



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

LICENCIATURA EN DERECHO

TRABAJO POR ESCRITO QUE

PRESENTA:

GARCÉS FUENTES GERMÁN

TEMA DEL TRABAJO:

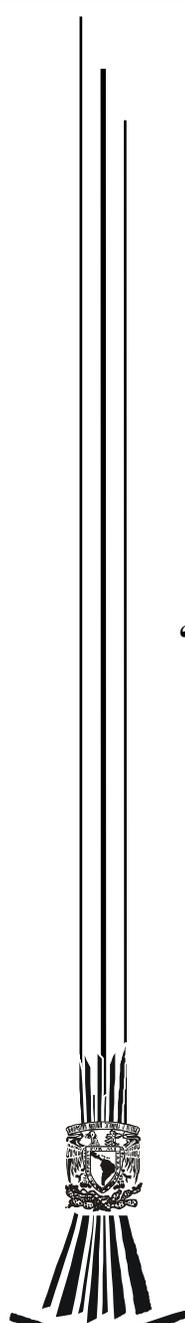
**“ANÁLISIS AL ARTÍCULO 11 CONSTITUCIONAL Y PROPUESTA
DE ADICIÓN PARA GARANTIZAR LA PLENA LIBERTAD DE
TRÁNSITO SIN OBSTÁCULOS POR LAS VÍAS PÚBLICAS “**

EN LA MODALIDAD DE “SEMINARIO DE TITULACIÓN COLECTIVA”

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

MÉXICO, ARAGÓN, 22 DE NOVIEMBRE DE 2005



FES Aragón



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis Padres:

Por que sin ellos,
la existencia y la realización
de esta meta no hubiese sido posible,
los amo.

A mi Hermana Maria Elena:

Quien con su ejemplo y apoyo
inspiraron el deseo de superación
que hoy me impulsa.

A mis Profesores:

Los que con su gran
sabiduría han logrado
sembrar en mi la Profesión
que con orgullo y respeto
desempeñaré

ANÁLISIS AL ARTÍCULO 11 CONSTITUCIONAL Y PROPUESTA DE ADICIÓN PARA GARANTIZAR LA PLENA LIBERTAD DE TRÁNSITO SIN OBSTÁCULOS POR LAS VÍAS PÚBLICAS

INTRODUCCIÓN

I. ANTECEDENTES

La Libertad de Tránsito en Inglaterra

La Libertad de Tránsito en Estados Unidos durante la Colonización

La Libertad de Tránsito plasmada en la Declaración de los Derechos del Hombre en la Revolución Francesa

La visión de la Libertad de Tránsito en el Derecho Español

La Libertad de Tránsito en la Colonia

Precedentes legislativos de la Libertad de Tránsito en México

II. CONCEPTOS FUNDAMENTALES

Derecho

Libertad de tránsito

Garantía Constitucional

La seguridad

Integridad personal

Vía pública

Corredor vial

Peatón

Vialidad

Uso

III. LA LIBERTAD DE TRÁNSITO, GARANTÍA CONSTITUCIONAL DEL MEXICANO

Evolución de la Libertad de Tránsito en México

La Evolución de las Vías Públicas en México

Los caminos antes de Cortés

Los caminos durante la colonia

Primer camino construido

Fray Sebastián de Aparicio

Otros caminos de la Colonia

Los caminos desde la Independencia hasta 1910

Necesidades de un nuevo tipo de camino

Primeros caminos construidos

Artículo 11 Constitucional

Elementos de la Libertad de Tránsito

IV. PROPUESTA DE ADICIÓN AL ARTÍCULO 11 CONSTITUCIONAL

La obligación del Estado Mexicano de garantizar el libre paso por las vías públicas a sus gobernados, atendiendo la importancia del bien común sobre el bien particular

La seguridad e integridad física del gobernado mexicano al hacer uso de las vías públicas en estricto apego al objetivo y función de las mismas

La adición al cuerpo Constitucional de la garantía de uso correcto de las vías públicas de acuerdo a su objetivo y finalidad de las mismas como Libertad de Tránsito

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

Uno de los temas más comentados en nuestros días es sin duda el de los Derechos Humanos. Sin derechos reconocidos, declarados y protegidos claramente, los hombres no podrían tener una vida verdaderamente humana, ni alcanzar su propia perfección, bienestar y felicidad.

Nuestro país es y ha sido, plenamente consciente de la importancia que revisten los Derechos Humanos. A partir de los primeros años de lucha por la independencia en 1810, en adelante se destacó por la constante búsqueda de normas que aseguraran el respeto y la protección de los derechos fundamentales de las personas, que finalmente estableció en sus diversas constituciones, a partir de 1821 cuando por fin logro su independencia.

A partir de ese momento ha buscado incansablemente una forma propia de gobierno, la estabilidad política y la seguridad de las libertades públicas y privadas. En las diversas fases de su evolución sociológica y política, se ha inspirado en varias tendencias filosóficas. No obstante hoy por hoy puede advertirse en el ámbito nacional una constante tensión entre lo individual y lo colectivo, el respeto a los derechos individuales y las exigencias de la justicia social.

El tema de la presente Tesina es un análisis al artículo 11 Constitucional y la consecutiva propuesta de adición a éste para garantizar la plena libertad de tránsito sin obstáculos por las vías públicas en el Distrito Federal, a fin de que estas atendiendo a la finalidad con que fueron creadas sean utilizadas y ofrezcan su servicio.

En la actualidad la enorme incidencia de accidentes viales que ocasionan lesiones tanto físicas como morales, discapacidades, contaminación e incluso homicidios debido al uso inadecuado de las vías públicas, pues al ser invadido el espacio destinado al tránsito de los peatones, por agentes extraños a la

infraestructura de las mismas, provoca que éstos a su vez se conviertan en invasores de un espacio destinado para otro fin, que es el tránsito de vehículos; esto me permite ver que la anarquía en que se han envuelto las calles de la Ciudad de México con respecto al orden que debería su Gobierno en la población a fin de garantizar una convivencia sana y pacífica entre todos, es poca o prácticamente nula.

El objetivo del presente trabajo es plantear la existencia del problema descrito con antelación que como se puede observar nos afecta a todos, pues todos en algún momento podemos o hemos llegado a ser víctimas de éste, y que únicamente a través de medios coercitivos, como sería el origen de una ley (misma que no pretendo crear pues corresponde a nuestros legisladores locales), que regule la utilización adecuada de las vialidades atendiendo al fin con que fueron creadas y en donde se plasme el espíritu protector que debe caracterizar al Gobierno de la Ciudad de México, que otorgue derechos, pero también obligaciones a los gobernados, con la finalidad principal de toda sociedad humana, la paz y justicia social.

En este trabajo no se intenta dar solución al problema que se origine de la remoción de puestos ambulantes ni de sus propietarios o poseedores, por que aunque es bien sabido que en el artículo 5° de Nuestra Carta Magna otorga a todos los mexicanos la Libertad de Profesión, también es cierto que esta libertad se veda cuando se ataque los derechos de terceros u ofenda los derechos de la sociedad, lo que si sucede en este caso. En lo que respecta a los locatarios que utilizan las aceras para colocar mercancía, propaganda o implementos(mesas, sillas, etc), y dueños de propiedad privada que utilizan las aceras para colocar sus posesiones (autos, material de construcción, etc), si bien es cierto que el artículo 16° también de Nuestra Carta Magna, dice que “nadie podrá ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento”, en este caso no se trata de una molestia, sino de una restricción al uso de las vías públicas que no son para su uso exclusivo, y que sus pertenencias deberán ubicarse dentro

de su propiedad; por lo cual debe de considerarse que al regular las vialidades en la Ciudad de México, no se viola Garantía Constitucional de gobernado alguno.

La premisa de la que parto para hacer el planteamiento de este trabajo es que un bien personal no puede de ninguna manera superponerse al bien común o colectivo, es decir que la necesidad personal de un grupo de personas desempleadas o la falta de espacio en un local comercial, residencial o de almacenamiento, no pueden definitivamente estar por encima de bienes jurídicos tutelados tan importantes como son: el patrimonio de las personas, la seguridad tanto de su vida como de su integridad corporal; ya que en un accidente de tránsito donde una persona resulta lesionada o muere no solo le arrebatada la vida o la integridad física sino que esto repercute directamente en su patrimonio y el de su familia.

En el primer capítulo de esta investigación se hace una reseña histórica de la libertad de tránsito, de cómo ha evolucionado a través del tiempo y como se ha presentado en distintos países (Inglaterra, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y México en la Colonia y a través de sus legislaturas), mostrándonos como la idea original se ha modificado y adecuado a las necesidades sociales del momento.

El segundo capítulo esta dedicado a los conceptos jurídicos fundamentales que serán utilizados en el presente trabajo, con la finalidad de proporcionar al lector un conocimiento amplio de la terminología con la que se trata el tema.

En lo que respecta al tercer capítulo, abordo la libertad de tránsito consagrada en el artículo 11 de nuestra Constitución, haciendo un análisis minucioso de éste en la actualidad, los elementos que lo componen y las características de la Libertad de Tránsito.

Finalmente en el capítulo cuarto propongo la adición al artículo 11 Constitucional, planteando primero la obligación que el Estado Mexicano tiene de

garantizar a sus gobernados el libre acceso por las vías de comunicación atendiendo a la finalidad con que fueron creadas, su naturaleza y la importancia que esto representa para proporcionar al ciudadano la seguridad e integridad física que merece; llegando así a la propuesta de redacción del precepto legal a fin de elevar al rango de las Garantías Constitucionales, la Libertad Plena de Tránsito y sin Obstáculos por las Vías Públicas.

Es por ello que la idea que me permito plantear es, que la Libertad de Tránsito consagrada en Nuestra Carta Magna, debe adecuarse a las necesidades de la Nación Mexicana actual, a fin de conservar la esencia protectora, de justicia y equidad que inspiró a los Constituyentes.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

En este capítulo indagaremos sobre los antecedentes de las vías públicas su creación, evolución y adecuación, en distintos lugares y momentos de la historia humana, como son la Inglaterra de principios de milenio, Estados Unidos durante la colonización de esas tierras, Francia durante su Revolución, La visión del Derecho Español con respecto a esta garantía, misma que posteriormente fue trasladada e implantada en el México Colonial, para finalmente mostrar como esto sienta los precedentes de la actual Libertad de Tránsito.

Recordemos que las ideas liberalistas de la Revolución Francesa influyeron fuertemente en los movimientos independentistas de las colonias americanas y por ende las normas de la metrópoli sentaron las bases de la esencia constituyente en México, que llega aún hasta nuestros días.

Con este capítulo se mostrará que en el transcurso de la historia se ha procurado brindar servicios a los habitantes de las diferentes localidades a través de la satisfacción de sus necesidades y que una de ellas es y será por siempre el tránsito por sus calles, también veremos como las mismas se han transformado para cumplir con las necesidades comunitarias que se presentan con el paso del tiempo.

La libertad de tránsito no siempre ha sido considerada como tal, debido a que a lo largo de la historia del ser humano no siempre ha sido libre; sin embargo en su lucha por conquistar su independencia, con el paso de los años logra plantear las bases para que ésta sea reconocida y respetada.

1.1. La Libertad de Tránsito en Inglaterra.

La Carta Magna de Inglaterra de 1215, es considerada como la base fundamental de las libertades inglesas y estadounidenses, junto a ella pero de fecha

posterior, se conocen: La Petición de Derechos de 1627, el Recurso de Habeas Hábeas contra la detención ilegal de 1679 y la Declaración de Derechos de 1688 ¹.

“La mayor parte de los derechos contenidos en la Carta son limitaciones y prohibiciones al poder del Rey, como lo fueron todas las cartas y fueron medievales, solamente dos cláusulas de la Carta Magna consignan derecho a propiamente dichos, es decir, con carácter de facultad de hacer, la primera el derecho de los mercaderes a transitar por el reino, entrar, salir y permanecer en él, viajar por mar y tierra, comprar y vender: la segunda el derecho de todos a entrar y salir del reino en tiempo de paz” ².

El derecho de libre tránsito tiene sus antecedentes, como institución reconocida y aceptada en el derecho inglés, sin embargo no siempre tuvo las mismas características que tiene en la actualidad, es producto de una evolución sistemática, y tiene sus precedentes en lo que se ha dado en llamar “Common Law o Ley Común”, y consistió originariamente en una serie de costumbres reconocidas a las tribus germánicas conquistada en 1066 por el Rey Guillermo “El Conquistador”, que las aplicarán como si fueran leyes o derechos en caso de la existencia de un litigio, a estos tribunales se les llamó Cortes Reales que originariamente tampoco hacían Common Law, nació cuando existieron tantas resoluciones de las cartas en un mismo sentido, que se hizo necesaria una sistematización o síntesis de las mismas para crear un derecho reconocido por todos. “el Common Law no es el derecho de Inglaterra, es el derecho de los tribunales reales y surge de una síntesis más o menos artificial que ellos realizan partiendo de las costumbres” ³.

El derecho común inglés nace propiamente con la imposición de la Carta Magna al Rey Juan Sin Tierra en 1215, pues los hombres libres sentían que sus derechos (propiedad, libertad, movimiento, etc.) se veían afectados por el

¹ CAMARGO Pedro Pablo, “La Protección Jurídica de los Derechos Humanos y de la Democracia en América”, México, Editorial Excelsior, S. C. L., 1980: p.8.

² SÁNCHEZ Viamonte Carlos. “Los Derechos del Hombre en La Revolución Francesa”, México, UNAM Facultad de Derecho, 1956.

³ TUNC Andre y Suzanne. “El Derecho de los Estados Unidos de Norteamérica”, Buenos Aires, TEA, 1972, p. 152.

proceder absolutista del monarca. La carta Magna fue firmada por el Rey Juan en presencia de los varones y de la nobleza inglesa el 15 de junio el decimoséptimo año de su reinado (1215): consta de un preámbulo en el que hace saber a todos sus súbditos en Inglaterra, Irlanda, Normandía y Aquitana a todas las autoridades reales y eclesiásticas, la concesión de un número limitado de libertades y derechos (63 cláusulas), derechos concedidos a los hombres libres de Inglaterra, entendiéndose por tales a todos aquellos que tenían una calidad superior a la de villano, quienes no tenían esta calidad no gozaban de los beneficios que otorgaba la carta; estas libertades o derechos serían mantenidos por el Rey y sus sucesores para siempre: la clasificación de estas cláusulas ha sido convencional de acuerdo a los intereses de las personas que se han dedicado al estudio de este documento, tradicionalmente se han considerado 63 cláusulas, muchas de las cuales deben estudiarse desde el punto de vista del momento histórico en que fueron redactadas, tomemos en cuenta que este documento es el resultado de todo un complejo de hechos sociales, de ahí que algunas cláusulas estén dirigidas a solucionar los males que aquejaban a la colectividad en ese preciso momento y regularan circunstancias de carácter particular, aplicables al momento histórico en que se estaban viviendo, por ejemplo las que estaban dirigidas a evitar los altos impuestos y los abusos contra la propiedad de determinadas personas; como el Rey Juan había tenido controversias con la iglesias e incluso se le excomulgó temporalmente en la primera cláusula de la carta, garantiza la libertad de la iglesia; consigna además las obligaciones de los varones y nobles ingleses (cláusulas 2, 3, 4, 5, 6, 7, etc.), no se obligaría a la mujer viuda contraer matrimonio si no deseaba casarse, no se embargarían bienes inmuebles de los deudores si los bienes muebles alcanzaban para saldar la deuda, ni se embargaría a los fiadores cuando el deudor principal pudiese satisfacer la deuda, si la deuda se exigiese al fiador, éste podría repetir del deudor principal reteniendo sus propiedades hasta que quedara resarcida la deuda; no se aumentarían los tributos o impuestos de fonsadera si no en los casos en que la carta lo estableciera y de común acuerdo con el consejo del reino: para rescatar al rey, para armar caballero al primogénito del rey y para casar una sola vez a la primogénita del rey, se declaraba la libertad de aduanas para todas las demás ciudades, burgos, puertos y

aldeas; se convocaría al pueblo para imponer tributos, no se multaría a nadie por faltas leves, no se tomarían los bienes de los hombres libres, para el servicio del rey, sin el debido consentimiento del dueño, ningún hombre sería aprehendido, encarcelado, desposeído, desterrado, o castigado si no previo al juicio legal de sus padres o en virtud de la ley del país, a nadie se le vendería, negaría o aplazaría el derecho o la justicia, libertad de entrar o salir del reino, permanecer o viajar dentro de él por tierra o agua, para comprar o vender. Se desterraría a los soldados mercenarios empleados en la guerra contra Francia y contra los mismos ingleses, a los varones desposeídos injustamente se les devolverían sus propiedades: se devolvería al hijo de Llywelyn y sus rehenes⁴.

Todas estas libertades y derechos debían ser observados por todos los hombres libres en sus relaciones entre sí; la Carta Magna no contiene muchas consideraciones de carácter general, si no de carácter particular y práctico, cláusulas dirigidas fundamentalmente a resolver los problemas inmediatos, a acabar con las exigencias monárquicas. Este documento surge como una necesidad de la nobleza inglesa para frenar los excesos impositivos del rey, sus exigencias e ineptitudes, los altos impuestos para el sostenimiento de la guerra contra Francia, las controversias con la iglesia y el Papado que lo presionaban y le negaban ayuda, la guerra civil lo obligaría a confirmar las peticiones de la nobleza. La Carta Magna fue una reacción lógica contra la tiranía y el despotismo desenfrenado de un rey absolutista, aunque en ella solo se otorgaban derechos a la nobleza, es la reacción de quienes veían en el maltrato del monarca un agravio y violación a los derechos fundamentales naturales de los hombres.

Las cláusulas 41 y 42 de la Carta Magna consideraron el libre tránsito de las personas de la siguiente manera:

“ 41.- Todos los mercaderes tendrán derecho de salir sanos y salvos de Inglaterra y a entrar en ella, y a permanecer y viajar

⁴ SUTEHRLAND Arthur Eugene. “De la Carta Magna a la Constitución Norteamericana”, Buenos Aires, TEA, 1972. pp. 32-43.

en ella, tanto por tierra como por agua, para comprar y vender ajustados a las antiguas y rectas costumbres, libres de todo peaje o portazgo excesivo, excepto en tiempo de guerra y tratándose de mercaderes que fuesen del país enemigo. Y si se encontraran tales en nuestro país al comienzo de la guerra, se les detendrá sin daño para sus personas o sus bienes, hasta que recibamos información, o nuestra justicia mayor, de cómo se tratan a los mercaderes de nuestro país que se hallan en el país que está en guerra con nosotros, y si nuestros hombres están ilesos, los de allí lo están en nuestro país”.

“42.- Será legal en el futuro para cualquier persona salir de nuestro reino y retornar a él, sano y salvo, por tierra o por agua conservando siempre la lealtad que nos debe, menos por breve período en el tiempo de guerra, para el bien común del reino, exceptuando los encarcelados o proscritos según la ley del reino, y los nativos del país en guerra con nosotros. Y los mercaderes, a quienes se tratará de la manera entredicha”⁵.

Es de hacerse notar que la única limitación a la libertad de transitar se establece en caso de guerra, en cualquier tiempo; cualquier persona, podrá hacer uso de este derecho sin ninguna otra restricción que la antedicha. La Carta Magna de épocas más recientes, conserva en lo sustancial el mismo texto que la original.

1.2. La libertad de Tránsito en Estados Unidos durante la Colonización.

Los derechos consuetudinarios ingleses, al igual que en México hicieron los españoles, los sajones hicieron en las tierras conquistadas, es decir, importaron de la 1ª metrópoli las normas jurídicas que habrían de regirlos, de

⁵ Op. Cit. SUTHERLAND Arthur Eugene, p.39.

Inglaterra se trajeron sus cartas y sus costumbres y las adecuaron a sus necesidades sociales y jurídicas, la Carta Magna les fue heredada con todas sus cláusulas, incluyendo la que habla de la libertad personal de circulación dentro de las fronteras en tiempo de paz y hacia fuera de ellas, excepto en tiempo de guerra. A la declaración de independencia del Estado de Virginia, le siguió la declaración de Independencias de los Estados Unidos de Norteamérica en 1776, en la Declaración se manifestó que todo individuo tiene derechos inherentes que no le pueden ser quitados por ningún pacto, estos derechos inalienables son la vida, la libertad y la consecución de la felicidad; que los hombres para garantizar esos derechos instituyen gobiernos y cuando esos derechos son violados por los gobiernos instituidos, el pueblo puede reformarlos o abolirlos y crear la forma de gobierno que a su juicio garantice la consecución de la felicidad ⁶.

La constitución de los Estados Unidos del Norte hablaba de la libertad, pero no hablaba de la libertad específica de transitar internamente y no hablaba tampoco de una declaración de derechos; contra esta laguna de la Constitución, se propusieron, observando el procedimiento que establece el artículo quinto, doce enmiendas el día 25 de septiembre de 1789 ⁷, que comprendían en forma genérica las siguientes libertades y derechos: libertad de palabra, de prensa, de reunión y de religión, el derecho de conservar y portar armas, el alojamiento de soldados en domicilio privado, además se incluyeron garantías procesales en juicios criminales y se prohibía tomar la propiedad privada para uso público sin una justa compensación⁸.

Cuando este movimiento de personas de un lugar a otro del planeta no es perjudicial para determinado estado, éste no pone interés alguno en reglamentarlo, cuando este movimiento, éste traslado físico se transforma paulatinamente en perjudicial, es entonces cuando los gobiernos se interesan por reglamentarlo.

⁶ Op. Cit. CARMARGO, Pedro Pablo, p. 9.

⁷ PRITCHET, Carles Hermán. "La Constitución Americana", Buenos Aires, TEA, 1965. p. 52.

⁸ Ibid. p. 494.

Así sucedió en los Estados Unidos y en México; recién independizados los Estados Unidos les interesó sobremanera poblar su territorio, como no tenían población suficiente para hacerlo, se inició la política de puertas abiertas para todos aquellos que deseaban emigrar a los Estados Unidos, en esa época se había iniciado ya la política de expansión territorial y se iniciaba a grandes zancadas un gran proceso de desarrollo industrial, para lograr lo anterior necesitaban un gran número de gente que acelerara este proceso.

Hasta entonces de 1864 los Estados Unidos habían aplicado una política más o menos de dejar su territorio a toda aquella persona extranjera que lo solicitare, esta política sufre en cambio cuando hay una inmigración indiscriminada de europeos a América del Norte, sobre todo a causa de la saturación del mercado de mano de obra en el antiguo continente, cuando esto sucede también en los Estados Unidos, es decir, cuando los mercados internos de trabajo también se saturan, es entonces cuando el gobierno se ve en la necesidad de limitar la inmigración de extranjeros a los Estados Unidos. Para los mexicanos, las primeras limitaciones aparecen hacia 1880, cuando se les exigió la presentación de determinados documentos y la reunión de requisitos sin los cuales no podían entrar a su territorio o que de no cumplir con los requisitos necesarios eran deportados.

En lo referente al tránsito de personas, la constitución de los Estados Unidos de Norteamérica establecía que “la inmigración o la importación de aquellas personas cuya admisión pueda parecer conveniente, no será prohibida por el Congreso (hasta antes del año 1808), pero una contribución o derecho que no exceda de \$10 por persona, podrá ser impuesta por esta importación”⁹.

Por prevención del presidente de fecha 17 de diciembre de 1864 se establece: “El presidente manda que, exceptuando los pasajeros emigrantes que entran directamente en un puerto americano por mar, no se permitirá en lo sucesivo

⁹ MONTIEL y Duarte Isidro. “Estudio sobre Garantías Individuales”, México, Porrúa 2ª. Ed. pp. 149-150.

a ningún viajero procedente de país extranjero que entre sin pasaporte en los Estados Unidos. Si es ciudadano, el pasaporte debe ser de esta Secretaría o de algún ministro o cónsul, y si es extranjero, de la autoridad competente de su país, visado por un agente diplomático o por un cónsul de los Estados Unidos.

Esta orden debe aplicarse especialmente a las personas que se propongan venir de las provincias británicas a los Estados Unidos. Su observancia se hará respetar estrictamente por todos los empleados civiles, militares y navales en el servicio de los Estados Unidos, y se ruega a las autoridades municipales y de los estados que cooperen a su ejecución”,¹⁰ además se ha declarado por los tribunales que uno de los principales derechos consista en poder trasladarse sin restricciones, excepto durante un proceso legal.

El derecho de viajar es una parte de la libertad de la que el ciudadano no puede verse privado, si no mediante un proceso legal. En la ley anglosajona, ese derecho apareció al mismo tiempo que la Carta Magna. La libertad de circulación a través de la frontera, en ambas direcciones, pero también en el interior de un país, es parte de nuestra herencia. Viajar por el extranjero o hacerlo por el país. Puede ser virtualmente importante (necesario), se considera tan atractiva en la intimidad del individuo como la elección de lo que come, lo que viste o lo que lee. La libertad de circulación es fundamental en nuestro cuadro de valores¹¹.

La transcripción anterior parece estar en disonancia con lo que se transcribió con antelación; por una parte se reconoce la libertad de circulación sin restricción y por la otra se limita, mas en el caso de los extranjeros inmigrantes.

¹⁰ *Ibid.* p.164

¹¹ DURWARD V. Sandifer y L. Ronald Scheaman. "Fundamentos de la Libertad", México, UTHEA, 1967, pp. 203-205.

1.3. La Libertad de Tránsito plasmada en la Declaración de los Derechos del Hombre en la Revolución Francesa.

Cuando estalla la revolución Francesa, la Asamblea constituyente declara la celebre “Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano” (1789), esta declaración contenía los derechos a la vida, la libertad, la propiedad, a la seguridad, a la igualdad ante la ley, a las garantías procesales, la resistencia contra la opresión, además contiene también las libertades de expresión, conciencia, culto y religión, entre otras.

Esta declaración contiene en el artículo primero la libertad de los individuos desde que nacen y de igualdad de derecho en relación con los demás hombres; en el artículo segundo se manifiesta que la finalidad de todas las asociaciones políticas, es la protección de los derechos naturales e imprescriptibles del hombre, y esos derechos son: libertad, propiedad, seguridad y resistencia a la opresión; el artículo tercero señala que el pueblo es la fuente de toda soberanía, nadie, ninguna persona o corporación será revestido de ninguna autoridad si no emana del pueblo ¹².

A partir de la Revolución Francesa, la libertad de transitar aparece como un derecho público subjetivo al considerar a la libertad genérica como la facultad de hacer todo aquello que no dañe a otro ¹³.

En las sesiones de la Asamblea Nacional Francesa para la elaboración del documento de derechos del hombre, se discutieron múltiples proyectos que incluirían el derecho del libre tránsito y de las personas en un artículo específico de la declaración; en la sesión del 21 de agosto 1789, en el proyecto de declaración presentado por Gouges-Cortou a la Asamblea Nacional, en el artículo 12 establecía que “todo ciudadano es, con la misma condición, dueño de ir y permanecer en

¹² Op. Cit. CAMARGO, Pedro Pablo. pp. 9-10.

¹³ Op. Cit. SÁNCHEZ Vimanote Carlos. pp.57 sigs.

cualquier parte, cuando y como le parezca bien; y en fin, de disponer de sus propiedades como crea conveniente”¹⁴.

En la sesión del 17 de agosto de 1789, el nombre del comité de los cinco, el Sr. Conde de Mirabeau, propone en el artículo 9° de su proyecto los siguientes “así libre en sus acciones, el ciudadano puede viajar, trasladar su domicilio en donde le plazca, y hasta salir del recinto del estado, a excepción de los casos designados por la ley”¹⁵.

En la sesión del 21 de agosto de 1789 el Sr. De Boislandry propone para que entre la declaración de derechos, lo siguiente: “artículo 10.- Todo hombre es libre de cambiar de domicilio, trasladarse de una provincia a otra, salir del reino, y volver a entrar en él cuando le parezca bien”¹⁶. La Constitución Francesa contiene en su cuadro de garantías como derecho natural la libertad de ir, permanecer y partir, sin ser detenido o arrestado, sino según la fórmula determinada por la constitución¹⁷.

A partir de la declaración Francesa de los derechos del hombre y del ciudadano, la libertad de transitar por y a través de los territorios nacionales ha sido reconocida por casi todos los estados del mundo, en unos con muchas limitaciones y en otras con menos, pero no obstante, la libertad de transitar existe, más aún ha sido objeto de reconocimiento por múltiples asambleas internacionales de derechos humanos e incluida en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre.

La iglesia católica también ha reconocido el derecho y la libertad de transitar como una libertad natural, reconocida y asegurada por las leyes positivas.

¹⁴ *Ibid.*, p. 218

¹⁵ *Ibid.*, p. 60.

¹⁶ *Ibid.*, p. 253.

¹⁷ *Op. Cit.* MONTIEL y Duarte Isidro. p. 155.

1.4. La visión de la Libertad de Tránsito en el Derecho Español.

A la conquista de la nueva España, y posteriormente a toda América, las instituciones españolas fueron transplantadas a las tierras conquistadas, con matices y caracteres especiales pero no todas se adecuaron a las condiciones sociales que existieron en las colonias.

En América se creó el Consejo de Indias similar al que existió en Castilla, se crearon los virreinos en representación de los reyes españoles (en México y Perú), al lado de los virreyes se crearon las reales audiencias, se crearon las capitanías generales, etc. A decir de Adrián Salvador Minguijón, “el municipio castellano se trasladó a América; la base de su organizador en los nuevos territorios la constituyeron los alcaldes ordinarios y los regidores”¹⁸.

En el aspecto legislativo, tuvieron vigencia en principio, las Reales Cédulas, las sentencias y cartas expedidas por el rey, el Consejo de Indias, los virreyes, las audiencias, los cabildos, los consulados, etc. En las ordenanzas y estatutos que para su vigencia requerían confirmación real y que debieran ser acatadas por todos¹⁹. Generalmente el derecho castellano fue aplicable a la Nueva España y estaba integrado por el ordenamiento de Alcalá y las Leyes del Toro.

La existencia de una serie de disposiciones legales numerosísima y en ocasiones discordantes unas de otras hace que, hacia 1548 aparezca una tendencia compiladora por parte de los juristas residentes en América, con la finalidad de crear una legislación uniforme que tuviera vigencia en las colonias de España, en América, así apareció el Código Ovandino, formulado por Juan Ovando y puesto en vigor en 1571 por Felipe 2º; en 1576 Diego de Encinas imprime su colección de provisiones, cédulas, capítulos y ordenanzas, instrucciones y cartas libradas por los reyes

¹⁸ MINGUIJÓN Adrián Salvador, “Historia del Derecho Español”, España, Colec. Labor sec. VIII Ciencias Jurídicas 2ª Ed., 1933 p. 131-132

¹⁹ “Curso de Historia del Derecho Español” (apuntes), España, Centro de Enseñanza y Publicaciones, 1942, pp. 456-458.

católicos y sucesores hasta la fecha de la impresión ²⁰, esta no fue aprobada, el Consejo de Indias ordenó su revisión y complementación; en 1635 Antonio de León Pinelo, terminó la compilación con un total de 10,000 leyes agrupándolas en 9 libros, posteriormente fue revisada de nuevo, hasta que finalmente fue promulgada por Carlos 2º en 1680, bajo el título de “Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias” ²¹, conteniendo más de 6,000 leyes agrupadas en 9 libros, tratando diferentes temas y materias, sobre todo del derecho público, organización y estructura de las colonias, educación, derechos y libertades de los españoles naturales, en el campo del derecho privado se aplicaron supletoriamente las Leyes de Castilla, en lo que no se opusieron a las Leyes de Indias.

1.4.1.1. El libre tránsito en la Colonia.

El tránsito de las personas durante la colonia estaba subordinado a la condición jurídica que guardaban los habitantes dentro de la escala social en la Nueva España, los españoles podían dirigirse a cualquier lugar sin ninguna restricción pero cuando se convertían en encomenderos debían residir en su provincia sin salir de ella a nuevas expediciones de conquista, con la obligación de prestar el Servicio militar a caballo, en ocasiones se llegó a amenazar de muerte el encomendero que clandestinamente se enlistaba en empresas de descubrimiento²².

Aunque por cédula de 20 de junio de 1500 se declaró que los naturales eran vasallos libres de la corona” ²³. Durante todo el período colonial fue una libertad ficticia pues en realidad eran limitada y restringida, pues se consideró a los indígenas como infantes sujetos a tutela, es decir, no podría haber natural que fuera libre si no estaba bajo el mando, a disposición, a servicio y a las órdenes de un español. Vino a limitar en mayor magnitud el movimiento físico de los naturales la existencia de las

²⁰ *Ibid.* p. 249.

²¹ *Op. Cit.* MINGUIJÓN Adrián Salvador, p. 400.

²² *Ibid.* p.407

²³ OTS y Capdequi José María, “Historia del Derecho Español en América y del Derecho Indiano”, España, Aguilar, 1969; pp. 84-85.

encomiendas de los repartimientos a los que Antonio de León Pinelo defina como “repartir: es cuando descubiertas, pobladas y pacificadas las providencias, se encomiendan los indios naturales de ellas, la primera vez entre los conquistadores y pobladores y el encomendar es dar los que, habiendo sido antes repartidos, basan por muerte de sus poseedores ²⁴, los repartimientos y las encomiendas se sucedían de generación en generación hasta que definitivamente fueron prohibidas, aunque hubo algunas hasta antes de la Independencia.

El derecho obligaba a incorporarse a los pueblos, de no hacerlo a reducirlos, es decir, obligados a residir en un área; por la Ley XIX del título III del libro VI, se determinó “que no se dé licencia a los indios para vivir fuera de sus reducciones”²⁵. Por la Ley XVII del mismo título y libro, se ordenaba “que ningún indio de un pueblo se vaya a otro pueblo” ²⁶; por la Ley XVI del título primero del libro VI se estableció “que los indios no sean traídos a estos reinos, ni mudados de sus naturalezas. Aunque los indios digan que quieren venir con ellos de su voluntad” ²⁷.

El profesor Ignacio Burgoa en su Libro “Las Garantías Individuales”, cita una limitación similar a la anterior y la pena a la que se hacían acreedores los españoles que llevaran o trajeran naturales de las colonias a España con o sin su consentimiento, cita además lo siguiente “Y nosotros, teniendo lástima y compasión de que anden pobres y mendigos (los indios), mandamos que todos los indios e indias que hubiera, se vinieran a estos reinos, y de su voluntad se quisiesen volver a su naturaleza, pueden pasar libremente a ellas, y los presidentes, y jueces oficiales de la Casa de Contracción de Sevilla les den licencia, pague lo necesario para su flete, matalotaje hasta volver a sus tierras, no constando quienes los trajo, porque en este caso de a ser a su costa, que tendrán particular cuidado, los de nuestro Consejo de Indias” ²⁸.

²⁴ Op. Cit. Salvador Mingujió, p. 406.

²⁵ PALACIOS Prudencio Antonio de, “Notas de la Recopilación de las Leyes de Indias” México, UNAM, 1979; p. 367.

²⁶ Ibid. p. 370.

²⁷ Ibid. p. 372.

²⁸ BURGOA Orihuela, Ignacio. “Las Garantías Individuales”, México, Porrúa, 1978; p. 367.

Por cédula expedida en Valladolid el 3 de noviembre de 1536 se estableció que “si constare que los indios se han ido a vivir de unos lugares a otros de su voluntad, no los impidan las justicias, ni ministros, y déjenlos vivir, y morar allí excepto donde por las reediciones, que por nuestro mandato estuvieran hechas, se haya dispuesto lo contrario, y no fueren perjudicados los encomendaderos”²⁹.

Sin embargo, aunque las leyes de Indias establecían disposiciones legales protectoras de los naturales, en la mayoría de la ocasiones estas disposiciones eran inobservadas e inacatadas, debido en gran parte, a los intereses que los españoles colonizadores, tenían en las colonias, el esclavismo existió patentado en las personas de color negro, el indígena tenía la condición de un peón sometido a la voluntad del señor o dueño.

1.5. Precedentes legislativos de la Libertad de Tránsito en México.

Por aclaración quinta y sexta el Acta de Casa Mata del 11 de febrero de 1823 se determinaba que los extranjeros podían entrar al territorio nacional, protegiéndoles sus personas y propiedades, cubriendo los requisitos que señalaría el libre comercio tanto interior como exterior, sin que nadie fuera molestado por ello.

El artículo 2 fracción VI de la Primera de las Leyes Constitucionales de la República Mexicana, de fecha 29 de diciembre de 1836 y el artículo 9 fracción XVI del Proyecto de reforma a las leyes constitucionales de 30 de junio de 1840, fueron similares, casi iguales, pues solo se cambiaron algunas frases y palabras:

“Son derechos del Mexicano:

Que no se le puede impedir en la primera ley constitucional de 1836, la traslación de su persona y bienes a otro país. (la primera ley de 1836 agregaba aquí “cuando le convenga”) con

²⁹ Ibid. p. 368.

tal de que no deje descubierta en la república responsabilidad de ningún género y satisfaga por la extradición de aquellas (la primera ley establecía “por la extradición de los segundos”), la cuota que establezcan las leyes ³⁰.

El proyecto de constitución del 25 de agosto de 1842, como el de 2 de noviembre del mismo año, en el preámbulo del capítulo de garantías, reconocía primero la existencia de los derechos naturales del hombre, tal como se habían concebido en la Revolución Francesa: libertad, igualdad, seguridad, propiedad, otorgando además, un conjunto de garantías dentro de las cuales se encontraba la de locomoción.

“LIBERTAD”

XI.- Cualquier habitante de la república tiene derecho a viajar por su territorio, de mudar su residencia cuando le convenga, y transportar fuera de ella su persona y sus bienes, salvo en todo caso el derecho de terceros” (segundo proyecto de constitución del 2 de noviembre de 1842).

V.- Cualquier habitante de la República puede transitar libremente por su territorio y salir de él, sin otras restricciones, cuando las expresamente le impongan las leyes” (primer proyecto de la constitución del 25 de agosto de 1842, artículo 7, fracción V ³¹.

El artículo 9 fracción XLV de las bases orgánicas de la República Mexicana, establecía que a todos los mexicanos podían salir del territorio nacional con o sin sus bienes a otro país, con tal de que la República no dejara

³⁰ Cámara de Diputados, XLVI Legislatura del Congreso de la Unión. “Derechos del Pueblo Mexicano (México a través de sus constituciones)”, México, Talleres gráficos de la Nación, 1967, T-III, pp. 672-673.

³¹ *Ibid.* p. 674

responsabilidad alguna y satisficieran por la extradición de sus bienes , los derechos que establecieran las leyes.

El artículo 11 de la Constitución del 5 de febrero de 1857, fue más amplísimo sin otorgar ese derecho (traslación), no solo a los mexicanos o a los habitantes de la república, sino a todo hombre, sea nacional o sea extranjero, de paso o para residir en el territorio, este artículo pasó íntegro a nuestra constitución actual y fue ampliado en el proyecto del artículo 11 presentado por Venustiano Carranza.

El artículo 11 de la Constitución establecía:

“Todo hombre tiene derecho para entrar y salir de la República, viajar por su territorio y mudar de residencia sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otro requisito semejante. El ejercicio de este derecho no perjudica las legítimas facultades de la autoridad judicial o administrativo en los casos de responsabilidad criminal o civil ³².

Por reforma del 12 de noviembre de 1880 se cambió la frase “no perjudica las legítimas”, por las palabras “estará subordinado a las”; agregándose el final de la redacción del artículo “y las limitaciones que imponga la ley sobre emigración e inmigración y salubridad general de la República” ³³. Finalmente, el primero de diciembre de 1916, Venustiano Carranza es su mensaje de Proyecto de la Constitución al congreso constituyente reunido en Querétaro, propone la siguiente redacción para la garantía de libre tránsito:

“Artículo 11 del Proyecto; todo hombre tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad,

³² *Ibid.* p. 675.

³³ *Ibid.* p. 675.

pasaporte, salvoconducto y otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y de las autoridades administrativas, por lo que a todas las limitaciones que imponga la ley sobre inmigración, emigración y salubridad general de la Republica, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país”.³⁴

Redacción que fue aceptada y que así paso a nuestra Constitución vigente. La inclusión de tal garantía fue debatida en el Congreso Constituyente de 1856-1857, debate que versó fundamentalmente en lo que se refirió a la inclusión de los conceptos “pasaporte”, “salvoconducto” y “cartas de seguridad” en el texto del artículo 11 como requisitos para transitar por y a través del territorio nacional, por los beneficios que de ellos se derivaban.

En los requisitos anteriores, a algunos constituyentes encontraban beneficios y otros más encontraban perjuicios tanto para nacionales como para extranjeros, en cierta manera se trató de acabar con las reminiscencias del colonialismo español, las supresión de los salvoconductos y de las cartas de seguridad fueron suprimidas, el principal exponente de esta idea fue el señor Zarco, parte de su intervención en el Congreso constituyente de 1957 se transcribe a continuación.

“El señor Zarco dice que, después de lo que ha pasado en el Congreso acerca del artículo 15, sentía profundo desaliento al defender toda idea de Congreso y de reforma, y temía que toda innovación se contestara –no es tiempo–, sin siquiera decir cuanto lo será. Añadió que habría debilidad en sus palabras al sostener el artículo, pues dudaba del éxito. Compra la protección de nuestras leyes. “Ya que les hemos negado la

³⁴ Ibid. p. 675

libertad de conciencia, añadió, dejémosle siquiera la facultad de moverse de un punto a otro, ya que el Señor Arias se funda en la instrucción que tiene como empleado de Relaciones, y que pudiéramos llamar facultativa, yo diré que también he tenido el honor de servir en ese ministerio, donde pasé los primeros años de mi juventud y donde la casualidad hizo que yo desempeñase por algún tiempo las funciones de oficial mayor.”

“Los extranjeros no les desean, tienen obligación de proporcionárselas para no pagar 20 pesos de multa o pasar diez días en la cárcel, conforme a la ley de 1828, y las necesitan también por que sin ellas no están debajo del amparo de la ley. Como la sección que se está discutiendo es derecho del hombre, el artículo esta en su lugar, y no es cuestión de policía, pues se refiere al derecho de libre tránsito que se concede a cuantos hombres llegan a México.”

“El señor Arias, quiere reciprocidad, que vendría muy bien en tratados de comercio o de navegación, pero no en las disposiciones que solo se refieren a la residencia de extranjeros, puesto que para esto tendríamos que adoptar a un tiempo, todas las legislaciones del mundo, dejando que el americano transitara sin pasaporte, obligando al francés a presentarse a alguna autoridad, haciendo que el ruso solicitara un permiso especial, y no permitiendo que el chino entrara al país. Si el señor Arias reflexiona un momento, se persuadirá de que la reciprocidad que quiere es imposible. “es verdad que la falta de carta de seguridad puede servir de pretexto para desechar una reclamación; pero el señor Arias sabe muy bien que en las muchas que pasan sobre el país no se ha cuidado

este requisito, que en verdad no parece fundado en justicia. Yo confieso que cuando el gobierno estaba en Querétaro en la más congojosa y aflictiva situación, hubo un alemán que presentó una reclamación y que entonces, por librar al país de nuevas dificultades, se me ocurrió acordarme de ese argumento y lo sostuve hasta donde pude.

El gobierno de México, ganó la cuestión, y el gobierno de Rusia aceptó nuestras razones, pero entonces y ahora mi conciencia me decía que era triste para un país declarar que vendía las garantías individuales, la seguridad de la propiedad y el amparo de sus leyes a razón de dos pesos anuales.

“Además, no todos los extranjeros se proveen de cartas de seguridad, pues solo las necesitan los reclamantes y los que tienen negocios en los tribunales”.

Es sobradamente extraño que una persona tan liberal como el señor Arias, al hablar de los extranjeros, esquee de que vienen a explotar al país y que por esto se les imponga un gravamen. Precisamente la ventaja consiste en que entren y salgan sin que nadie los moleste. Si algo se llevan, es el fruto, la recompensa de su trabajo, si nada se llevan, han sido consumidores y su mismo trabajo ha creado nuevos valores.

“Si los extranjeros toman parte de nuestras revoluciones, con las cartas de seguridad nada remediamos, pues con ellas o sin ellas pueden ser conspiradores”.

“Habla también del mal servicio de los correos y la dificultad que esto produce para que los extranjeros que residen en

puntos distantes de la capital renueven oportunamente sus cartas de seguridad, y concluye pidiendo la aprobación del artículo, si acaso es tiempo de que los hombres tengan el derecho de andar en la República”³⁵.

En este capítulo pudimos observar que la Libertad de Tránsito aunque no siempre se ha brindado en toda su plenitud a los gobernados siempre ha existido la necesidad de ésta y que la idea ha estado en constante cambio, teniendo que adecuarse a las condiciones de lugar y tiempo, también pudimos observar que durante la colonización de América, las ideas de la Nación conquistadora pasaron a sus colonias y así sentaron las bases de lo que después serían sus propias normas una vez independizadas.

En el siguiente capítulo veremos los conceptos fundamentales que serán utilizados a lo largo de la redacción de la investigación y que juegan un papel importante, ya que el lector podrá comprender las ideas que se exponen.

³⁵ Ibid. p. 676-677.

CAPÍTULO II. CONCEPTOS FUNDAMENTALES

En este capítulo se definirán los conceptos fundamentales, mismos que juegan un papel importante, ya que en la medida en que el lector comprenda las acepciones que se emplean en la redacción del trabajo, más preciso será el entendimiento que se pretende dar a la investigación y la finalidad que se persigue, que es la reflexión sobre el tema.

2.1. Derecho.

La palabra derecho proviene del latín *directum* el cual deriva de *dirigere* (enderezar, dirigir, encaminar), a su vez, de *regere, rexi, rectum* (conducir, guiar, conducir rectamente, bien). Por extraño que parezca, derecho no descende de una palabra latina de morfología semejante e igual significado. La palabra latina que corresponde a derecho (o a sus equivalentes en las lenguas modernas) es sus de antigua raíz indoiránica.

Derecho pertenece a una familia de palabras (de diferentes lenguajes) que se remontan a la raíz indoeuropea *rj* la cual significa guiar, conducir. *Rectum*, sin duda, proviene de *rj* y corresponde al sánscrito *rjyat, rají* (enderezar, arreglar) y al griego: *erectos*: erecto, recto. Esta etimología es común a lenguas celtas y germánicas: *raitht* (gótico), *raith* (cimbrío), *Ret* (escandinavo, del antiguo nórdico: *rettr*), *rect* (irlandés), *right* (inglés, del antiguo alemán: *Reht*), *Recht* (alemán). El prefijo *di*, el cual deriva de las raíces *dh* y *dhr* y que dan la idea de estabilidad y firmeza, fue incorporado posteriormente, formando, así, la voz *directum* (*derectum*). Las lenguas romances ofrecen distintas derivaciones de *di-rectum*: *de-recho* (o *d-recho*) *di-reito* o *d-reito* (portugués), *d-recht* (provenzal), *d-roit* (francés), *d-ret* (catalán), *drept* (rumano), *d-ritto* o *di-ritto* (italiano).

Así, derecho implica dirección, guía, ordenación detrás de derecho subyace la idea de regulación (de *regere*: regir, regular. Por otro lado, derecho connota lo recto (*rectum*: lo correcto, lo que esta bien). Derecho recibe con el significado descriptivo de *directum*, todas sus connotaciones incluyendo su carga emotiva ¹.

2.2. Libertad de Tránsito.

Es el derecho de toda persona a entrar y salir del país, a desplazarse libremente por su territorio y a fijar y mudar el lugar de su residencia dentro del mismo. Se le conoce también bajo la denominaciones de libertad de movimiento, de locomoción o de residencia.

En la antigüedad y durante toda la Edad Media, no sólo no se concebía la libertad de tránsito como un derecho del hombre, cuyo respeto y cumplimiento pudiese exigirse legalmente a las autoridades, sino que el desplazamiento físico de las personas, como fenómeno fáctico, estaba sometido a severas restricciones.

A partir de la Declaración francesa de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, del 26 de agosto de 1789, cuyos artículos 4 y 7 afirman implícitamente la libertad de ir, venir y residir, la libertad de tránsito pasaría a formar parte del derecho público interno de los países organizados bajo el régimen liberal democrático.

En nuestro país, a partir de la lucha por su independencia, esta libertad fue reconocida en numerosos documentos públicos fundamentales, desde el Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana o Constitución de Apatzingán (artículo 7), del 22 de octubre de 1814, hasta la Constitución en vigor (artículo 11), del 5 de febrero de 1917.

¹ Desarrollo Jurídico, "Diccionario Jurídico 2000". México, Copyright 2000. Todos los Derechos Reservados.

Hasta antes de la Primera Guerra Mundial, el régimen del libre tránsito era común a toda la Europa occidental. Este hecho traducía la enorme tolerancia imperante en los Estados de dicho continente, los cuales admitían la entrada y salida de su territorio a viajeros presumiblemente inofensivos. Tal situación habría de cambiar a raíz de las dos contiendas bélicas mundiales.

La libertad de desplazarse y establecerse es el signo exterior de los regímenes liberales. En principio, ningún permiso, salvoconducto o pasaporte pueden exigirse sin que resulte inmediatamente comprometida la independencia individual. Sin embargo, en la actualidad, y en tiempos normales, no sólo el pasaporte es un documento indispensable para poder traspasar las fronteras de cualquier Estado, sino que, además, la gran mayoría de los países requiere la obtención previa de una visa, en la cual se precisa, sobre todo, el tiempo durante el cual se autoriza la estancia en su territorio.

La Constitución vigente, en su artículo 11, reconoce a toda persona el derecho de entrar o salir de la República, de viajar por su territorio y de establecer o cambiar su lugar de residencia dentro del mismo, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. No obstante, subordina el ejercicio de este derecho a las facultades que las autoridades judiciales o administrativas pueden desplegar en los casos y circunstancias que la propia Constitución determina.

Conforme a lo que dispone el citado artículo 11 constitucional, cabe hacer la diferenciación entre dos manifestaciones distintas de la libertad de tránsito. Es decir, una, consiste en la libertad de tránsito interno, respecto de la cual el Estado no puede limitar su ejercicio mediante la exigencia de documentos del tipo de los que menciona dicha disposición, o de otros requisitos similares, a cuya obtención y posesión quedase supeditado el traslado o desplazamiento temporal, o la elección fijación o variación del lugar de residencia permanente de las personas, dentro del territorio nacional; otra, que se refiere a la libertad de tránsito de o para el exterior, en

cuyo caso el requerimiento de documentos trátase de pasaportes, permisos especiales para el tránsito de personas residentes en zonas fronterizas, o cualquier otro documento de la misma especie sólo será válido en la medida en que estos documentos sirvan a la autoridad para identificar a las personas que cruzan las fronteras del país, así como para registrar y controlar los movimientos migratorios, lo que, de hecho, obliga a toda persona hoy en día a la obtención y posesión de un pasaporte y de las visas necesarias en sus desplazamientos hacia el extranjero.

Por otra parte, como se desprende del texto mismo del ya citado artículo 11 constitucional, el ejercicio del derecho de libre tránsito admite dos grandes categorías de limitaciones, según que éstas sean impuestas judicial o administrativamente.

Así en una primera categoría se contemplan las facultades de la autoridad judicial para restringir el libre desplazamiento de las personas en los casos de responsabilidad penal o civil, restricción que suele concretarse en medidas tales como: la prisión impuesta como pena por sentencia judicial, la detención preventiva, el arraigo, el confinamiento, etc., según las disposiciones correspondientes de los códigos penal o civil.

En una segunda categoría quedan comprendidas las restricciones impuestas por ley, sea en materia de emigración, inmigración o salubridad general; sea en lo que concierne a los extranjeros perniciosos residentes en el país, restricciones que o bien se encuentran previstas por la propia Constitución (artículo 33, respecto a la expulsión de extranjeros perniciosos; artículo 73, fracción XVI, en cuanto a las cuestiones de salubridad general), o bien son reguladas por la legislación secundaria, como es el caso de la Ley General de Población en lo que se refiere a las cuestiones migratorias.

El régimen internacional de los derechos humanos también reconoce el derecho de toda persona a salir libremente de cualquier país, incluso del propio, a

regresar a su país y circular libremente por el territorio del Estado al que haya entrado legalmente.

Este derecho lo encontramos consignado en diversos instrumentos internacionales en materia de derechos humanos, por ejemplo en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, del 10 de diciembre de 1948; en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (el Pacto), aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 16 de diciembre de 1966, vigente a partir del 23 de marzo de 1976 y ratificado por México el 25 de marzo de 1981; en el artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica (la Convención Americana), del 22 de noviembre de 1969, en vigor desde el 18 de julio de 1978 y ratificada por México el 25 de marzo de 1981; así como en los artículos 2 y 3 del Protocolo adicional núm. 4 (el Protocolo adicional) al Convenio Europeo para la Protección de los Derechos humanos (el Convenio Europeo), aquél, del 16 de septiembre de 1963, y este, del 4 de noviembre de 1950, vigente desde el 3 de noviembre de 1953.

Conforme a los términos de las disposiciones de algunos de los instrumentos antes citados, la condición relativa a la legalidad de la estancia en el territorio de uno de los Estados partes (artículo 12, inciso 1, del Pacto; artículo 22 inciso 1, de la Convención Americana y artículo 2, inciso 1, del Protocolo adicional), descarta de plano del ejercicio de este derecho a todas aquellas personas que no respeten las disposiciones administrativas que rigen la entrada y estancia en el territorio de un Estado y principalmente a los extranjeros que hubiesen ingresado clandestinamente a un país.

Asimismo, de acuerdo con los instrumentos internacionales en cuestión, el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito puede ser objeto de ciertas restricciones específicas, las cuales son limitativamente enumeradas por las propias disposiciones que reconocen este derecho. Se trata, desde luego, de restricciones que, previstas por la ley, constituyen medidas necesarias para proteger la seguridad

nacional, el orden público, la salud o la moral públicas, así como los derechos y las libertades de los demás, o bien, para prevenir infracciones penales (artículo 12, inciso 3, del Pacto; artículo 22, inciso 3, de la Convención Americana, y artículo 2, inciso 3, del Protocolo adicional).

Igualmente cabe subrayar que en relación con la libre circulación por el territorio de un país en el cual una persona hubiere sido legalmente admitida, tal libertad de circulación puede ser restringida por la ley en relación con ciertas zonas, cuando así lo requiera el interés público, según lo estipulan el artículo 22, inciso 4, de la Convención Americana y el artículo 2, inciso 4, del Convenio Europeo.

En tal virtud, puede afirmarse que la situación imperante hoy día en materia de desplazamientos internacionales, es, como ya lo habíamos señalado, precisamente la inversa a la que prevalecía hasta antes de la Primera Guerra Mundial. Y es que las barreras aduanales, las medidas protectoras de la moneda, las oposiciones ideológicas de los diversos regímenes políticos, etc, hacen de cada viajero un sospechoso, cuando no un indeseable. Esté, en consecuencia, debe estar provisto de pasaporte, exigencia que por sí sola constituye un testimonio de la desconfianza de los Estados².

2.3. Garantía constitucional.

En un estricto sentido técnico jurídico, se entiende por garantía constitucional el conjunto de instrumentos procesales, establecidos por la norma fundamental, con objeto de restablecer el orden constitucional cuando el mismo sea transgredido por un órgano de autoridad política.

² Ibid.

No obstante ello, al término garantía, referido al derecho constitucional, se le han dado diversos significados, entre los cuales podemos destacar, siguiendo el pensamiento de *Fix-Zamudio*, los que a continuación se citan.

En primer lugar se han denominado garantías a los derechos humanos fundamentales reconocidos o garantizados por la Constitución, tal es el significado que le ha dado Nuestra Carta Magna vigente al enumerar y describir dichos derechos en sus primeros 29 artículos, integrantes del capítulo primero, título primero, de esa ley fundamental cuando los califica como garantías individuales. Terminología ciertamente poco precisa en la actualidad.

En segundo lugar, podemos traer a colación las ideas de *Carl Schmitt* sobre el particular, ya que para este autor las garantías constitucionales son aquellos derechos que sin ser estrictamente constitucionales, por no referirse a la estructura fundamental del Estado ni a los derechos humanos, el constituyente ha considerado conveniente incluir en la ley suprema para darles mayor solidez, para garantizarlos mejor; tal sería el caso de nuestro artículo 123 constitucional.

Finalmente, se ha identificado el término garantía constitucional con el concepto de defensa de la Constitución, es decir, englobando tanto a los medios preventivos como a los represivos, siendo que, se debería referir exclusivamente a estos últimos.

En el derecho constitucional mexicano podemos encontrar diversas garantías constitucionales en el preciso sentido técnico-jurídico reguladas de manera dispersa por el ordenamiento supremo en vigor.

El jurista *Héctor Fix-Zamudio* nos dice que son cuatro las garantías constitucionales consagradas por la ley suprema de 1917, estas son:

El juicio político de responsabilidad de los altos funcionarios de la Federación regulado por los artículos 108 y 111 a 113 de la Constitución;

Las controversias constitucionales que menciona el artículo 105 de nuestra Constitución, es decir, los litigios que surjan entre los poderes de un Estado sobre la constitucionalidad de sus actos, entre dos o más Estados y entre estos y la federación, mismas que deben ser resueltas por la Suprema Corte de Justicia.

El juicio de amparo que contemplan los artículos 103 a 107 constitucionales, y los procedimientos investigatorios a que hacen alusión los párrafos III y IV del artículo 97 constitucional; el III se refiere a la investigación de algún hecho que constituya la violación de alguna garantía individual, mientras que el IV habla de violación al voto público poniéndose en duda la legalidad de todo el procedimiento electoral para integrar alguno de los poderes federales; en ambos casos la Suprema Corte de Justicia no tiene poderes decisorios, sino únicamente de informar a los órganos competentes.

El profesor *Octavio A. Hernández* considera que a estas cuatro garantías constitucionales hay que agregar una quinta que es la contenida en el artículo 29 constitucional, o sea el llamado procedimiento de suspensión de garantías individuales, toda vez que el mismo sirve para hacer frente, de manera rápida y fácil, a cualquier situación que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto.

El constitucionalista *Jorge Carpizo* señala que debe dársele el calificativo de garantía constitucional a las facultades otorgadas al Senado por las fracciones V y VI del artículo 76 constitucional relativo a la desaparición de poderes en un Estado y a las controversias políticas que surjan entre los poderes de una entidad federativa, cuando alguno de ellos lo plantee o se hubiere interrumpido el orden constitucional, para lo cual, en ambos casos, el Senado de la República resuelve la controversia.

Finalmente, no podemos dejar de mencionar el recurso de reclamación que en contra de las resoluciones del colegio electoral de la Cámara de Diputados Federal se hace valer ante la Suprema Corte de Justicia, la cual no lo resuelve en definitiva, sino únicamente emite una opinión para que la Cámara sea la que lo haga, opinión que no tiene carácter vinculante. Este recurso está reglamentado por la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.

Resulta evidente que de todas las garantías constitucionales que contempla el derecho mexicano el juicio de amparo ocupa un primerísimo lugar por su eficacia, magnitud y arraigo popular, lo que queda ampliamente demostrado con la proporción numérica que guarda con las demás garantías citadas. Sin embargo el juicio de amparo ha rebasado enormemente el carácter de control constitucional para convertirse fundamentalmente en control de legalidad³.

2.4. La seguridad.

La palabra seguridad proviene de securitas, la cual deriva del adjetivo securus (de segura) que, en su sentido más general, significa estar libre de cuidados.

En sentido amplio, la palabra seguridad indica la situación de estar alguien seguro frente a un peligro. Una persona dentro de una casa puede sentirse segura respecto de las inclemencias del tiempo; un combatiente puede estar seguro en una trinchera respecto del peligro de un ataque del enemigo. Esto nos muestra que el concepto de seguridad varía según sea el tipo de peligro con el cual se relaciona. En la vida social, el hombre necesita, por una parte, tener la seguridad de que los demás respetarán sus bienes y, por otra, saber cómo ha de comportarse respecto de los bienes de los demás. Esta seguridad referente a las relaciones con los semejantes es la que puede denominarse seguridad jurídica.

³ Ibid.

El asegurar la existencia de ciertos comportamientos en la vida social es necesario para la subsistencia de la misma vida social, Para que exista paz hace falta que los miembros de la sociedad respeten los bienes y las vidas ajenas, y por eso es necesario que la sociedad asegure, conminando con la coacción pública, que dichos comportamientos habrán de llevarse a cabo. *Recasens Siches* estima que es tan importante la seguridad en la vida social que su consecución es el motivo principal (histórico o sociológico) del nacimiento del derecho.

La seguridad jurídica la define *Delos* así es la garantía dada al individuo de que su persona, sus bienes y sus derechos no serán objeto de ataques violentos o que, si estos llegan a producirse; le serán asegurados por la sociedad, protección y reparación (los fines del derecho). Dicho en otras palabras, la seguridad jurídica es la certeza que tiene el individuo de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares, establecidos previamente.

La seguridad jurídica puede entenderse desde dos puntos de vista, uno objetivo y otro subjetivo. Desde el punto de vista subjetivo, la seguridad equivale a la certeza moral que tiene el individuo de que sus bienes le serán respetados, Pero esta convicción no se produce si de hecho no existen en la vida social las condiciones requeridas para tal efecto: la organización judicial, el cuerpo de policía, leyes apropiadas, etc. Desde el punto de vista objetivo, la seguridad equivale a la existencia de un orden social justo y eficaz cuyo cumplimiento está asegurado por la coacción pública.

La seguridad jurídica es uno de los fines principales del derecho. Para los autores emparentados con el idealismo kantiano, incluido *Kelsen*, que niegan la existencia de una ética material de bienes y fines, la seguridad viene a ser la característica esencial de lo jurídico. Donde existe una conducta cuyo cumplimiento ha sido asegurado por una sanción que impone el Estado, dicen, existe un deber jurídico, independientemente de cuál sea su contenido. Esta afirmación lleva a

examinar la cuestión de las relaciones que existen entre la seguridad y la justicia. Es evidente que para que exista seguridad jurídica es necesaria la presencia de un orden que regule las conductas de los individuos en las sociedades y que ese orden se cumpla, que sea eficaz. Ahora bien, puede existir una ordenación de conductas, impuesta por los órganos establecidos, que se cumpla y contener, sin embargo, disposiciones contrarias evidentemente a la justicia, como la de que los gobernantes que pueden en cualquier momento privar de sus propiedades a los individuos, o de que pueden castigarlos por delitos no tipificados previamente. ¿Cabe afirmar que tal ordenación produce seguridad?

Lo que interesa a la sociedad asegurar es el cumplimiento de conductas que son valiosas para la vida social, o sea de conductas que implican la realización, parcial pero efectiva, del criterio de dar a cada quien lo suyo. Esto hace ver que el criterio racional de la justicia (o jurisprudencia) es necesario para que haya seguridad jurídica efectiva: gracias a ese criterio se disciernen, de manera objetiva, las conductas cuyo cumplimiento es necesario asegurar; si falta o falla ese criterio de justicia, se corre el riesgo de asegurar el cumplimiento de conductas cuya realización más bien infunde temor que paz. La seguridad jurídica implica, por consiguiente no sólo que el orden social sea eficaz sino que también sea justo⁴.

2.5. Integridad personal.

Es el derecho de toda persona a ser protegida en su integridad física, psíquica y moral.

Diversos derechos civiles o individuales tienden a proteger a todo ser humano desde el punto de vista de su integridad personal, es decir, física, psíquica y moralmente. Entre tales derechos se cuentan: el derecho a la vida, el derecho a no ser sometido a torturas, tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes, ni a

⁴ Ibid.

experimentos médicos o científicos sin el libre y pleno consentimiento del interesado, ni a esclavitud, servidumbre o trabajos forzosos y obligatorios.

Derecho a la vida. El primero y más fundamental de los derechos humanos es el derecho a la vida. De ahí que tanto el derecho interno como el derecho internacional de los derechos humanos proclamen este derecho esencial en términos bastante similares.

Así, en el derecho mexicano, el derecho primordial y fundamental a la vida se encuentra protegido por los artículos 14, segundo párrafo, y 22, tercer párrafo, de la Constitución en vigor.

Sin embargo, atento a lo dispuesto en los preceptos antes citados, ni el derecho a la vida ni la proscripción de la pena de muerte son absolutos; aquél, porque una vez satisfechas las condiciones y cumplidas las formalidades prescritas, puede privarse legalmente de la vida a una persona; ésta, es decir, la pena capital, por que su proscripción absoluta sólo opera tratándose de delitos políticos, ya que por lo que hace a otro tipo de delitos la misma disposición contempla un amplio espectro de ilícitos, tanto del orden común como del militar, sea en tiempo de guerra o de paz a cuyos autores puede imponerse la pena de muerte.

Ahora bien, visto el carácter más bien facultativo que obligatorio de la posibilidad de imponer la pena capital, ésta ha desaparecido prácticamente de la legislación del orden común, subsistiendo únicamente en materia militar.

En el ámbito internacional de los derechos humanos, todos los instrumentos internacionales aplicables en la materia proclaman también el derecho a la vida artículos 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (la Declaración Universal) y 1 de la Declaratoria Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (la Declaración Americana), ambas de 1948; artículo 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (el Pacto), del 16 de diciembre de 1966,

en vigor a partir del 23 de marzo de 1976 y ratificado por México el 24 de marzo de 1981; artículo 4 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica (la Convención Americana), del 22 de noviembre de 1969, vigente desde el 18 de julio de 1978 y ratificada por nuestro país el 25 de marzo de 1981; artículo 2 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos (el Convenio Europeo), del 4 de noviembre de 1950, en vigor desde el 3 de septiembre de 1953.

Así, conforme a la citada disposición del Pacto, nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente, o bien, únicamente en los casos que limitativamente enumeran los artículos correspondientes de las dos convenciones regionales. Ninguno de estos instrumentos internacionales excluye tampoco la aplicación de la pena de muerte si bien tanto el Pacto como la Convención Americana parecen inclinarse por su total abolición. Además, la condena que imponga la pena capital debe estar rodeada de las garantías habituales, particularmente por lo que hace a su no aplicación a los menores de dieciocho años de edad ni a las mujeres en estado de gravidez.

En congruencia con tal protección interna e internacional del derecho a la vida, si en el orden interno al legislador nacional compete tipificar como delito la violación de este derecho y tomar todas las medidas necesarias para prevenir o reprimir toda posible violación, lo cual, en el derecho mexicano contempla el Código Penal Federal en sus artículos 6 a 8, 24 a 29, 56, 57, 94 a 98, 123 a 126, 146, 302, 315 a 320, 323, 324, 366 y 397; en el ámbito internacional la violación del derecho a la vida, sea de una parte o de todo un grupo nacional, étnico, racial o religioso, configura el delito de genocidio, el cual ha sido objeto de una convención internacional específica, la Convención para la Prevención y la Represión del Delito de Genocidio, del 9 de diciembre de 1948.

Una de las cuestiones que en los últimos años, y con bastante frecuencia, se ha planteado tanto ante los tribunales nacionales como ante los

órganos internacionales de protección de los derechos humanos, es la relativa a la compatibilidad del aborto y algunos otros medios de control de la natalidad con el derecho a la vida ⁵.

2.6. Vía pública.

Del latín *vía*; camino por donde se transita; conducto por donde pasa algo; calidad del ejercicio, estado o facultad que se toma o elige para vivir; persona que interviene en la dirección de algún negocio o por la que se tiene noticia de algo; manera de actuar; medio de hacer efectivo algún derecho; ordenamiento procesal; pública: Sitio por donde circula o transita la gente⁶.

2.7. Corredor vial.

Es la vialidad que tiene continuidad, longitud, y ancho suficientes para concentrar el tránsito de vehículos y personas, y que comunica diferentes zonas dentro del entorno urbano⁷.

2.8. Peatón.

Persona que transita a pie por la vía pública⁸.

⁵ Ibid.

⁶ PALOMAR de Miguel, Juan, "Diccionario para Juristas", México, Porrúa, 1986, pp. 626 y 627

⁷ "Ley De Transporte Y Vialidad Del Distrito Federal".- TITULO CUARTO DE LAS VIALIDADES Y EL TRANSITO

⁸ Ibid.

2.9. Vialidad.

Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos⁹.

2.10. Uso.

Derecho real que otorga al usuario la facultad de percibir de los frutos de una cosa ajena, los que basten a cubrir sus necesidades y las de su familia, aunque ésta aumente (artículo 1049 Código Civil). Es al igual que el usufructo, un derecho real, temporal, por su naturaleza vitalicio que se ejerce sobre cosas ajenas; sin embargo, se diferencia de éste porque es un derecho restringido a ciertos frutos de la cosa ajena y porque es de carácter personalísimo, se concede tomando en cuenta la calidad de la persona, por ende es intransmutable (artículo 1051 Código Civil).

Inicialmente el uso sólo daba derecho a usar la cosa ajena sin percibir ningún fruto; posteriormente se concedió al usuario el derecho de percibir ciertos frutos, no con la amplitud del derecho de usufructo, sino exclusivamente para tomar aquellos frutos necesarios para el consumo personal del usuario y de su familia, Actualmente, en el derecho mexicano, es esta su extensión.

Si el usuario, para cubrir sus necesidades y las de su familia consume todos los frutos de los bienes está obligado a cubrir los gastos de cultivo, reparaciones y pagos de contribuciones. Si solo usa parte no debe contribuir en nada excepto si el propietario no alcanza a cubrir tales gastos con los frutos restantes (artículos 1055 y 1056 Código Civil).

⁹Ibid.

Por lo demás, las obligaciones del usuario son semejantes a las del usufructuario: levantar inventario, otorgar fianza, cuidar y conservar la cosa como buen padre de familia y restituir la cosa al extinguirse el derecho, rindiendo cuentas, y responder de daños y perjuicios por pérdidas o deterioro de la cosa (artículo 1053 Código Civil)¹⁰.

Como pudimos observar en este capítulo se dio la definición de los conceptos jurídicos que fundamentalmente se emplean en la redacción de la investigación con la finalidad de ampliar el conocimiento del lector pues no en todos los casos este es un conocedor de la materia y por lo tanto no domina todas las acepciones utilizadas, así mismo en esas definiciones encontramos criterios de distintos autores o bien de fuentes jurídicas diversas.

¹⁰ DICCIONARIO JURÍDICO 2000.Op. Cit

CAPÍTULO III.

LA LIBERTAD DE TRANSITO, GARANTÍA CONSTITUCIONAL DEL MEXICANO

En este capítulo entraremos en el análisis del artículo 11 de Nuestra Carta Magna, pues como el nombre del presente trabajo lo dice, es necesario realizar un análisis al precepto que incluye una reseña de la evolución de las vías públicas en México Precolombino, pasando por la conquista hasta que lograda la Independencia se ajustan a las necesidades del momento, y así partiendo de la perspectiva actual del mismo, podremos alcanzar el conocimiento de todos los elementos que lo componen, entender su esencia y entonces poder comprender el enfoque que se utiliza para plantear la propuesta de adición y sus consecuencias.

La Constitución es la ley fundamental de un Estado. En ella, se establecen los derechos y obligaciones esenciales de los ciudadanos y gobernantes. Se trata de la norma jurídica suprema y ninguna otra ley, precepto o disposición puede contravenir lo que ella expresa.

3.1. Evolución de la Libertad de Tránsito en México

En México la libertad de tránsito es reconocida desde los inicios de nuestra vida independiente, habiéndose plasmado en el artículo 17 del Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana. En el régimen centralista de la Constitución de Siete Leyes de 1836 se establece con precisión la libertad de mudar de residencia al extranjero. La misma redacción se mantuvo con el proyecto de reforma constitucional de 1839 en su artículo 9 fracción XVI y de igual manera en las Bases Orgánicas de la República Mexicana de 1843.

En la actualidad la Constitución de 1917 en su artículo 11 consagra una de las libertades constitucionales de origen liberal, la libertad de tránsito, también

conocida como libertad de movimiento o locomoción y la libertad de residencia. La libertad de tránsito consagrada en el artículo se concreta en la facultad de que todo individuo se desplace por el territorio del país sin la necesidad de autorización o permiso previo de la autoridad, pasaporte o salvoconducto, carta de seguridad, o cualquier otro requisito de este tipo, así como la libertad para entrar y salir del país sin autorización permiso previo¹.

La historia política de la humanidad nos dice que las primeras hordas nómadas no tuvieron la autoridad suficiente para impedir que sus miembros las abandonasen para unirse a otras según su voluntad; esto demuestra que primitivamente la libertad de locomoción no estaba sujeta a restricción alguna; pero a medida que las agrupaciones se consolidaron y se sintieron más fuertes, por lo común bajo el imperio del régimen militar, entonces el hombre comenzó a sufrir las limitaciones de la libertad mencionada, sin poder salir ya de una circunscripción determinada, estableciéndose el principio de que los esclavos, los siervos y aún los hombres libres, estaban adheridos al suelo.

Entre los antiguos pueblos mexicanos se llegó al extremo de el individuo no podía cambiar de domicilio ni aún para habitar en el mismo barrio; aconteciendo lo mismo en otras naciones del continente, viéndose como sospechosos y cayendo bajo la sanción de las leyes penales a los que viajaban sin causa justificada. Estas costumbres las encontramos establecidas lo mismo en Asia, África y Europa, pudiéndose afirmar que hasta época muy reciente es cuando se ha permitido que el hombre se traslade de un lugar a otro sin los obstáculos y las trabas que antes se le ponían.

Habiéndose expedido en el siglo XIII el Código de las Partidas, en que la feudalidad de esos tiempos hizo del hombre un accesorio de la tierra, e importada a nosotros esa legislación, la consecuencia fue, que se viese también sospechoso a

¹ www.senado.gob.mx/

todo aquel que variase de domicilio. En Europa fue necesario que se desarrollase toda la fe religiosa que inspiraron las Cruzadas para que los ciudadanos pudiesen salir de su patria nativa sin incurrir en responsabilidad. No siendo conocidos, según *Macleod*, sino hasta el siglo XVIII, los principios de la Economía Política, como los del Derecho de Gentes, según *Wheathon*, hasta la paz de Westfalia, lo natural fue que muy imperfectamente se conociesen las ventajas de la inmigración y los beneficios que resultan de que los hombres se derramen por todo el mundo, extendiendo de este modo el comercio y las riquezas.

No es de extrañar, por lo tanto, que en la legislación de las Partidas se diese la denominación de *romero* al que iba a Roma a visitar las tumbas de San Pedro y San Pablo, y el de *peregrino* al que se trasladaba a Jerusalén a visitar el sepulcro de Cristo; ni mucho menos al que se recomendase a los súbditos españoles el que no se fuesen mezclando en comercios e industrias por los países donde transitaban.

Habiendo traído los conquistadores en sus naves la mencionada legislación y habiéndonosla impuesto lo mismo que su desastrosa política, ya tuvimos todo genero de obstáculos para la inmigración, supuesto que al extranjero siempre se le vio con desconfianza y prevención, considerándose al holandés como hereje, republicano e insurgente, y al inglés y al alemán como los más encarnizados enemigos de la fe cristiana. Las Leyes de Indias cuyo objeto debió ser proteger los intereses de los naturales, solo se ocuparon como las de Partida, en hacer que se poblase el continente de españoles y despoblarlo de todo lo que no fuese ese elemento, siendo el resultado final el que se desconociese el principio de la libertad civil que acompaña al individuo donde quiera que vaya, sin consideración a que sea ciudadano o extranjero.

Podemos decir en tal virtud, es la consecuencias del régimen industrial caracterizado en las sociedades donde la masa popular es más crecida y por lo mismo hay sobrados miembros que sustituyen a los que la abandonaron. Algunos

piensan que esto puede dar lugar a la desmembración de un territorio; pero estos temores son injustificados si se entiende que en el presente existe la suficiente cohesión en la mayoría de los ciudadanos, para estar ligados por lazos de verdadero amor a la patria, los de la familia y con los de los intereses pecuniarios. Se ha podido observar también que las mismas emigraciones en masa, y que por lo pronto parece que pudieran perjudicar a los pueblos, en realidad ni sufren ni padecen nada, puesto que tales emigraciones, salvo el caso como las de Irlanda, en que la miseria y el hambre de sus ciudadanos, les obliga a hacerlas, siempre son el símbolo del desenvolvimiento de la libertad individual.

Sabido es que otro concepto, que los progresos de todo género alcanzado en los últimos siglos, a la vez que crearon una nueva legislación, también variaron las condiciones sociales, al grado de que las naciones actuales se componen tanto de indígenas como de extranjeros; obedeciendo este orden de cosas a la desaparición de las leyes restrictivas, con las cuales antes se tropezaba, no solo para viajar por el interior de un Estado, sino con más razón por el extranjero, ayudando a este orden de cosas, la facilidad que hoy se tiene para obtener la ciudadanía; pudiéndose afirmar que todos estos indicios, no ser un ideal la posibilidad de un Estado humano universal; convenciéndonos de esta idea cuando vemos que en las naciones día a día, se reconoce un derecho común, no realizándose como antiguamente en los estrechos límites de la nacionalidad forzosa, no siendo necesario enumerar todas las ventajas que resultan de la libertad de locomoción, solo diremos que en la Carta Magna, al reconocerla, se acabó con los obstáculos que antes se le oponían, no exigiéndose al presente, las cartas de seguridad, los pasaportes, los salvoconductos y otros requisitos semejantes exigidos antes para que los viajeros pudieran circular dentro o fuera de la República. Hoy, mas que nunca, es que las vías de comunicación tienen tanta importancia para la vida económica, resaltan las ventajas del principio constitucional, con tanta mayor razón, que los ciudadanos ya no se encierran entre de los límites de sus propias fronteras, sino por el contrario, las tienen abiertas a efecto de que todos los hombre

con el trato recíproco obtengan los beneficios tanto morales como materiales que de aquel les resultan.

En nuestra legislación, por lo tanto, se han borrado aquellas disposiciones que mucho tenían de parecidas a las del antiguo Perú, que consideraban y castigaban como vagabundo al que se alejaba de su provincia o de su aldea, o como otra del Japón, donde todos estaban obligados a matricularse en el censo sin poder cambiar de residencia, sino mediante la autorización y certificado del jefe del templo. Por lo que respecta al pasaporte, se puede decir que, aunque su uso se desarrolló con la Revolución Francesa, ya era conocido desde los tiempos del Imperio Romano, diciendo de él el Dr. *Liever*, “ser cosa odiosa y que Dios quiera lo sea siempre.” Nuestros constituyentes lo entendieron así y, aunque al discutirse el precepto fundamental, se dividió la opinión sobre la conveniencia o ineficacia de exigir cualquier requisito o documento para viajar, lo cierto es, que triunfó la idea que apoyaba la idea la completa libertad de locomoción, dándose por razón contra las opiniones contrarias que para la adquisición del pasaporte, salvoconducto, etc, etc, muchas veces se perdía más tiempo que el necesario para un viaje; importar la adquisición de tales documentos un impuesto, lo que lejos de multiplicar la circulación de los viajeros no haría otra cosa que disminuirla. En la actualidad solo es necesario el salvoconducto para los reos, a efecto de que puedan disfrutar de su libertad preparatoria.

Es por lo tanto, pleno y perfecto el derecho para que los hombres puedan entrar y salir de la República y para viajar por su territorio sin necesidad de pasaporte o requisito alguno, siendo una de las principales tareas de la Administración y el de la Política Económica, la protección real y efectiva de los derechos individuales, a efecto de que facilitando el libre tránsito, no por el se lesionen otros derechos ².

² ESPINOZA Gonzalo, “Principios de Derecho Constitucional”, México, Ed. Tip, 1905, Tomo 1 pp. 145-151

3.1.1 La Evolución de las Vías Públicas en México.

Es precisamente a la Libertad de Tránsito en su aspecto de locomoción el punto que me interesa tocar en esta investigación, es por ello que considero que es importante atender a la evolución de las vías públicas y así comprender el enfoque que se pretende dar a este trabajo.

3.1.1.1 Los caminos antes de Cortés.

México se encuentra actualmente construyendo con toda actividad y con el máximo de su capacidad económica, una extensa red de caminos de todas categorías, desde los de cuota, de altas especificaciones, hasta los más modestos caminos vecinales, verdaderas brechas en algunos casos. Este formidable impulso constructor, que constituye uno de los factores básicos en el desarrollo económico del país, se inició hace unos cuarenta años, es interesante recorrer, aunque sea someramente, la evolución de los caminos en México, desde la época precortesiana, hasta nuestros días; se puede a través de ello , tener una idea de cada uno de esos momentos de nuestra historia y nos servirá además para comprender mejor el esfuerzo creador enorme que hace la nación, destinado a los caminos en buena parte de sus recursos³.

Cuando los conquistadores españoles llegaron a lo que hoy constituye el territorio nacional encontraron que sus pobladores no hacían uso de la rueda en vehículos de transporte y no disponían tampoco de animales de tiro y carga; pero a pesar de ello, cosa curiosa, contaban con una considerable cantidad de caminos, veredas y senderos.

³ ETCHARREN Gutiérrez, Rene, "Manual de Caminos Vecinales", México, Editorial Alfa omega, 1990, pp. 1-4.

Partiendo de la capital azteca, los españoles encontraron amplias calzadas sobre el lago, que conducían a los pueblos cercanos.

Descollaban en este aspecto constructivo los aztecas y los mayas, quienes por sus actividades comerciales, religiosas y bélicas, utilizaban ampliamente los caminos; de algunos perduran aún los vestigios, como los famosos caminos blancos de los mayas, “sacbé” en su lengua, de los cuales son buenos ejemplos los que se observan en las inmediaciones de Izamal, Yucatán.

La historia nos ha dejado constancia de que aquellos aborígenes que con tanto interés se dedicaron a la construcción de caminos, también se preocuparon por su conservación, emitiendo leyes sobre la manera y la época en que debían repararse, lo que se hacía empleando prisioneros y al finalizar la temporada de lluvias; en el curso del año cooperaban también a la conservación de todos los habitantes con excepción de los guerreros, los magistrados y otros altos dignatarios.

Los caminos que los aborígenes construyeron para sus necesidades, fueron después útiles a Cortés y su gente para movilizarse a pie y a caballo y para transportar sus bagajes y cañones.

3.1.1.2. Los caminos durante la Colonia.

La colonización de la Nueva España trajo como consecuencia lógica un sensible mejoramiento de los caminos ya existentes y la apertura de otros muchos; no tanto, si se quiere, por el mero interés que los españoles pudieron haber tenido en el desenvolvimiento social y material del país, si no más bien como resultado de su especial situación geográfica y del uso económico dado a la nación conquistada por sus nuevos gobernantes.

La introducción de animales de tiro y carga y el uso de palanquines y literas tirado por caballos y mulas, originaron las primeras modificaciones a los caminos existentes.

Por otra parte, la comunicación del centro de la Nueva España con sus puertos marítimos, requería la construcción de los caminos adecuados, para enviar a la madre patria los variados y ricos productos del país y para hacer llegar a la Capital los que arribaban del extranjero como era el caso de la legendaria Nao de China, que ya en 1581 atracaban en Acapulco tres veces al año, vaciando en cada uno de sus viajes fabulosas mercancías que eran conducidas a la Capital, partiendo cargada con lo que del país se llevaba para su lugar de origen; por cierto que parece ser que la nao era en realidad una flotilla y que no provenía de China sino de Manila ⁴.

3.1.1.3. Primer camino construido.

En 1522 Cortés encomendó a Álvaro López la apertura de un camino entre México y Veracruz, camino que llegaría ser durante los albores de la Colonia el más importante, mismo que siglos más tarde, en 1803, el Barón de Humboldt, llamaría el “camino a Europa”, y en el que pocos años después de iniciada su construcción se realizó un experimento que habría de convertirse en uno de los pasos más trascendentales en los sistemas de trasportación del país recientemente conquistado; la introducción da la carretera.

3.1.1.4. Fray Sebastián de Aparicio.

Fue este bonachón y forzado gallego, después fraile beato, quien corriendo el año de 1535 se las ingenió para construir las primeras carreteras, rudimentarias por cierto, a las que ataba novillos y toros mansos que él mismo

⁴ Op. Cit. ETCHARREN Gutierrez, Rene, pp. 1-4.

adiestraba, lanzándolas en forma de “cuadrillas” por la carretera a Veracruz. Estos primeros transportes los inició Sebastián de Aparicio desde la Ciudad de Puebla, en la cual residía; pero habiéndose popularizado grandemente para el acarreo de mercancías y semillas, en 1542 se pasó a la Ciudad de México, dirigiendo ahora sus carros hacia el norte, abriendo la ruta hasta el real de minas de Santa María Zacatecas ⁵.

3.1.1.5. Otros caminos de la Colonia.

Tras del camino a Veracruz, Cortés ordenó en 1523 la apertura de uno a Tampico. Las construcciones, modificaciones y mejoras de camino se sucedieron una tras otra; en 1537, Don Antonio de Mendoza, primer Virrey de la Nueva España, mandó abrir dos caminos al occidente, siguiendo para ello la ruta marcada por los conquistadores Guzmán y Olid; en 1570 se construyó el camino de Zacatecas a Durango, mismo que quince años después fue convertido en carretero, y en 1597 el Virrey Manrique de Zúñiga, ordenó la continuación del camino de México hacia Guadalajara, desde San Juan de los Lagos.

Como la llegada de la “Nao” de China ocasionaba gran tránsito de mercaderes hacia Acapulco con motivo de la importante feria en que se vendían los objetos traídos de ultramar, en 1596 el Virrey Don Luis de Velasco dispuso la construcción del camino a Acapulco, que Humboldt habría de llamar la Ruta de Asia, a semejanza de cómo denominó Camino a Europa el de Veracruz. En 1650 Don Miguel Cuevas Dávalos construyó por su cuenta el camino de Ixmiquilpan al norte, por Zimapán, que fue mejorando posteriormente por Don Diego de Alarcón de Ocaña; en 1717 se transformó en carretero el camino de México a Cuernavaca, por orden del Virrey Conde de Moctezuma y Tula, Duque de Atlixco; en el mismo año, Don Tomás de los Ríos transformó también en carretero el camino de Lagos a Guadalajara; en 1720 Don Felipe Orozco abrió el camino de Durango a Chihuahua;

⁵ Ibid. pp. 1-4.

en 1750 Don José Borda, el fabulosamente rico minero mejoró el camino de México a Acapulco, por Chilpancingo, derivándolo por Taxco.

En 1760, Don José Escandón principió al norte de Querétaro el camino de San Luis Potosí y Monterrey; Don Manuel Macaró en 1768, según estudio que hizo Don Ricardo Aimer; en 1753 se continuó el camino de Chihuahua a Santa Fé (Nuevo México), y en el mismo año, Don Manuel de Artaza abrió diversos caminos en Nueva Galicia (hoy Jalisco), mejorando también los existentes.

En 1803 se inició la construcción del camino de México a Veracruz, por Jalapa, según proyecto de Don Pedro Ponce, aprobado desde el virreinato de Revillagigedo camino que, en 1808, dos años antes de que se iniciara nuestra independencia, fue terminado por cuenta del Tribunal del Consulado.

Todas estas rutas, no son ahora bien conocidas.

Todavía existen en Soyaniquilpan, México, las casas de posta de la ruta de las diligencias a Querétaro y en las cercanías tratamos empedrados del antiguo camino ⁶.

3.1.1.6. Los caminos desde la Independencia hasta 1910.

Como se expuso antes, al finalizar la Colonia, México contaba ya con un buen número de caminos carreteros y de herradura, que sumaban respectivamente, si hemos de atenernos a las cifras que nos consigna la historia, 7,605 y 19,720 kilómetros, variando su estado de conservación de acuerdo con su importancia. Se había realizado una evolución evidentemente, desde las veredas abiertas por los aborígenes, hasta los caminos carreteros, evolución debida al empleo de los diversos vehículos, circunstancia antes desconocida.

⁶ Ibid. pp. 4-7.

En los años inmediatamente posteriores a 1810, poco se hizo en materia de caminos, concretándose a los diferentes regímenes a la expedición de una que otra ley relativa a estas vías terrestres, ya que la azarosa situación derivada de la iniciación de la independencia, impedía la realización de cualquier esfuerzo de orden constructivo que se hubiera intentado.

Las leyes del 1º de junio de 1839, 2 de diciembre de 1842 y 27 de noviembre de 1846, crearon la Dirección General de Colonización e Industria, a cuyo cargo quedó la construcción y reparación de caminos, asignándole fondos especiales para su funcionamiento en la segunda de las leyes citadas. Esta Dirección estuvo en funciones hasta que fue sustituida por la Secretaría de Fomento, creada por decreto del 22 de abril de 1853, cuyo presupuesto, en su mayor parte, provenía de los impuestos de “peaje”, recaudados por la Administración de Caminos, establecida un mes después de la Secretaría de Fomento. Y en 1842 se observa cierta disposición del Gobierno para formalizar la construcción de caminos, Puentes y Calzadas ⁷.

3.1.1.7. Necesidades de un nuevo tipo de camino.

Hasta el momento de la aparición del automóvil, la curvatura, las pendientes y las superficies de rodamiento de los caminos, eran las adecuadas a las limitadas exigencias de los vehículos de tracción animal, entre las cuales destacaba principalmente su reducida velocidad; pero el rápido desarrollo del automóvil de pasajeros y la aparición de los camiones, ambos con velocidades y capacidades de carga, desconocidas hasta entonces, exigieron caminos con diferente alineamiento, y con pendientes y superficies de rodamiento apropiadas.

⁷ Ibid. pp. 8-15

En consecuencia, los antiguos caminos se modificaron y se mejoraron, o bien se construyeron nuevos, de acuerdo con las nuevas exigencias de los vehículos.

En nuestro país no se efectuó ese mejoramiento o más bien esta transformación de los caminos carreteros, por haber coincidido la aparición del automóvil y el rápido desarrollo del mismo, con el movimiento revolucionario; y así tenemos que cuando éste, convertido ya en Gobierno firme, volvió la vista hacia tan vital problema, se encontró con una angustiosa realidad; el automóvil había adelantado demasiado para los viejos caminos de México, que resultaba ya totalmente inadecuados. Era preciso y urgente construir los caminos cuya necesidad era obvia y en consecuencia no hubo, ni en realidad se requería, planeación; lo que había que construir estaba a la vista y así fue realizado, limitado únicamente por los fondos disponibles ⁸.

3.1.1.8. Primeros caminos construidos.

La comisión Nacional de Caminos inicio las obras celebrando, para unas, contratos de construcción por administración y ejecutando otras directamente, debido a la carencia que entonces había de empresas contratistas nacionales debidamente organizadas.

Pasando los primeros años, a mediados de 1927, se subsano esta deficiencia y se empezó a contratar a base de cantidades de obra y precios unitarios, considerando que este sistema era el más eficiente y económico, previendo el poco transito que al principio tendían los caminos, la Comisión adopto el procedimiento de “caminos progresivo”, consistente en mejorar paulatinamente la superficie de rodamiento, en relación con la intensidad del transito. Se adoptaron las características para carreteras de “tipo secundario mejorado” y se revistieron las superficies de rodamiento con arena arcillosa, gravas más o menos cementadas,

⁸ Ibid. pp. 15-16.

tepetate, tezontle, arcillosa, grava más o menos cementada, tepetate, tezontle, etc., iniciándose también interesantes experimentos de petrolización sobre estos materiales, siendo uno de los más importantes el de petrolización en grava suelta, en el camino Monterrey-Nuevo Laredo.

En sus primeros tres años de vida, al Comisión ejecuto los siguientes trabajos: 247 kilómetros de caminos petrolizados, 332 kilómetros de caminos revestidos y 700 kilómetros en proceso de construcción.

Al finalizar 1929 se había obtenido un considerablemente avance en la construcción del camino México-Nuevo Laredo, con el tramo México-Pachuca y el ramal Monte-Morelos-General Terán pavimentados, el primero con tres riesgos y el segundo con dos: el camino México-Cuernavaca que estaba petrolizado; y en los caminos Venta de Carpio Pirámides de Teotihuacan, Santa Bárbara-Cuautla, Cuernavaca-Cuautla y Alpuyecá-Grutas de Cacahuamilpa había tránsito aunque sobre restimio aun incompleto.

En algunos caminos a la capital de la República, comenzaban a observarse un movimiento relativamente intenso: en el de México-Toluca, que ya existía abierto al tránsito, alcanzó en octubre de 1929 el máximo promedio diario mensual, de 460; el de México-Puebla lo obtuvo en marzo con 860. Si bien es cierto que en 1929 había unos 85,000 vehículos de motor en todo el país en números redondos y que en 1967 había también en numerosos redondos 1.360,000 vehículos, es impresionante comparar la situación anterior de esos dos caminos con la actual.

El de México a Toluca resultó insuficiente con sus dos carriles y se amplió a cuatro, completándose además con otra ruta más que comunica el norte de la Ciudad de México con Toluca (Naucalpan-Toluca) con dos carriles: ambas rutas arrojaron un promedio diario anual en 1967, sumadas, de 9,527 vehículos.

En el caso del camino México-Puebla sucedió algo parecido: el antiguo camino resulto insuficiente habiéndose construido una autopista de cuota con velocidad máxima en terreno plano y lomerío de 110 kph y de 90 kph en terreno montañoso, conservándose también abierto al tránsito el antiguo camino con notables mejoras; el tránsito de las dos, sumadas, arrojó en 1967 un promedio diario de 10,542⁹.

3.2. Artículo 11 Constitucional.

El artículo, tal y como lo conocemos en la actualidad, no ha sufrido ninguna reforma desde 1917, ya que fue tomado del mismo artículo de la Constitución de 1857.

Ahora bien, el ejercicio de esta libertad de viajar por todo el territorio por parte de los gobernados es absolutamente incondicional en el sentido de que no se requiere carta de seguridad, pasaporte o algún requisito semejante para poder ejercer este derecho.

El derecho de libre tránsito de las personas, conocido también como derecho de libre locomoción o derecho de libre traslación, está contenido en nuestra Constitución Política en el artículo 11, que después de haber sufrido múltiples modificaciones ha quedado de la siguiente forma:

“Artículo 11.- Todo hombre tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto y otro requisito semejante. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de

⁹ Ibid. pp. 19-22.

la autoridad administrativa, por lo que toca a las autoridades administrativas, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país”.

3.3. Elementos de la Libertad de Transito.

En realidad el mencionado artículo constitucional no contiene una libertad, sino cuatro potestades o facultades:

1. La libertad de entrar al territorio nacional (inmigrar).
2. La libertad de salir del territorio nacional (emigrar).
3. La libertad de viajar por el territorio nacional a través de él (migración interna).
4. La libertad de mudar de residencia.

Bajo la dominación española la entrada de extranjeros a la colonia era restringida, solo en caso excepcional se permitía y después de haber cumplido con los requisitos y condiciones que la metrópoli establecía. Consumada la independencia y siguiendo los lineamientos del “*dejar hacer, dejar pasar*”, se abrieron las fronteras nacionales, el comercio exterior y o los extranjeros; en 1824 se dictaron leyes de colonización que permitieron la entrada de extranjeros sin tregua alguna, más aún, el gobierno les proporcionaba instrumentos de labranza, semilla, un capital y los eximía de impuestos durante algún tiempo con la condición de que se establecieran (ley del 18 de agosto de 1824) ¹⁰.

¹⁰ MONTIEL y Duarte, Isidro. “Estudios Sobre Garantías Individuales”, México, Porrúa, 2ª. Edición pp. 143-147.

En 1828 se dispuso que todo extranjero que quisiera entrar al territorio, debería obtener pasaporte, la carta de seguridad otorgada por el gobierno para transitar por el territorio.

Habiendo sido abiertas las fronteras nacionales bajo los principios librecambistas, los nacionales también podían abandonar el territorio nacional cuando lo desearan con la sola restricción de que no hubieran incurrido en responsabilidad civil o criminal, tal derecho se extendió también a los extranjeros; en los tratados de Córdoba, reconocida la Independencia de México se plasmó lo siguiente:

“Toda persona que pertenece a una sociedad, alterado el sistema de gobierno pasando el país a poder de otro príncipe, queda en el estado de libertad natural, para trasladarse con su fortuna a donde le convenga, sin que haya derecho para privarle de esa libertad, a menos de que tenga contraída alguna deuda con la sociedad a que pertenezca, por delito o de otro de los modos que conocen los publicistas, en este caso están los europeos vecinados en Nueva España y los americanos residentes en la península, por consiguiente será árbitros a permanecer adoptando esta o aquella patria, o a pedir su pasaporte, que no podrá negárseles para salir del reino en el tiempo que se prefije, llevando o atrayendo consigo sus familias y bienes; pero satisfaciendo a la salida de los derechos de exportación establecidos por quienes puedan hacerlos” ¹¹.

El tránsito por el territorio nacional a través del mismo, de extranjeros o nacionales, una vez dentro de éste, es incondicional, es decir, que ninguna autoridad deberá detener o exigir a persona cualquier pasaporte, salvoconducto, carta de

¹¹ Montiel y Duarte, Isidro. Op. Cit. P. 76.

seguridad o cualquier otro documento o requisito cuyo objetivo sea el de restringir limitar o entorpecer el tránsito de esa persona, o pretexto de identificación.

El ejercicio del derecho de libre tránsito, el de desplazamiento interno nacional, se refiere al movimiento físico personal y no al medio del cual se vale una persona para trasladarse de un lugar a otro. El medio del cual se vale una persona para trasladarse o desplazarse, (auto, avión, barco, ferrocarril, etc), se rige por disposiciones legales especiales, atendiendo por ejemplo a condiciones de seguridad, higiene, efectividad en el servicio, etc, y se regulan estos medios de transporte, por la ley de Vías Generales de Comunicación y por leyes secundarias que pueden establecer por ejemplo, que determinado vehículo no circule por no reunir los requisitos indispensables de seguridad, para los usuarios, sin embargo en este caso no se trata de limitaciones al tránsito de las personas, sino de limitaciones o restricciones a la circulación de los medios de los cuales se vale una persona para trasladarse, es decir, de un autobús, barco, avión, etc, por lo tanto una persona que solo utilice su fuerza física para trasladarse de un lado a otro del territorio nacional no deberá ser molestada exigiéndole pasaporte, carta de seguridad, salvoconducto o cualquier otro requisito semejante ¹².

Siendo otro de los derechos el mudar de residencia en ejercicio del libre tránsito, cualquier persona puede cambiar de domicilio; si ha incurrido en responsabilidad civil podrá cambiar de residencia, de domicilio, siempre y cuando se someta a los tribunales a los que haya sido requerido y otorgue garantía suficiente que garantice el resultado del litigio; cuando haya incurrido en responsabilidad criminal deberá ser puesta a disposición del agente del Ministerio Público y ser determinada si la acción cometida merece pena corporal.

“En relación el artículo 11 de la Constitución de 1917, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentado la siguiente tesis:

¹² BURGOA Orihuela, Ignacio. “Las Garantías Individuales”, México, Porrúa, 1978, pp. 423-426.

Arraigo.- Tiene por objeto impedir que una persona se ausente del lugar en donde ha de ser demandada sin dejar apoderado instruido y expensado que conteste la demanda, siga el juicio hasta su conclusión y responda el resultado definitivo; y la prevención que se hace al demandado, para que no se ausente del lugar de donde radica el juicio que lo obliga, en tanto que su presencia sea menester para que no se obstruya el curso del procedimiento y dejando satisfecha esta exigencia, puede el arraigado libremente entrar y salir de la población que se le haya señalado como sitio del arraigo; pues de no ser así, este se convertiría en una pena equivalente al confinamiento, y darle a la providencia precautoria, del arraigo mayor amplitud, seria contrario al texto del artículo 11 de la constitución general, que garantiza a todo individuo la libertad de viajar por el territorio de la República y mudar de residencia sin requisito alguno, así es que si el demandado se aleja del lugar del arraigo, y por ausencia no dejo de practicarse diligencia alguna, no puede decirse que el arraigo fue quebrantado, ni que por lo mismo se haya desobedecido el mandato expedido por la autoridad...” Amparo En Revisión 3821/33—T. XLVI p. 2762 ¹³.

Cartas de seguridad.- Fueron creadas hacia 1828, tenían como finalidad el registro de extranjeros en el país, cuantos eran, de que nacionalidad, donde residían, etc, se les expedía por el pago de dos pesos anuales y siempre deberían tenerla, de lo contrario se les imponía una multa de 20 pesos o se les encarcelaba por diez días, solo si se tenía este documento se podían hacer reclamaciones o peticiones a las autoridades gubernamentales, la carta de seguridad permitirá el amparo legal de un extranjero frente a una autoridad pública.

El pasaporte.- Es un documento de paso otorgado por la autoridad competente del país del cual sale una persona, a solicitud de la misma que acredita su entidad ante la autoridad del país receptor, la que autoriza o no el paso a la persona que lo porta ¹⁴.

¹³ Cámara de Diputados. Op. Cit. pp. 681-682

¹⁴ “Enciclopedia Jurídica Omeba” , Argentina, Bibliográficos Argentina, 1978-1978; T XXI p- 159.

En realidad, el pasaporte lejos de ser un documento que habilite el libre tránsito de las personas, es un instrumento que lo limita al exigir para su visación determinados requisitos. Por regla general todos los estados exigen a los extranjeros la tenencia de un pasaporte, sea por razones de seguridad o por razones sanitarias, o por simple control de afluencia de extranjeros (inmigración), pero además de que lo exige, se requiere para que puedan entrar, que este visado, es decir que tenga el permiso de las autoridades del estado receptor; de modo que cuando una persona haya sido autorizada para abandonar el territorio nacional al llegar a otro estado, le será exigido este documento (el pasaporte), pero además de que se le exige, queda a la voluntad o interés del estado receptor autorizar o no la entrada a esa persona.

Curiosamente pudiéramos entender como que en ejercicio de la libertad para salir del territorio, todo nacional autorizado para hacerlo, debería solicitar al gobierno la expedición de un pasaporte, aunque no lograra entrar a otro estado por razones diversas a las que aludiría al estado al cual se dirige una persona.

Los salvoconductos.- Son “documentos expedidos por autoridades civiles o militares, para que las personas que los poseen, puedan circular sin riesgo alguno”¹⁵, se expiden generalmente en caso de guerra civil o internacional a los corresponsales de guerra, para que puedan circular por donde exista una prohibición de hacerlo¹⁶. cuando exista por ejemplo una suspensión de garantías en términos del artículo 29 constitucional, hubiere restricción al tránsito de personas, podría solicitarse la reexpedición de un salvoconducto en caso de que una población determinada, se encontrará bajo el toque de queda y existiera la necesidad apremiante de que se hiciera una expedición para entrar, salir o circular a esa población¹⁷.

¹⁵ ORGAZ Arturo, “Diccionario de Derecho y Ciencias Sociales”, Argentina, Editorial Assandri, 1956; p. 329.

¹⁶ Op cit. “Enciclopedia Jurídica Omeba” T XXV p. 159.

¹⁷ CASTRO Juventino V. “Lecciones de Garantías y Amparo”, México, Porrúa; pp. 94-98.

Como se puede apreciar, al analizar el precepto citado y que es materia de investigación se puede verificar que la libertad de tránsito, tal como ésta concebida en dicho artículo de la ley fundamental, esta misma comprende cuatro libertades especiales y de las cuales se señalaré a continuación:

- La de entrar al territorio de la República.
- La de salir del mismo.
- La de viajar dentro del Estado mexicano.
- Y la de mudar de residencia o domicilio

Ahora bien, éste artículo constitucional también consigna limitaciones y que son las siguientes:

- Las facultades de la autoridad judicial en casos de responsabilidad penal o civil.
- Limita a la libertad de tránsito por el uso de las facultades que correspondan a la autoridad administrativa, con la aplicación de las leyes sobre emigración migración precisadas en la Ley General de Población: requisitos de migración para entrar y salir del país por parte de nacionales y extranjeros, asilos etc.
- Se refiere a las facultades de la autoridad administrativa en materia de salubridad en la República, por ejemplo, en casos de epidemias graves, causa que impide el libre tránsito en las zonas afectadas.

- Alude a la expulsión de extranjeros perniciosos, consagrada en el artículo 33 constitucional, cuando resultan lesivos para el país ¹⁸.

En síntesis, por ninguna circunstancia que no esté expresamente determinada en la constitución política se deberá prohibir el tránsito de personas y nadie será molestado por el ejercicio de este derecho, exigiéndole cualquier clase de documento que lo limite.

En este capítulo pudimos analizar el artículo 11 constitucional origen de la Libertad de Tránsito y también vimos la evolución de las vías públicas pues es el aspecto que nos interesa en la presente investigación ya que se centra básicamente en el aspecto de locomoción a que se refiere el precepto, específicamente en México por las características que en concreto presenta.

De esta manera y conociendo los aspectos que anteceden a este capítulo podremos entrar de lleno al siguiente, en el que analizaremos la propuesta de adición al precepto jurídico, atendiendo a que si existe la necesidad de regulación, el Gobierno de la Ciudad de México debe cumplir.

¹⁸ Ponencia proporcionada amablemente por la Lic. Verónica de Anda Constantino en la Ciudad de Guadalajara

CAPÍTULO IV.

PROPUESTA DE ADICIÓN AL ARTÍCULO 11 CONSTITUCIONAL.

Es así como después del análisis de todos y cada uno de los factores que preceden a este capítulo puedo llegar a la conclusión de que el Estado Mexicano tiene la obligación social y sobre todo jurídica de garantizar el libre paso por las vías públicas a sus gobernados, en virtud de que inicialmente la Libertad de Tránsito es una garantía constitucional consagrada en Nuestra Carta Magna que, si bien no es precisa, partiendo de un punto de vista general como es la libertad de locomoción, podemos llegar a lo particular, que es la seguridad, la integridad física y muy por encima de cualquier otro bien, la vida de los ciudadanos, quienes tienen primordialmente todo el derecho de ser protegidos por el Estado y de exigir de éste la misma.

4.1. La obligación del Estado Mexicano de garantizar el libre paso por las vías públicas a sus gobernados, atendiendo la importancia del bien común sobre el bien particular.

Así, entonces debemos comprender que si un bien jurídico tutelado tan importante, como la vida del ser humano, su seguridad e integridad física (entiéndase no solo de un individuo, sino de la población en general), no pueden encontrarse por debajo de ninguna necesidad particular, llámese la construcción o remodelación de la propiedad del particular, la falta de espacio para estacionar los automóviles, un local comercial reducido e incluso cuando ésta tenga su origen en el desempleo (comercio informal), pues si bien es cierto que los espacios públicos son de uso común para la población, esto no justifica que las calles se vean obstruidas parcial o totalmente por elementos ajenos al uso adecuado de las mismas.

No obstante, los actuales gobiernos capitalinos (y me refiero al Gobierno de la Ciudad de México, pues es, en esta ciudad donde el problema, en

que se ha convertido el mal uso de las vías de comunicación, es donde recae con mayor impacto en el peatón), se han destacado por la prácticamente nula atención a esta situación, que con el paso del tiempo se ha agravado hasta el punto en que el ciudadano debe optar por transitar en el arrollo vehicular (y entonces convertirse en invasor de un espacio destinado para otro fin), pues se encuentra ante la realidad de que las aceras ya no se utilizan para lo que fueron diseñadas, sino que el uso obedece a motivos particulares tan distantes a su necesidad y que, inclusive son respaldados por las autoridades que deberían poner una solución.

Es en este momento del análisis donde surge la duda de si es necesario reglamentar el comercio informal como lo han hecho gobiernos municipales en Nuevo León, para así intentar simultáneamente formalizar esa actividad económica, que podría repercutir en una derrama bastante significativa y a la vez, garantizar una seguridad tanto peatonal como vehicular que, a juzgar por su reglamento¹, es prioridad del mismo; o bien la solución es (considerando la necesidad general del ciudadano y su derecho a utilizar las vías públicas de conformidad con el objetivo de estas, que lo es transitar), una mano dura frente a tal situación que afecta a todos, y comenzar con un operativo que retire todos los obstáculos existentes, que además sea permanente y que responda a las denuncias ciudadanas, igualmente que sancione a quien fomente esa actividad, pues no existirían comerciantes informales si no hubiera demanda de sus productos, los cuales en la mayoría de los casos son robados, de contrabando o de mala calidad, lo que impacta en otras esferas que también afectan a los ciudadanos, porque el robo de productos (o fluidos: energía eléctrica), su contrabando, la piratería, etc. provocan más desempleo e inversión de recursos que podrían aprovecharse en otros rubros. Sin embargo, y en ese orden de ideas, el comercio informal no es el único factor que obstaculiza la vía pública, tenemos también al comerciante que aprovecha para colocar afuera de su local mercancía o publicidad y los restaurantes que colocan mesas y sillas fuera de su establecimiento; además podemos citar al vecino que

¹ “Reglamento para el Comercio en la Vía Pública del Municipio de Ahome, Sinaloa”. Capítulo I, Disposiciones Generales, Artículo 4°.

estaciona su automóvil sobre la acera o que en ésta permite se descargue material de construcción.

Luego entonces, si cada ciudadano pudiese hacer lo que conviniese a sus intereses particulares, terminaría esto en una total anarquía donde prosperaría el desorden, que definitivamente no caracteriza a las sociedades humanas; una de las obligaciones fundamentales del Estado es garantizar una armonía entre sus gobernados a través del Derecho, y es precisamente en donde se encuentran las directrices para alcanzar una convivencia pacífica entre todos los ciudadanos, cuando estos respetan el derecho del otro, puede recibir el mismo respeto para sí.

De acuerdo con la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal el Gobierno tiene la obligación de garantizar la seguridad de los peatones, como lo enuncia en el Artículo 95 de dicha legislación: *“las autoridades de la Administración Pública en el ámbito de su competencia deberán garantizar mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de los usuarios y **peatones** en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. **asimismo, evitara que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a estas sean obstaculizadas o invadidas**”².*

No obstante y existiendo la norma que debería aplicarse, posiblemente por ser ésta una ley secundaria, no se le da la importancia necesaria y esto, finalmente impacta en los más vulnerables: los peatones.

² “Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal”, Título Cuarto: De las Vialidades y el Tránsito.- Capítulo II: De los Derechos de Usuarios y Peatones.- Artículo 95.

4.2 El uso de las vías públicas en estricto apego al objetivo y función de las mismas.

Como hemos visto en capítulos anteriores, las vías públicas han evolucionado desde tiempos muy remotos para satisfacer las necesidades del ciudadano atendiendo a la naturaleza de las mismas y modificando su estructura, o bien convirtiéndose en nuevos caminos que han pretendido cumplir con las finalidades para lo cual han sido creados, pasando de ser simples veredas, que entre poblaciones se establecían con el fin de que las personas llegaran a su destino, hasta adaptarlas para que éstas sirvieran en mayor o menor medida para transportar mercancías, primero por carros de tracción animal, después los primeros motores y finalmente en por los modernos vehículos que ahora conocemos.

Si centramos nuestra atención en que las necesidades de comunicación que han surgido con el paso del tiempo en la historia del ser humano, podremos comprender que todo lo que rodea al hombre, siempre lo erige por un motivo, que principalmente en las ciudades es la de brindar a los habitantes comodidad, pero sobre todo seguridad.

Es por ello que si las vías de comunicación tienen como finalidad u objetivo primordial el **servir** a los ciudadanos como un medio de comunicación, ya sea en la modalidad vehicular o peatonal (enfoque principal de este trabajo), en la actualidad esto no es del todo cierto, pues la idea de servicio y seguridad que caracterizaba su función ha sido rebasada por la realidad que nos muestra que si la norma no se actualiza día a día se tornará obsoleta.

Con un afán de replantear la adecuada utilización de las calles, me atrevo a señalar que, aún cuando la necesidad de espacio e incluso empleo de la población se vea como una prioridad, esto no justifica que por ese motivo se vea expuesto o incluso sacrificado un bien jurídico más valioso, que es la vida de los habitantes, y es que en estricto apego al objetivo de las vías públicas y atendiendo al

diseño de éstas, las calles deben cumplir con su función, que es la de brindar una acera para los peatones y un arrollo vehicular para los autos, donde los primeros, en el espacio para su uso exclusivo se deben encontrar seguros.

No obstante que la Ley de Protección y Vialidad en el Distrito Federal señala que: la prioridad de protección en las vialidades es el peatón, quien debe encontrarse libre y seguro a través de ellas, si éste encuentra obstaculizadas las aceras no tiene otra opción que bajar de ellas exponiendo su vida; en el Distrito Federal en el periodo 1993-1997 las cifras de muertos y heridos en accidentes de esa índole han ido en aumento año con año².

ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE, MUERTOS, HERIDOS Y VALOR DE LOS DAÑOS MATERIALES EN ZONA URBANA, REGISTRADOS ANTE LAS AGENCIAS DEL MINISTERIO PÚBLICO

Delegación	Accidentes			Muertos			Heridos			Valor de los Daños		
	1993	1996	1997 ^a	1993	1996	1997 ^a	1993	1996	1997 ^a	1993	1996	1997 ^a
Azcapotzalco	653	627	705	2	10	13	221	142	281	1,519	1,833	nd
Coyoacán	495	976	1,040	2	26	17	111	230	204	1,200	3,796	nd
Cuajimalpa	791	307	332	9	20	38	328	274	322	1,910	2,135	nd
Gustavo A. Madero	630	477	800	3	16	21	221	196	369	1,535	2,128	nd
Iztacalco	230	44	906	3	3	36	62	12	566	600	196	nd
Iztapalapa	854	364	585	-	40	38	302	211	394	2,579	1,459	nd
M. Contreras	849	171	220	25	6	3	300	65	117	2,436	835	nd
Milpa Alta	452	1	148	5	-	12	144	2	115	1,242	-	nd
Álvaro Obregón	881	346	1,295	7	1	16	291	18	210	2,259	44	nd
Tláhuac	248	330	288	-	20	10	66	158	174	659	1,105	nd
Tlalpan	545	433	864	5	24	17	191	278	305	1,367	3,432	nd
Xochimilco	268	51	206	4	3	8	68	27	127	589	186	nd
Benito Juárez	255	551	1,771	-	10	14	66	184	999	594	1,614	nd
Cuauhtémoc	738	679	2,311	6	11	371	238	66	1,204	1,532	1,620	nd
Miguel Hidalgo	926	1,347	1,679	20	53	39	289	677	980	1,887	4,945	nd
Venustiano Carranza	420	437	1,103	4	15	53	113	211	402	877	1,324	nd
Distrito Federal	9,235	7,141	14,253	95	258	706	3,011	2,751	6,769	22,784	26,650	nd

^a INEGI. Cuadernos Estadísticos Delegacionales, 1999.

SEDECO. Agenda Estadística del Distrito Federal, 1998.

nd: No disponible.

Fuente: INEGI. Cuadernos Estadísticos Delegacionales, 1998.

² FUENTE INEGI, http://www.df.gob.mx/agenda2000/justicia/7_10_2.html

4.3 La adición al cuerpo Constitucional de la garantía de uso correcto de las vías públicas de acuerdo a su objetivo y finalidad de las mismas como Libertad de Tránsito.

Como se desprende del tema anterior, el objetivo de las vías de comunicación es pieza fundamental para el funcionamiento óptimo de una ciudad tan grande como el Distrito Federal, pues si bien es cierto que las necesidades de la población son muchas, ninguna puede superponerse a la más importante, la seguridad, la vida y la integridad física de los habitantes.

Es así como con la finalidad de crear una cultura de respeto al peatón quien en este caso resulta ser el más afectado, la propuesta de éste trabajo es elevar al rango de las garantías individuales, **la libertad plena de tránsito por las vías públicas** del territorio nacional, que no es, sino la adición de un párrafo en el artículo 11 de Nuestra Carta Magna, mismo que finalmente quedaría así:

Artículo 11.- Todo hombre tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto y otro requisito semejante.

El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las autoridades administrativas; por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Así mismo, el Estado tiene la obligación de garantizar a sus gobernados, la libertad y seguridad a través de las vías

públicas, impidiendo que estas sean obstaculizadas o invadidas, implementando el respeto a los habitantes que transitan a pie, quienes tendrán en todo momento la prioridad de paso por su naturaleza misma.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- A lo largo de la historia del hombre, éste ha luchado por librarse del yugo que le oprime contra su voluntad a actuar según las conveniencias del más fuerte o bien del conquistador de su pueblo, no obstante la razón e ideas de algunos ha desencadenado la batalla por lograr la independencia del opresor, este tipo de movimientos surgen en todos los tiempos y lugares del mundo, la pugna común en todas estas ha sido la necesidad humana por excelencia la Libertad; Es por ello que en aras de defender su libertad, las sociedades han normado su actuar para garantizar que la convivencia pacífica entre todos los miembros prevalezca.

SEGUNDA.- El ser humano posee por naturaleza propia necesidades fundamentales, llamadas libertades, mismas que le proporcionan la salud que requiere para ser productivo, sin embargo, las libertades en una sociedad deben ser reguladas a fin de que por ellas exista una convivencia pacífica, motivo principal del Derecho; en el paquete de garantías individuales que consagra Nuestra Carta Magna la Libertad de Tránsito que marca el Artículo 11, por las necesidades de la actualidad es imperante la atención a los factores que provocan un desequilibrio entre los integrantes de la sociedad que impiden el goce pleno de esta garantía.

TERCERA.- Si se atiende la causa que inspiró a los legisladores con respecto a la Libertad de Tránsito, se puede comprender que una Nación que ha luchado constantemente por defender sus libertades (siendo el ejemplo mismo de tales, la locomoción sin ataduras ni reservas), procura otorgar a todos sus gobernados la misma, sin que esta afecte el derecho de otro, para mantener el equilibrio, componente esencial de las sociedades humanas perfectas, y en ese orden de ideas establezca las bases que para dicho fin sean necesarias.

CUARTA.- El Estado en todo momento tiene la obligación moral y jurídica de garantizar a sus gobernados el bienestar pleno a través de reconocimiento y respeto de las garantías individuales que les son inherentes por su

naturaleza y si éstas requieren de una modificación que logre la adecuación a la actualidad, debe realizar las actividades necesarias a fin de se alcance en todo momento la estabilidad que caracteriza a todo Estado.

QUINTA.- Bienes jurídicos tutelados como son la seguridad, la integridad física y la vida de los gobernados son prioridad del Estado y como tal deben ser atendidos cuando son vulnerados por la actividad de otros, y es que el bien particular no puede encontrarse por encima de el bien común; es por ello que si las vías públicas se encuentran invadidas por factores extraños, éstos deben ser retirados con la finalidad de salvaguardar la vida y la integridad física de las personas, quienes tienen en todo el momento el derecho de utilizarlas de acuerdo a su objetivo.

SEXTA.- En estricto apego a la objetivo para lo cual fueron creadas las vías de comunicación, éstas deben cumplir con una función específica que es la de servir como medio de comunicación entre los destinos que conforman la ciudad, y por lo tanto deben ser utilizadas para lo cual fueron desarrolladas, pues además cumplen con la misión de proporcionar a los usuarios de protección ante los factores que pudiesen provocarle lesiones o inclusive la muerte.

SÉPTIMA.- Los factores que invaden las vías de comunicación, principalmente las aceras son: los comerciantes informales, para quienes la única solución viable es la remoción de éstos de las calles, pues si bien es cierto que son una realidad, en una sociedad perfectamente establecida, no hay cabida para la informalidad, no obstante se han hecho intentos por regular esta actividad, sin que rinda frutos, pues aún cuando se crean espacios para que se lleve a cabo esta actividad éstos terminan siendo bodegas y finalmente vuelven a invadir las calles; otra de las medidas que debería adoptarse es la de sancionar a quienes consuman dichos productos, pues si no hay demanda tampoco habrá la oferta, es decir, si no hay quien compre tampoco habrá quien venda.

OCTAVA.- Otros factores son los locales comerciales establecidos que aunque cuentan con un espacio para ejercer su actividad, aprovechan para utilizar las aceras como comedores o escaparates para su mercancía o publicidad; también tenemos a los vecinos que utilizan las aceras de estacionamiento o como depósito de materiales de construcción; y así podría continuar, es por ello que, ante tal circunstancia, la solución no es otra sino comenzar con prohibir estas situaciones y remover las ya existentes.

NOVENA.- En una sociedad que se presume como tal, las necesidades de la colectividad siempre serán primordiales y requerirán la atención adecuada que las satisfaga, en ese orden de ideas, se entiende que la necesidad individual (sea cual sea el motivo que la cause), nunca podrá superponerse a las de toda la sociedad; no obstante sucede que la realidad alcanza las hipótesis que se plantean en la Norma incluso puede rebasarlas, provocando que la misma se torne insuficiente o inaplicable.

DECIMA.- Ocurre con la garantía que se plasma en el artículo 11 Constitucional, que sin ser esta obsoleta, ante la actualidad, requiere de adecuaciones, para continuar beneficiando a la sociedad mexicana, la adecuación que planteo es una adición a dicho artículo, donde se determine la obligación del Gobierno (en aras de conservar el equilibrio), de implementar los mecanismos que sean necesarios para que las vialidades no sean utilizadas de forma incorrecta.

BIBLIOGRAFÍA

- BURGOA Orihuela, Ignacio. LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES; México, Porrúa, 1978.
- CAMARGO, Pedro Pablo. LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LOS DERECHOS HUMANOS Y DE LA DEMOCRACIA EN AMERICA; México, Cía. Editorial Excelsior, 1980.
- Cámara de Diputados, XLVI Legislatura del Congreso de la Unión. DERECHO DEL PUEBLO MEXICANO, MÉXICO A TRAVÉS DE SUS CONSTITUCIONES t. III; México, Talleres Gráficos de la Nación, 1987.
- CURSO DE HISTORIA DEL DERECHO ESPAÑOL (apuntes); Madrid, Centro de enseñanza y Publicaciones, 1942.
- PALACIOS Prudencio, Antonio de. NOTAS A LA RECOPIACIÓN DE LAS LEYES DE INDIAS; México, UNAM. 1979.
- DUWARD V. Sazndifer y L. Ronald Scheman (traducción Manuel Ortuño), FUNDAMENTOS DE LA LIBERTAD; México, UTHEA, p. 1976.
- MONTIEL y Duarte, Isidro. ESTUDIOS SOBRE GARANTÍAS INDIVIDUALES; México, Porrúa 2ª edición.
- MINGUIJÓN, Adrián y Salvador. HISTORIA DEL DERECHO ESPAÑOL, 2ª. ED.; Barcelona, Labor, 1933. (col. Labor, Sec. VIII, ciencias jurídicas, núms. 131-132).
- OTS y Capdequi, José María. HISTORIA DEL DERECHO ESPAÑOL EN AMERICA Y DEL DERECHO INDIANO; España, Aguilar, 1969.

- ORGAZ, Arturo. DICCIONARIO DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES; 4ª Ed.; Argentina Assandri, 1956. (Córdoba Argentina).
- PRITCHET, Chazrles Hermán. LA CONSTITUCION AMERICANA; Buenos Aires, TEA. 1956.
- SÁNCHEZ Viamonte, Carlos. LOS DERECHOS DEL HOMBRE EN LA REVOLUCIÓN FRANCESA; México, UNAM. Facultad de Derecho, 1956.
- SUTHERLAND, Arthur Eugene. DE LA CARTA MAGNA A LA CONSTITUCIÓN NORTEAMERICANA; (TRED. José Clementi), Buenos Aires TEA. 1972.
- TUNC, André y Suzanne. EL DERECHO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA; México, Imprenta Universitaria, 1975.
- CASTRO Juventino V. "LECCIONES DE GARANTIAS Y AMPARO", México, Porrúa la Ed.; pp. 94-98.
- ESPINOZA Gonzalo, "PRINCIPIOS DE DERECHO CONSTITUCIONAL", tomo 1, Garantías Constitucionales Ed. Tip, México 1905, pp. 145-151
- ETCHARREN Gutierrez, Rene, "MANUAL DE CAMINOS VECINALES", Ed. Alfaomega, México 1990, pp. 1-22
- ENCICLOPEDIA JURÍDICA "OMEBA". Argentina, Bibliografía Argentina, 1978-1979.
- DICCIONARIO JURÍDICO 2000. Desarrollo Jurídico, Copyright 2000. Todos los Derechos Reservados.

- DEL CAMPO, Salustiano. DICCIONARIO DE CIENCIAS SOCIALES; Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1975.

LEGISLACIÓN

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1857.
- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- Código Penal Federal.
- Reglamento para el Comercio en la Vía Pública del Municipio de Ahome, Sinaloa.

OTRAS FUENTES

- Ponencia proporcionada amablemente por la Lic. Verónica de Anda Constantino en la Ciudad de Guadalajara
- www.senado.gob.mx/
- INEGI, http://www.df.gob.mx/agenda2000/justicia/7_10_2.html