurídico del delito en las comunicaciones y sancionarse enérgicamente, ya que su intención dolosa provoca casi siempre la perturbación de la paz pública, de donde resulta de importancia el daño material causado o el beneficio que el delito pueda haber procurado al agente.

Por otra parte, es de desearse la actualización de la casuística y la creación de las modalidades de los delitos relativos a esta materia, ya que se han conservado desde 1871, y las reformas que los han modificado en su estructura han sido insuficientes para ello.

A la ley especial de la materia corresponde la tipificación de todas las situaciones que se creen en esta materia, y la punición de las que resulten de la inobservancia de sus normas, que deben garantizarse por el Estado en beneficio de la seguridad social; asimismo el tipificar nuevos delitos en leyes especiales como es el caso que estudiamos, evita reformas constantes al Código Penal, por lo que es indispensable la actualización de la Ley General de Vías de Comunicación, pues con esto se obtiene una efectiva protección en todo lo que se refiere a esta materia, dado que la protección de las nuevas conductas con la consiguiente y efectiva punición, redunda en un beneficio público de índole nacional, con el consiguiente desarrollo de nuestra Patria.

Después de los capítulos que anteceden expondremos nuestro particular punto de vista sobre el tema que nos ha venido ocupando:

En términos generales, estamos convencidos de la necesidad es

pecial de que se reglamenten los delitos en materia de vías generales de comunicación, así como las sanciones correspondientes, las que deben estar de acuerdo con la realidad en que vivimos, cosa que nuestra ley en vigor, a nuestro juicio, se aparta totalmente de ésta, ocasionando confusiones y conflictos, de ahí la imperiosa necesidad de que la actual Ley de Vías de Comunicación sea reformada.

Para resumir lo expuesto en las líneas anteriores podemos sintetizarlas, formulando, a modo de conclusiones, las siguientes:

PRIMERO. - Existe un grupo de delitos llamados "Delitos Especiales".

SEGUNDO. - Dichos delitos son aquellos que no se encuentran reglamentados en el Código Penal.

TERCERO. - Los "Delitos Especiales", al igual que los reglamentados en el Código Penal, siguen los principios generales del Derecho Penal.

CUARTO. - Dentro de la clasificación de los "Delitos Especiales", encontramos los que están legislados en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

QUINTO. - Muchos de los preceptos incluidos en dicha ley y que podemos considerar como delitos, deben ser reformados, pues la mayoría de ellos carecen de aplicabilidad; y al mismo tiempo, deben tomarse como tales, situaciones que el legislador omitió en la Ley de Vías Generales de Comunicación y que no tienen tal calidad.

SEXTO. - Respecto de las sanciones que el legislador creó para los delitos, en el Capítulo Único de la Ley de Vías Generales de -

Comunicación, deben ser modificados radicalmente, pues, a nuestro -
juicio, nos parecen demasiado bajas, dado el desarrollo económico -
que ha tenido nuestra Nación.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO PRIMERO

1. - Baz, Gustavo. - "HISTORIA DE LOS FERROCARRILES."
2. - Bermúdez Díaz, Rafael. - "BASES ECONOMICAS PARA EL DESARROLLO Y VIVIENDO DE UNA MARINA MERCANTE NACIONAL".
3. - Bonavia, Michael. - "ECONOMIA DE LOS TRANSPORTES".
4. - Bonilla, Juan de Dios. - "HISTORIA MARITIMA EN MEXICO".
5. - Díaz Figueroa, Febronio. - "POLITICA DE TRANSPORTES EN EL DESARROLLO ECONOMICO".
6. - García Arroyo, Rafael. - "BIOGRAFIA DE LA MARINA MEXICANA".
7. - Gurza, Jaime. - "POLITICA FERROCARRILERA DE NUESTRO PAIS".
8. - Ordaz Hernández, Adrián. - "EVOLUCION ECONOMICA Y ANALISIS DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO".
9. - Román, Julia. - "HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN MEXICO".
10. - Salgado Salgado, José Eusebio. - "DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE Y SUS PROBLEMAS".
11. - Volght, Fritz. - "ECONOMIA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE".

CAPITULO SEGUNDO

12. - Antolisei. - "MANUALE DE DIRITTO PENALE".

- 13.- Cuello Calón. - "DERECHO PENAL".
- 14.- García Maynes, Eduardo. - "INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO".
- 15.- Garrido Falla, Fernando. - "TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO".
- 16.- Serra Rojas, Andrés. - "DERECHO ADMINISTRATIVO".
- 17.- Guido Zanghini. - "REVISTA DE DIRITTO PUBBLICO".

CAPITULO TERCERO

- 18.- Carrancá y Trujillo. - "CODIGO PENAL ANOTADO".
- 19.- González de la Vega, Francisco. - "CODIGO PENAL COMENTADO."

CAPITULO CUARTO

- 20.- "LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACION".

INDICE

CAPITULO PRIMERO.

ANTECEDENTES HISTORICOS

- A. - EN MATERIA TERRESTRE
- B. - EN MATERIA MARITIMA
- C. - EN MATERIA AEREA

CAPITULO SEGUNDO

IMPORTANCIA DE LA TUTELA JURIDICA

- A. - FUNCION DEL DERECHO
- B. - TUTELA PENAL
- C. - TUTELA ADMINISTRATIVA
- D. - LA SANCION PENAL Y LA SANCION ADMINISTRATIVA

CAPITULO TERCERO

LEGISLACION VIGENTE

- A. - CODIGO PENAL

CAPITULO CUARTO

- B. - LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

BIBLIOGRAFIA