

# **UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE DERECHO**

**"EXCEPCION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DE  
SALARIO, PARA LOS TRABAJADORES  
FERROCARRILEROS, EN LA NUEVA LEY  
FEDERAL DEL TRABAJO".**

**T E S I S**

Que para obtener el título de:

**LICENCIADO EN DERECHO**

**p r e s e n t a:**

**ALFREDO JUAREZ MARTINEZ**

**MEXICO, D. F.**

**1970**



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 DON BERNARDO PASQUEL CASANUEVA:**

Que gracias al cariño, apoyo, confianza  
consejos y ejemplo de padre que me brinda, he-  
logrado lo que significa el mas grande e impor-  
tante paso de mi vida, vaya mi eterno agradeci-  
miento a DON BERNARDO

TESIS ELABORADA EN EL SEMINARIO  
DE DERECHO DEL TRABAJO A CARGO-  
DEL DR. ALBERTO TRUEBA URBINA, -  
BAJO LA DIRECCION DEL LIC.  
CARLOS MARISCAL GOMEZ

## I N D I C E

Capítulo I	pag.
<b>Antecedentes Históricos</b>	
a).- Generalidades	1
b).- Síntesis Histórica de los Ferrocarriles	6
c).- América Latina y los Ferrocarriles	9
<b>Capítulo II</b>	
<b>Los Ferrocarriles en México</b>	
a).- Diferentes Etapas de la Construcción y Explotación de los Ferrocarriles	13
b).- "El Milagro" de la Existencia de Nuestros Ferrocarriles	32
c).- Los Ferrocarriles Como Empresa Pública Descentralizada	35
d).- La Constante Rehabilitación de los Ferrocarriles - Para Hacer Frente a su Progreso	39
e).- Actual Situación de los Ferrocarriles	42
<b>Capítulo III</b>	
<b>La Legislación Sobre los Ferrocarriles Nacionales de México</b>	
a).- Breves Antecedentes Sobre Legislación Ferroviaria	43
b).- La Ley General de Vías de Comunicación	46
c).- La regulación del Trabajo Ferrocarrilero en la Nueva Ley Federal del Trabajo	53
d).- Teoría Integral	57

## Capítulo IV

### El Salario

a).- Definición	61
b).- Teorías Económicas del Salario	64
c).- Denominaciones del Salario	68
d).- Prestaciones que Comprende	69
e).- Salario Mínimo	78
f).- Determinación, Permanencia y Obligatoriedad del Salario Mínimo	80

## Capítulo V

### Principio de Igualdad de Salario

a).- Explicación	83
b).- Ejecutorias	85

### Conclusiones

### Bibliografía

## PREAMBULO

Al terminar mis estudios superiores en la Facultad de Derecho de nuestra querida Universidad, mi preocupación primordial fue la de elaborar mi tesis profesional a fin de obtener el tan deseado Título, con un tema que fuera encaminado a la defensa de los trabajadores y en especial al trabajador Ferrocarrilero.

El trabajador ferrocarrilero jugó un papel muy importante dentro de nuestra Revolución, ya que puede decirse que la Revolución fue hecha en los ferrocarriles principalmente.

Hoy en día nuestros ferrocarriles dan un gran impulso a la economía de nuestro País, por ser una de las principales vías de comunicación, por donde circulan toda clase de mercancías en beneficio de todas las regiones por donde pasa este medio comunicativo, así como también para el desplazamiento de personas de un lugar a otro, con un máximo de seguridad y comodidades, como ningún otro medio de transporte pueda brindar.

Por lo tanto y considerando que el trabajador ferrocarrilero desempeña una labor ardua, porque el trabajo así lo exige, debe ser bien remunerada dicha labor.

Encontramos que en la nueva Ley Federal del Trabajo -- hay un artículo que va directamente en perjuicio del salario del trabajador ferrocarrilero que es el producto que obtiene del agotador esfuerzo realizado durante su jornada de trabajo.

En general trato los antecedentes del transporte ferrocarrilero, con una síntesis histórica y las diferentes etapas de la construcción y explotación de los ferrocarriles; de su existencia, sus diferentes etapas, rehabilitación, su situación actual, y la operación como empresa descentralizada; de la Legislación de dichos ferrocarriles en la Ley de vías Generales de Comunicación, como en la nueva Ley Federal del Trabajo, y la gran Teoría Integral de nuestro querido Maestro Alberto Trueba Urbina; así también escribo acerca del Salario y del Salario Mínimo, en sus definiciones, denominaciones, determinación, explicación y ejecutorias.



## Capítulo I

### Antecedentes Históricos

- a).- Generalidades
- b).- Síntesis Histórica de los Ferrocarriles
- c).- América Latina y los ferrocarriles

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICOS.

#### a).- Generalidades.

Resalta desde luego, en todos los países el gran desarrollo que han alcanzado las comunicaciones ferroviarias, y a ello es posible atribuir su potencialidad y auge económico.

Es cierto, las comunicaciones ferrocarrileras son lo fundamental del progreso, puesto que unen al hombre y actualizan la producción y multiplican el esfuerzo humano y así encontramos la correlación con el progreso de los estados.

Un territorio sin comunicaciones equivale a territorio sin progreso, su radio de acción se atrofia al permanecer estático. Di aquí que cada nueva línea abierta el tráfico, es una batalla ganada en la guerra contra el atraso que exista en un territorio, ya que con cada nueva vía de comunicación da lugar al progreso de la región, abarcando beneficios tanto económicos, como sociológicos y de educación, en una palabra progreso en beneficio del estado.

Así vemos que oportunamente en nuestros días, en México se ha estudiado este problema en forma amplia por nuestros gobernantes tratando día a día de resolver el problema de las vías de comunicación en una forma amplia y sin frenos.

Sin embargo, es claro ver, y para eso no es necesario investigar mucho, que frente al notable desarrollo del transporte aéreo y el de carreteras, está en notoria decadencia, más bien en abandono, el principal de los medios de transporte como es el ferroviario, principal por que se refiere fundamentalmente a lo económico, hacemos la aclaración que este abandono no se debe a olvido de parte de nuestro gobierno, ya que este, como lo anotamos anteriormente no descuida este medio de comunicación tan importante sino que, se debe a otras causas, como son: el tiempo que tarda el transporte de mercancías y el pésimo servicio que dan los empleados de baja categoría.

En aumento del comercio en esta última centuria, la mejoría de instalaciones de oleoductos y gaseoductos, la competencia de las empresas de camiones que usan full-trailor y tienen agencias en las principales ciudades de la república, para dar toda clase de facilidades al comercio en diferentes embarques; la industria de la transportación y las nuevas necesidades de los grandes contingentes

tendientes a lograr un nivel de vida superior, obliga a los Ferrocarriles Nacionales de México y a todo su personal activo a intensificar sus servicios, sin llegar aún a la meta deseada.

Por otro lado, la especialización de la industria del transporte ferroviario, apoyada por el poderoso -- sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República -- Mexicana, que impuso las modalidades de sus reglamentaciones, organizándose en condiciones adecuadas a la protección y defensa de los intereses de los trabajadores, a fin de -- defender sus finalidades de interés obrero en forma vertical. En este punto el mencionado sindicato de trabajadores -- ferrocarrileros a pesar de sus intereses por el bien estar -- de sus agremiados deja pasar en la Nueva Ley Federal del -- Trabajo inadvertido el artículo 253, que va en contra de -- los principios de dicho sindicato y más principalmente en -- perjuicio de los ferrocarrileros aludidos en dicho artículo que no dejan de ser pocos trabajadores los perjudicados, por el contrario abarca un gran número que se perjudica.

Encontramos la mayor razón de que nuestros ferrocarriles se encuentran en un estado en que por más esfuerzo de nuestras autoridades que al respecto hagan, no lo gran sacar adelante a dicha empresa, es el costo del transporte ferroviario.

El tren llegó a superar en precio bajo a todos los medios de transporte, repitiéndose frecuentemente - el ejemplo de que costaba menos el transporte por tren, de una tonelada de roca fosfórica del Puerto de Veracruz a la Ciudad de México, que su traslado del barco a la bodega aduanal y al furgón de ferrocarril, o sea maniobras de descarga, estiba, desestiba, aligo, acarreo, almacenaje y transbordo que se efectúan en la zona federal de Veracruz, mismos que habla el artículo 124 de la Ley de Vías Generales de comunicación.

Las mercancías embarcadas en los trenes protegidas por carta de porte, pero que en la práctica se conocen con el nombre de conocimientos de embarque o talones, se volvieron fácilmente negociables al embarcar, aún antes de llegar a su destino, y en todo caso, embarcador y remitente podían además, negociar con los bancos los conocimientos de embarque como títulos cambiarios.

El transporte más económico en distancias de pocos metros es la fuerza humana.

El transporte más barato hasta cien o cincuenta kilómetros es el transporte efectuado por camión.

De ciento cincuenta kilómetros hasta cerca de los mil quinientos, el ferrocarril es el medio de transporte más cómodo y seguro. Vemos en este punto que esas distan

cias son las más usuales en nuestra patria para la transpor-  
tación de mercancías.

Cuando es mayor el kilometraje, encontramos en un lugar prominente el transporte marítimo quedando en un plano inferior los transporte aéreo, carretero y ferroviario.

Así mismo se desprende fácilmente que el --- transporte ferroviario se une directamente con la independencia económica que precede siempre a la política de los países. De tal manera que aquellos países carentes de buenos ferrocarriles en la época actual, no tienen en absoluto libertad para comerciar, y por lo mismo sufre un gran golpe la economía nacional.

Tenemos como ejemplo a los Estados Unidos de Norte América por el gran impulso que este país ha dado a los ferrocarriles, a pesar de operar con pérdidas anuales por muy diversos motivos, no obstante no han descuidado esta rama de la economía, que es uno de los elementos básicos del desarrollo y del poder de las naciones.

Los Estados Unidos de Norte América, han ocupado con mayor fuerza y vitalidad, el papel que antes desempeñaron los países europeos a través del empleo de sus más vastos recursos, de mejores métodos de trabajo, racionalizando la división del mismo aún grado increíble, hasta al--

canzar enormes rendimientos hora-hombre de trabajo, lo que les ha permitido el más elevado standar de vida del mundo.

También es de mencionarse el hecho significativo del resurgimiento en años anteriores a la segunda guerra mundial de países como Alemania, Japón y sobre todo Italia, resurgimientos vinculados con formidables programas de desarrollo ferroviario; y en la época actual de Rusia.

#### b).- Síntesis Histórica de los Ferrocarriles.

Para ciertos autores los ferrocarriles tienen antecedentes desde la época del Imperio Romano, cuando los habitantes usaban caminos con dos hileras de piedra, separadas convenientemente para que rodando por ellas los carruajes, se facilitara su movimiento. Esto solo se puede considerar como una mera hipótesis, también se cuenta que los romanos emplearon más tarde los caminos con tablones o carriles de madera para transportar las grandes cantidades de materiales que se empleaban para sus grandes construcciones.

En la edad media encontramos que se usaban caminos con carriles de madera en New-Castle en las minas de carbón, a fin de poder disminuir el rozamiento de las ruedas en el suelo. Este sistema que se empleaba era de un cog

to bastante elevado y no obstante ello se emplearon en varios lugares de Inglaterra, puesto que la economía que resultaba de este sistema de transporte compensaba el gasto de su instalación pero aún así el desgaste era rápido; más tarde surgió la idea de chapear con hierro los listones, con cuyas modificaciones se empleó el sistema de transporte en casi todas las minas de carbón de Inglaterra. En el año de 1739 se colocan barras de fundición y treinta años después se adopta de una manera permanente esta medida, sin embargo era necesaria la locomoción que pudiera correr sobre ellas, para poder transportar toda clase de mercancías y pasajeros

Para el año de 1804 se dió otro adelanto ya que se aplicó en ellos el vapor como fuerza motriz para arrastrar los vehículos, y como todos los descubrimientos -- que casi siempre son casuales, tenemos como ejemplo el de Dionisio Pain quien observó que al calentarse el agua en una olla de metal bien cerrada el vapor hacía saltar la tapa.

Fué Nicolás Cugnot, en Francia, quien realmente construyó una máquina capaz de moverse y es la primera de la que se tiene noticia cierta.

Esto sirvió de base para que Stephenson construyera una locomotora.

Se debe a James Watt el haber llegado a domi



nar y utilizar el vapor como energía y de haber hecho adelantarse en mucho la máquina de vapor.

En el año de 1814 salió de los talleres de -- Stephenson la primera locomotora, fué ensayada en las vías de carbón de Killingworth habiendo conseguido arrastrar con ella ocho carruajes de treinta toneladas de peso. El nombre que fué dado a esta locomotora por Stephenson fue el de -- "La Boket". El primer ferrocarril que se explotó para el -- servicio de pasajeros fue gracias a Stephenson, el que fue instalado entre las ciudades de Stockton y Darlington en el norte de Inglaterra el cual fue inaugurado el 27 de septiembre de 1825. (1)

El año de 1830 se inauguró el ferrocarril de la ciudad de Liverpool a Manchester, un año después de las pruebas de Rainwill en que la locomotora la Boket de Stephenson ganó el premio ofrecido que fue de quinientas libras esterlinas.

El nombre del primer maquinista de locomotoras en el mundo fue Eduardo Entwistle quien a la edad de dieciseis años condujo la Boket a raíz de la inauguración de la línea entre Liverpool y Manchester a la cual ya hicimos referencia.

(1) Ing. Humberto Lopez Guevara. Publicación del Departamento de Estudios Especiales.

c).- América Latina y los Ferrocarriles.

Los principales datos los encontramos en el siglo XIX debido al deseo de propugnar por el auge del Puerto de Baltimore, que a pesar de las ventajas adquiridas a principios de dicho siglo, se habían visto amenazadas seriamente por algunos rivales del norte, entre los que figuraba New York, que acababa de terminar el canal Erie. Se había empezado a formar un grupo de comerciantes desde 1826, los cuales tenían la idea de llevar a la práctica un plan que facilitara el transporte de las mercancías, uno de estos comerciantes que más tarde se le designó presidente de la empresa Baltimore and Ohio recibió una carta de su hermano -- que vivía en Inglaterra, el cual le contaba sobre las ventajas que producía la locomotora de Stockton a Dalington, lo que influyó en aquellos hombres para construir un ferrocarril, por lo que se nombró una comisión para que realizara estudios que dió lugar a la primera línea con el nombre --- "The Baltimore and Ohio Railway". Organizándose en 1827 la compañía, se designó presidente a Phillip E. Thomas y el 4 de julio de 1828 Carlos Carrel que fuera uno de los firmantes del acta de Independencia de los Estados Unidos, en su carácter de miembro del consejo directivo, sacó la primera palada de tierra, para lo que debería ser tan importante fe

rrocarril. En un principio se usó el sistema de tracción animal, estableciéndose un lugar a siete millas de donde se hacía el cambio de corseles, estableciéndose una estación con el nombre de "relovo" que aún existe en nuestros días.

Fue Pedro Cooper de New York el primero que construyó una locomotora de prueba, teniendo éxito para su funcionamiento; se fijó la fecha de 28 de agosto de 1829 para hacer una larga jornada. La pequeña máquina fue bautizada con el nombre de "Tomthums", la cual puso llegar hasta los molinos de Elliot a catorce millas de distancia, en una hora y quince minutos.

Para el año de 1831 se estableció un servicio de pasajeros entre las ciudades de Baltimore y Ellicotts -- Mills, cubriendo la distancia en una hora.

Otras locomotoras entraron en servicio como fue la "Atlantic" que aún se conserva; entre otras locomotoras encontramos a la llamada "Arabian" la cual tiene como mérito el haber recorrido durante cincuenta días consecutivos sin tener ninguna reparación. (2)

Como hemos anotado, notamos que como pasa el tiempo se fabrican mejores locomotoras en beneficio de todos aquellos que viven y utilizan este importante medio de transporte.

(2) Lic. Manuel M. Rodea. Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero, Edición 1944.

Por lo que toca a las demás naciones Latino Americanas, toca a México el haber sido el primero en implantar el ferrocarril el 16 de septiembre de 1850, cuando se abrió el tráfico entre Veracruz y el Molino, en un tramo de trece kilómetros.

En 1851, se inauguró en Perú una línea entre Callao y Lima, después Brasil y Chile también lo construyeron, lo mismo que Colombia en 1855, cuando estableció una línea de Colón a Aspinwal, y así otros países como el Argentina en el año de 1857.

En los últimos años los países han adquirido un desarrollo muy extraordinario ocupando México un buen lugar, tal como lo muestra el cuadro hasta el año de 1969.

NACION	SUPERFICIE EN Kms 2.	FERROCARRILES EN Kms .
Argentina_____	2 747 504	43 908
Bolivia_____	1 098 581	4 280
Brasil_____	8 551 000	39 000
Canada_____	9 842 000	70 295
Colombia_____	1 138 355	3 400
Costa Rica_____	50 900	1 313
Cuba_____	114 524	4 968
Chile_____	756 000	8 939
Ecuador_____	276 000	2 875

El Salvador_____	21 160	643
E.E.U.U. de Nte. Amé- rica_____	7 827 976	384 758
Guatemala_____	108 889	1 331
Haití_____	27 750	235
Honduras_____	112 088	1 158
México_____	1 967 183	23 618
Nicaragua_____	148 000	403
Panamá_____	76 085	100
Paraguay_____	406 752	1 117
Perú_____	1 285 215	4 522
Rep. Dominicana_____	148 442	1 770
Uruguay_____	86 926	3 041
Venezuela_____	912 050	500
	<hr/>	<hr/>
	37 665 380	602 174

## Capítulo II

### Los Ferrocarriles en México

- a).- Diferentes Etapas de la Construcción y Explotación de los Ferrocarriles.
- b).- "El Milagro" de la existencia de nuestros ferrocarriles.
- c).- Los Ferrocarriles Como Empresa Pública descentralizada
- d).- La Constante Rehabilitación de los Ferrocarriles para hacer frente a su Progreso
- e).- Actual Situación de los Ferrocarriles

## CAPITULO II

## LOS FERROCARRILES EN MEXICO.

a).- Diferentes etapas de la construcción y explotación de los ferrocarriles.

Según señala el Lic. Diego Lopez Rosado (1)-- la construcción y explotación se puede estudiar en tres etapas que son:

La primera que data de los años de 1837 a -- 1897, cuando el estado concedió amplia libertad a las empresas de los ferrocarriles, otorgándoles multitud de privilegios y fijando apenas un mínimo de condiciones para la explotación de las líneas ferroviarias.

La segunda etapa, de los años de 1898 a 1937, período durante el cual intervino el estado de manera más directa en la construcción y explotación de los mismos, reglamentándolos e imponiendo restricciones a las concesiones.

La tercera etapa es desde el año de 1937 a la

(1) Lic. Diego Lopez Rosado. Problemas Económicos de México Edición Manuales Universitarios, Escuela de Economía.

fecha. En el mes de junio de 1932, el gobierno publicó el decreto de expropiación de la Empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México y se convirtió en el propietario del principal sistema ferroviario del país.

A pesar de que la independencia de México trajo como consecuencia una depreciación de la economía en el país, nuestro gobierno tenía la gran preocupación de mejorar e impulsar las comunicaciones terrestres, incluso con la construcción de caminos de fierro, cuyo uso empezaba a generalizarse en nuestro país, como sucedía en las naciones modernas.

Nuestro país que cuenta con un enorme y accidentado terreno y con desigual distribución de núcleos de población y que además tenía una difícil y gravosa circulación de sus productos, problema que existe desde la época de la colonia, es por lo que aparece como un estado excepcionalmente necesitado de buenas comunicaciones, un ejemplo de ello era, de que para el año de 1847 los carruajes y las diligencias no tenían más que de nueve a doce asientos y eso se debió a la intervención de los americanos, durante la cual se había dado a conocer. (A)

(A) La comisión de industria de la diputación permanente decía: "La necesidad de que se establezcan y desarrollen en nuestro país las vías ferreas, para suprimir -



las distancias y disminuir fletes y el pasaje, se siente en todas las clases y en todas las industrias de nuestra sociedad. La agricultura se encuentra arruinada por los grandes depósitos de semillas que por falta de consumidores necesitan urgentemente los mercados extranjero. Solo el desagüe de la Vega de Meztitlán, en el Estado de Hidalgo, que se está concluyendo y que puede producir al año 2 000 anegas de maiz, vendría naturalmente a aumentar en el Valle de México y en los Estados vecinos esa acoplejía de granos que está matando nuestras empresas agrícolas. Los productos tropicales de las tierras calientes, cuya asombrosa ferocidad es tan notoria y que por el cultivo del algodón, de la caña de azucar, del tabaco, del añil, del cacao, de la zarza, de la pimienta, de la vainilla, del chile, de la jarcía y del enguén, el de la quina que comienza a introducirse, padrán hacer de México con el auxilio de las vías ferreas, uno de los países agrícolas más ricos en el mundo. (1872).

En el mismo año de 1872, el Congreso de Sonora, al pedir autorización al ejecutivo federal, para que James Eldredge pudiera tender una línea de Güaymas a un punto de la frontera del norte decía lo siguiente: "La agricultura que por la dificultad de los transportes, por falta de buenos caminos y la consiguiente carestía de fletes, se ha estancado en el corto círculo en que la encierran los limita-

dos productos de su consumo, tomará un incremento extraordinario en el opulento mercado que le ofrecen los estados, y territorios de esa vecina parte accidental de la vecina República del norte, en donde tendrán más demanda nuestros variados productos de nuestro suelo. La minería que ha pesarde las restricciones y de las cargas que la han agobiado, - han podido sostener en medio de nuestros transtornos, constituyendo el principal elemento en la precaria vida del estado, tendrá así mismo el desarrollo de que es susceptible. ... El comercio en fin, que paraliza y muere por la presión de esas ramas, se levantará a la vida activa de los negocios, multiplicándose las transacciones con el desarrollo y fomento de todo género de industrias. (B)

Podemos advertir que desde la época de el Benemérito de las Américas Don Benito Juárez, se advertía la apremiante necesidad que existía de hacer circular la riqueza económica y que ya hemos analizado que se encontraba estancada, que tenía un difícil movimiento.

Siendo aquel entonces Gobernador de Oaxaca el Sr. Lic. Benito Juárez expuso ante el congreso de 1848 su opinión al afirmar: "Yo creo que es fácil destruir las causas de esa miseria, facilitando nuestras comunicaciones con

(B) Ferrocarril de Sonora Proyectoado por el Sr. James Eldredge. Imprenta por Vicente García Torres.

el extranjero y con los demás estados de la República, abriendo nuestros puertos y nuestros caminos; dejemos que los objetos y frutos de primera necesidad, de utilidad y aún los de lujo se introduzcan sin gravámenes, ni trabas, y entonces lo habremos logrado todo. Nuestro pueblo se vestirá a un precio muy bajo. Los frutos de nuestra agricultura y nuestra industria se exportarán fácilmente y se extenderán a un precio que indemnizará suficientemente al vendedor. El comercio florecerá y teniendo los padres de familia lo necesario para poder alimentar a su familia, ellos mismos sin excitación, ni prevención de la autoridad pública, harán escuelas, fundarán establecimientos literarios y los llenarán con su presencia y la de sus hijos, cooperando de manera eficaz al desarrollo de la inteligencia de sus hijos, sin la que los pueblos serán siempre miserables y degradados.

Fué en el año de 1837 cuando el Presidente de la República Don Anastacio Bustamane dió la primera concesión de un ferrocarril de México a Veracruz, la circunstancia de que fuese el Puerto de Veracruz el lugar para la comunicación fue porque desde la época de la Colonia fué el puerto marítimo más importante de nuestro país, pues de ahí entraban los productos que venían de Europa.

Don Francisco de Arrillaga fué la persona que obtuvo dicha concesión, que como muchas otras se quedó en simple escrito.

El 31 de mayo de 1842 los acreedores del camino carretero de Perote a Veracruz, aceptaron la obligación de construir un ferrocarril de el Puerto de Veracruz a Rio de San Juan. Ocho años más tarde el 16 de septiembre de 1850 se abrió al tráfico un tramo de trece kilómetros, los cuales se pueden considerar como el eslabón inicial del ferrocarril a cargo de la jefatura de Hacienda. En el mes de septiembre de 1851 hasta diciembre de 1853, las obras adelantaron poco, aún cuando desde enero hasta septiembre de 1854 se construyeron 1 600 m, quien tuvo a su cargo dicha construcción fué el Ing, Santiago Mendez, el cual también con posterioridad construyó un total de 23 610 m con un costo de --- \$ 2 654 463 oo.

En virtud de la ley de agosto de 1855 existía un privilegio favoreciendo a la Asociación Moss Hermanos, para la construcción de un camino ferreo desde el Rio de San Juan (cerca de Veracruz) hasta el puerto de Acapulco siendo esta una verdadera línea interoceánica, pero esto se quedó solo en proyecto, ya que solo se llegó a construir un tramo de seis kilómetros, que separaban a la Capital de la República a la cercana Villa de Guadalupe, dicho tramo fué inaugurado el 4 de julio de 1857. La primera máquina que prestó sus servicios hizo un recorrido desde donde ahora es

el jardín Aquiles Serdán, pasando por Santiago Tlatelolco y terminando en la Villa de Guadalupe.

, Dos años después los Sres. Moss. venden a Don Antonio Escandón la concesión, quien también quería establecer la vía férrea para unir a el Puerto de Veracruz con otro puerto del Océano Pacífico y como siempre no pasaron de ser una preliminar etapa de proyecto.

En enero de 1866, el Emperador Maximiliano - de Hansburgo decretó un convenio respetando las antiguas -- concesiones con el representante de la compañía Inglesa, dos años más tarde se inauguró una extensión de 139 kilómetros- de vía hasta Apizaco. Por lo que Don Benito Juárez decretó- posteriormente la subsistencia del decreto del Imperio.

En octubre 8 de 1870, se otorgó la concesión- para el ferrocarril de México a Cuautitlán y el 10 de enero de 1873 fué inaugurada la vía Ferrocarril Mexicano desde Mé- xico hasta el Puerto de Veracruz, habiendo estado en esa é- poca bajo el gobierno de Don Sebastián Lerdo de Tejada, el total de los gastos para dicho sistema fué de \$12 573 69592 lo cual fué un verdadero esfuerzo el que se hizo, por estar en esa época el país en una situación crítica en la econo- mía.

A partir del año de 1873 fueron otorgadas las siguientes concesiones:

En 1873 el ferrocarril de la Ciudad de Puebla hasta Izucar de Matamoros; en 1874 el ferrocarril de la Ciudad de Mérida a Progreso. En abril 2 de 1875, el ferrocarril de la ciudad de Zamora a Medellín, siendo concesionario Don José Esperón. El 31 de mayo de 1875 de la Barra de Jesus María a Matamoros, siendo concesionario Don Sebastián Camacho.

El 8 de octubre de 1872, el ministro de fomento envió a la Cámara de Diputados una iniciativa para contratar con el Sr. Eduardo Lee Plumb representante de la Compañía Internacional de Texas, la construcción de un ferrocarril que partiendo de la Ciudad de México terminase en algún lugar de la frontera norte del país, uniéndose con los ferrocarriles texanos.

Uno de los capítulos más importantes de la iniciativa era el de pagar al concesionario \$9 500 00 por Km debiendo consistir la extensión máxima de la línea en 2 775 Km. , aceptándose el contrato relativo, con fecha 12 de julio de 1873.

En 1874 fué autorizado un contrato para construir un ferrocarril de vía ancha desde la ciudad de México hasta la ciudad de León, Guanajuato otorgándose a los concesionarios un subsidio de \$9 500 00 por Km.; además se facultó a Don Sebastián Camacho que era el concesionario para

establecer una lotería llamada del "ferrocarril Central".

Para el año de 1875 los ferrocarriles mexicanos medían 578 km. 248 m según esta distribución;

	Kms.	metros
Ferrocarril Mexicano	510	750
Ferrocarril del D.F.	38	788
Ferrocarril de Veracruz a Alvarado.	15	410
Ferrocarril Nacional Mexicano.	13	300
Total en Kms. construidos hasta 1875.	<u>578</u>	<u>248</u>

Habiendo subido a la presidencia de la República el General Porfirio Díaz el 5 de mayo de 1877, repartió entre sus gobernadores y amigos particulares, concesiones privadas en la que cada concesión tenía aparejada una fuerte suma de dinero como subsidio del gobierno.

Así el gobierno Federal pagaba el ferrocarril y el gobernador y los amigos más influyentes eran dueños de él. Generalmente tales ferrocarriles resultaron ridículos, de vía angosta y construidos con los materiales más baratos pero los subsidios eran muy grandes, suficientes para tender las vías y tal vez hasta para mejorarlas.

Durante su primer período de gobierno que fué de cuatro años, el general Porfirio Díaz expidió setenta y un decretos de concesión de subsidios a ferrocarriles, que representaron erogaciones por la cantidad de cuarenta mi--

llones de pesos; todos estos decretos excepto dos o tres, - fueron a favor de los gobernadores de los Estados, en ciertos casos no se construyó ni un kilómetro de vía, pero es - de suponerse que los subsidios se pagaron siempre, generalmente eran por la misma cantidad.

También es cierto que ha cambio de esos ricos presentes financieros, se exigían a los gobernadores algo - más que lealtad por muy valiosa que esta fuera, los gobernadores estaban obligados a pagar una cantidad fija cada año, por el privilegio de explotar hasta el límite la concesión.

LA LINEA DE FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

#### El Ferrocarril Interoceánico.

Debido al entusiasta movimiento mercantil -- del Puerto de Veracruz, hizo posible la construcción de nuevas vías con la Capital de la República, a pesar de que había algunos exceptivismos en cuanto al resultado que acarrearía la competencia de dos líneas férreas. El 16 de abril de 1880 se dió a concesión para tender la línea interoceánica de Veracruz a Acapulco, pasando por Puebla y con un ramal a México, Morelos y Cuernavaca; el 8 de julio de 1880, - Acapulco a México; 16 de septiembre de 1880 Jalapa a San Andrés; 27 de noviembre de 1880 ferrocarriles de Morelos; 10 de enero de 1881, Jalapa a Veracruz; 23 de Diciembre del 1881 Peralvillo a los Reyes; 21 de enero de 1882 línea de Acapulco



### Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

Tuvo por objeto ligar a los dos oceanos, sirviendo de unión, entre el ferrocarril mexicano por el norte del país y el de Tehuantepec por el sur del país.

### Ferrocarril Central Mexicano.

Se puede decir que constituyó la más poderosa empresa emprendida en materia de ferrocarriles en aquellos tiempos. El proyecto primitivo intentaba trazar una dilatadísima cruz con sus rieles sobre el suelo de la república, uniendo la Capital con los Estados Unidos, y el golfo de México con el Oceano Pacífico. La ley de septiembre de 1880 autorizó la construcción de las siguientes líneas; de México a León ligando Querétaro, Celaya, Guanajuato, Irapuato y Silao, de León a Paso del Norte, ligando a Aguas-Calientes, Zacatecas y Chihuahua y un ramal para el Pacífico pasando por Guadalajara. La línea principal a Paso del Norte comenzó a tenderse el 25 de mayo de 1880 y fue terminada en marzo de 1884 con un recorrido de 1 971 km. que arroja un promedio de construcción de 1 500 m. por día.

### El Ferrocarril Nacional Mexicano.

Desde 1857 se elaboró el primitivo proyecto de vía férrea que se conoció con el nombre de ferrocarril -

México-Toluca. El día 10 de octubre de 1870 se autoriza a Don Mariano Riva Palacio, para construir una línea de Toluca a Cuautitlán y para continuar la construcción de esta línea se dictaron los siguientes decretos: de 21 de mayo de 1872, de 18 de junio de 1873 y de 22 de diciembre de 1877. Por lo que hace a la compañía Nacional Constructora que después dió origen al Ferrocarril Nacional, quedó autorizada por virtud de la ley de 13 de septiembre de 1880 para construir dos líneas de ferrocarriles: Una de México al Pacífico y otra de México a la frontera del Norte, pudiendo traspasar su concesión, menos la sección del Pacífico hasta no haberla terminado. Mediante esta autorización se construyó la Compañía de Ferrocarril Nacional Mexicano, a la que le fueron concedidas otras autorizaciones especiales o parciales, que se consolidaron con la ley de 10 de enero de 1883, reformada el 5 de julio de 1886 por lo que la Compañía de Ferrocarril Nacional Mexicano tomó el nombre de Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano, haciéndose cargo de toda la vía internacional. El contrato de 15 de noviembre de 1901 autorizó a la vía del Ferrocarril Nacional Mexicano para ensanchar su vía hasta Nuevo Laredo, que era muy angosta subencionando a la empresa con dos millones de pesos en bonos del cinco por ciento.

### Ferrocarril Mexicano del Sur.

Esta línea fué construida para comunicar a la ciudad de Puebla con la de Oaxaca directamente, poseyendo además un ramal de Tehuacán a Esperanza.

### Ferrocarril Internacional Mexicano.

Las concesiones más importantes de este ferrocarril que abarcaba las líneas entre Durango y Ciudad Porfirio Díaz, Reata y Monterrey; y Durango y Tehuanes, fueron - de el 7 de julio de 1881 y 12 de abril y 22 de agosto de -- 1882. Posteriormente fué autorizado para construir las ramales de Sabinas, Velordeña, Tlahualilo, Bermejillo y Cuatro-Ciénegas.

### Ferrocarril Pan-Americano.

Por el contrato de 28 de agosto de 1901, se concedió autorización para un ferrocarril que partiendo de San Jerónimo, sobre el ferrocarril de Tehuantepec y pasando por Tonalá llegara a un punto de la frontera con Guatemala.

### Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico.

Este ferrocarril que fuera adquirido por la compañía Central, se inició en mayo de 1890, llamado a cruzar los Estados de Morelos y Guerrero hasta concluir en Aca

pulco, no habiéndose logrado construir sino hasta Balsas.

#### Ferrocarril de Hidalgo y Noroeste.

Este fué de los pocos ferrocarriles que se construyeron por empresas mexicanas, siendo su objeto el de llegar hasta Tuxpan, mediante concesiones que arrancaron -- del 28 de enero de 1878 y la mayoría de las cuales se otorgaron a Don Gabriel Mancera.

#### Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

En 1857 el gobierno de México entregó una concesión a la "Luisiana Tehuantepec Co." de Nueva Orleans, para construir una ruta Istmica, aprovechando el rio Coatzacoahuacalcos en cuanto se pudiera y construyendo para el resto un ferrocarril. No pudiendo la compañía cumplir con las condiciones del contrato este caducó.

En 1867 se otorgó una concesión a la Compañía de Nueva Orleans, más fue nulificada en 1869.

El gobierno de los Estados Unidos mostraba un interés muy grande a la cuestión del establecimiento de un canal interoceánico y en 1870 nombró al Almirante Shufelt, jefe de la expedición de reconocimiento en los istmos de Tehuantepec y Nicaragua. En el informe rendido por el almirante, recomendaba la ruta de Tehuantepec, como la más apropiada.

da para el objeto. Hay que aclarar que con el referido americano estuvieron en el Istmo un cuerpo de Ingenieros nacionales, bajo la dirección de Don Manuel Fernández Leal.

En 1878 por virtud de una concesión otorgada al Sr. Leonard de New York, se empezó a construir el ferrocarril interoceánico de Tehuantepec, concluyéndose únicamente, treinta y cinco kilómetros. Posteriormente el contrato se dió a los Sres. C.H. Stanhoje, J. Hampson y S. Orthell concluyéndose el ferrocarril en 1894.

#### Ferrocarril del Distrito.

Antes del establecimiento de los tranvías electricos, el servicio urbano se llevaba a cabo mediante vapor o tracción animal.

Se inició su construcción con la patente de 12 de octubre de 1852 expedida a favor del Conde de la Cortina para un ferrocarril de México a Tlalpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Angel.

#### Estado de los ferrocarriles antes de 1900.

Con la política del General Porfirio Díaz a que nos hemos referido en párrafos anteriores, para el año de 1891 se habían concluido 10 896 kms. de vía; en el año de 1895, 11 890 y en 1897, 13 684 k. 943 m según la siguiente distribución:

	KMS.	MTS.
Ferrocarriles de Concesión Federal	11 526	852
Ferrocarriles Urbanos.	471	12
Ferrocarriles Foraneos.	380	470
Ferrocarriles de Uso Paricular	421	754
Ferrocarriles Portátiles.	884	855

### La Nacionalización de los Ferrocarriles.

Con el proposito de contar con un sistema de transporte ferroviario que fuese propiedad de la Nación y a demás pudiese utilizarse racionalmente por el Estado en el desarrollo económico de la Nación, decidió en 1937 el que por entonces fuera presidente de la República, General Lázaro Cárdenas expropiar por causas de utilidad pública la parte de los bienes de la compañía que perteneciera a los accionistas privados, consumando así la plena nacionalización de las líneas ya que hasta entonces en gobierno federal poseía la mayor parte de sus acciones.

Este predominio, sin embargo, nunca le había dado facultades al estado para intervenir de un modo absoluto en la marcha administrativa de la empresa, pues se recordará que Limantour, al crear los ferrocarriles Nacionales de México en 1908, cuidó de que el Estado no adquiriese por ningún motivo funciones de administrador.

De modo que aún con la ingerencia que tuvo en

la marcha de la empresa como accionista mayoritario y en su calidad de poder público que se interesaba en la vida de la compañía, el Estado nunca manejo la operación de esta.

Con la medida, por otra parte, dejaba de pasar sobre la Nación como garantía que era de las obligaciones financieras de la empresa el gravoso crecimiento de la deuda ferrocarrilera, cuyo monto no solamente crecía por -- concepto de capital y de los intereses no cubiertos sino -- además por el tipo que iba fijandose a nuestra moneda, ya -- que según, las bases generales y la escritura general de la compañía, el pago de dividendos tenía que hacerse en dolares, si así lo exigía el acreedor. Así pués, a medida que pasaba la devaluación en el peso mexicano (en 1937 el tipo de cambio era de \$3 60 ) la deuda de la empresa se multiplicaba en la misma proporción.

La nacionalización de los ferrocarriles en -- cuadró dentro de la política nacionalista y democrática del Presidente General Lázaro Cárdenas, en cuyo régimen la meta principal se orientaba a poner en manos del estado aquellos instrumentos que le permitieran planear y promover el desarrollo económico del país, incrementando notablemente a ~~pag~~ partir de 1936, según se demuestran con las cifras para poder -- así satisfacer las crecientes y complejas necesidades de la población.

Fué esta una medida acertada, por lo tanto, a justada al ritmo de transformación que estaba operándose en la estructura económica del país.

El gobierno del Presidente General Lázaro Cárdenas trataba de hacer de las líneas ferrocarrileras una -- institución de servicio público. Así se expresaba claramente en el acuerdo expropiatorio cuando se afirmaba lo siguiente: "... que la misma naturaleza de la compañía ha impedido orientar su actuación en el sentido de procurar primordialmente el beneficio social, y por igual razón el gobierno federal, no obstante su carácter de principal accionista, ha tenido que considerar a la empresa como entidad privada, para el efecto de exigirle el estricto cumplimiento de las -- disposiciones legales!"

Es otro de los motivos para llevar a cabo la nacionalización para integrar un sistema ferroviario nacional bajo el control del estado, tanto en las líneas que pertenecieran a los ferrocarriles nacionales de México, como con aquellos que el propio gobierno Cardenista de acuerdo con el plan sexenal en vigor tenía en construcción. Cabe señalar que días después de haber tomado posesión de la presidencia de la República el General Lázaro Cárdenas, promovió la creación de la empresa "Líneas Férreas de México S.A.", -- cuyo objeto principal, según decía el decreto respectivo, --



era la adquisición, construcción y explotación directa o indirecta de toda clase de líneas férreas, sus accesorios y equipos. A la nueva empresa se le concedieron para administrar, las líneas del antiguo ferrocarril nacional de Tehuantepec, de Veracruz a Alvarado y de San Juan Evangelista al Jüile, se le señaló un plan de construcción que abarcaba la edificación de las siguientes líneas:

- a) De Mazatlán a Durango.
- b) De Uruapán a un punto del Río Balsas, pudiendo prolongarse hasta el litoral del Pacífico, ya fuese en Guerrero o en Michoacán.
- c) De Ejutla a Oaxaca, a un punto del Pacífico.
- d) De Jesús Carranza a Campeche, para entroncar con los ferrocarriles unidos de Yucatán.

El gobierno deseaba por lo tanto, que con estas líneas y con los ferrocarriles Nacionales de México posteriormente debidamente unificado y coordinado, un sistema ferroviario nacional. Pero para esto requería el pleno control oficial sobre la empresa de los ferrocarriles Nacionales.

Si el Estado, por obra política Limantouriana, se hacía responsable de las obligaciones financieras de la empresa, no era más justo que asumiera plenamente el control y el manejo de la compañía, para que en esta forma pu-

diera desarrollarse un plan congruente de explotación y de administración que además le permitiera mejorar el servicio le ofreciera la oportunidad de reestructurar la compañía sobre nuevas bases, adaptadas a la evolución del país ya las nuevas necesidades de la población.

En muy poco tiempo se tuvo el primer tropiezo y fué el terrible problema de que las líneas expropiadas además de tener el equipo demasiado viejo y en un estado -- ruinoso lamentable, con locomotoras que llevaban más de 50-años de servicios ininterrumpidos , tenía un trazo que no era precisamente el adecuado para cubrir el desarrollo económico del país.

Mientras México vivía la etapa de la construcción de los ferrocarriles, sin unplaneamiento y la coordinación oficial, el país no resistió el pésimo atraso de sus vías, pues además de que no existía un programa debidamente elaborado de fomento a la riqueza pública, en beneficio del pueblo, las necesidades del país y de sus habitantes no se habían multiplicado como ocurrió después de que se inició la Revolución. Pero cuando el gobierno Mexicano se propuso promover el desenvolvimiento de nuestros recursos y se racional distribución, este propósito choca forzosamente con un sistema ferroviario que, como ya se ha dicho, fué levantado para servir al comercio de exportación con los E.E.U.U

El Estado Mexicano no podía, sin embargo, permanecer pasivo ante la necesidad de controlar y dirigir los servicios ferroviarios, con sus defectos y sus lacras de origen. Algo tenía que hacerse y la única solución que se ofreció al Gobierno fué la nacionalización de sus líneas.

La medida fué aprobada por todos los sectores nacionales, como lo comprueban las declaraciones que en aquellos días aparecieron en todos los periódicos suscritos por los hombres y organizaciones más representativos del país.

Días después de que se acordó la nacionalización, el Gobierno Federal creó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles, como organismo encargado de administrar líneas nacionales y llevar a cabo todas las obras de ampliación, construcción y perfeccionamiento del sistema ferroviario nacional.

Al frente de la nueva dependencia quedó el Ing. Antonio Madrazo, quien a la vez era presidente ejecutivo de los ferrocarriles Nacionales de México.

b).- "El Milagro" de la Existencia de Nuestros Ferrocarriles

Realmente es de considerarse como tal, la existencia de nuestros ferrocarriles y el de que haya podi-

do subsistir y prestar servicios sin interrupción, ya que ha sido un sistema de transporte que ha tenido varios años de atraso, con líneas férreas que no han sido del todo renovadas desde su construcción, con un equipo arcaico que ha sufrido un desgaste progresivo y profundo, que ha padecido -- las eventualidades de fenómenos económicos adversos, que ha sufrido los efectos de varios movimientos armados, que han arrastrado de su nacimiento el lastre de una pésima organización financiera, que por añadidura han sufrido las consecuencias negativas de la política militante, de la voracidad y del desenfreno, solo ha podido subsistir por algo que parece sobrenatural.

La falta de una industria pesada --producto de nuestro insipiente desarrollo capitalista-- los ha privado -- de materiales y equipos baratos pues todo ha tenido que comprarse en el extranjero, a precios cada vez más altos, los cuales han sido impuestos por la devaluación de nuestra moneda en determinada época, ya que en la actualidad fabricamos en un muy bajo nivel carros de ferrocarril, pero esto -- no viene a resolver ningún problema económico dentro de -- los ferrocarriles.

Las compañías extranjeras que construyeron -- los ferrocarriles no solo se preocuparon por sentar las bases de esta industria; solo se preocuparon por la exención

de impuestos arancelarios que les otorgaba el gobierno del General Porfirio Díaz para la imputación del tiel y de equipo. Después de los inversionistas privados no obstante que a últimas fechas proclaman su deseo de cooperar para la rehabilitación de las líneas, no han sabido o querido producir los diversos materiales que reclaman la conservación y el funcionamiento del sistema.

El gobierno de la Revolución y los que la han seguido, han podido desarrollar una vigorosa política de -- construcción de presas y caminos por ejemplo, por que han -- podido contar con la meteria prima necesaria; cemento, varilla, etc.. En cambio no han contado con los elementos materiales y el equipo del sistema, ya que como dijimos, las -- compras para el material se tienen que hacer al extranjero y como base el dolar.

Por eso el problema de la rehabilitación ha -- consistido en tener dinero y más dinero, por lo que es necesario un sistema de financiamiento que solo pueda resolverse dentro de una política económica del Estado. Es necesario hacer una planificación y una reestructuración y no solo ~~seamos~~ "sujetos de la eventualidad de una lotería" como -- dijo el Lic. Manuel Riva Palacios en cierta ocasión.

Como hemos estado analizando este superación-

no solo beneficia al transporte en sí, sino también otros renglones económicos y sociales del país.

c).- Los Ferrocarriles como Empresa Pública Descentralizada

Fué el 24 de diciembre de 1940, mediante un decreto expedido por el Congreso de la Unión con base en una iniciativa de ley enviada por el Presidente de la República, General Manuel Avila Camacho, quien apenas tenía un mes de haberse hecho cargo del Poder Ejecutivo, cuando desapareció la administración obrera y se convirtió a los Ferrocarriles Nacionales de México en una empresa al servicio público, administrada por una entidad descentralizada, independiente del gobierno.

La iniciativa de ley fué presentada el 19 de diciembre de 1940, cinco días después, o sea el día 24 la cámara de Diputados la aprobaba sin discusión y con dispensa de trámites.

El dictamen emitido por las comisiones respectivas es particularmente interesante porque puntualiza los desaciertos y las fallas en la concepción de los ferrocarriles Nacionales de México y porque deja demostrado la incapacidad de las líneas para prestar un servicio mejor, que se derivan de una serie de factores que no eran ni podrían ser

atribuibles ni a los trabajadores, ni al gobierno, puesto - que arrancaban de la forma misma de la empresa en 1908. Señalaba así mismo, la falta de un programa de explotación racional de los ferrocarriles en relación con el desarrollo económico de la Nación, programa que no había sido puesto en ejecución porque ni el sistema ferroviario tenía el trazo - que requerían las necesidades nacionales ni los empresarios privados que lo habían administrado supieron colocar por encima de todas las contingencias que surgen de la operación de una empresa, el objetivo de servir a la evolución material del país.

El dictamen de uno de los párrafos sobresalientes expresaba lo siguiente:

"A falta de programa para la explotación racional de los ferrocarriles Nacionales de México es indispensable agregar una serie de abusos y prácticas viciosas. El mal funcionamiento del correo en relación con el patrimonio de los ferrocarriles es uno de estos casos. Otro más importante que el anterior es el de los fletes del gobierno, - este tiene el privilegio de pagar solo un cincuenta por ciento de las tarifas y muchos funcionarios, poco escrupulosos, ordenan el transporte de materiales y mercancías para particulares amparándolas con el privilegio de que el gobierno - disfruta. Otro cargo más grave es el que se refiere al sa-

queo de las arcas de los Ferrocarriles Nacionales de México por resolución dictada por la Junta de Conciliación y Arbitraje, consiste el saqueo en una serie de laudos dictados por la Junta Federal a favor, casi siempre, de antiguos funcionarios que no solo disfrutaron de sueldos fabulosos, sino que en algunas ocasiones defraudaron a la empresa".

Después de eximir de responsabilidades a la administración obrera en la situación difícil y de grave --desequilibrio en que se encontraban las líneas, la comisión dictaminadora del Congreso terminaba su estudio con la proposición de los siguientes puntos:

- 1.- Los ferrocarriles Nacionales deben ser objeto de una completa e inmediata reorganización en beneficio de la economía Nacional.
- 2.- Esta reorganización debe abarcar todos los aspectos de la industria, desde el crédito para la transformación de el equipo, hasta la preparación técnica del personal.
- 3.- Deben estudiar científicamente las tarifas para conseguir el abaratamiento de la vida.
- 4.- Debe impedirse el abuso de la franquicia que disfruta el gobierno para transporte de mercancías y objetos destinados a sus dependencias.
- 5.- Deben revisarse los reglamentos y condiciones de operación de correo y del express con respecto a los ferrocarriles.



6.- Debe impedirse y castigarse de modo ejemplar el saqueo de que viene siendo objeto los ferrocarriles, por parte de funcionarios sin escrúpulos de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

7.- Debe el gobierno de adquirir las empresas que actualmente administran las líneas nacionales y en el caso del Interoceánico transformarlo en un ferrocarril de vía ancha.

8.- Sugiérase al gobierno la fiscalización por parte del -- sindicato de trabajadores ferrocarrileros, de la marcha general y en los trabajos de la empresa.

9.- Sugiérase al gobierno la conveniencia de dedicar la suma de dinero indispensable para la negociación de los ferrocarriles, tomándola principalmente del 10 por ciento de las entradas brutas de la empresa que anualmente proporcionan -- suma importante al propio Gobierno Federal.

A partir de que se aprobó este dictamen o sea desde el día 24 de diciembre de 1940, los Ferrocarriles Nacionales de México dejaron de ser manejados por el sindicato y su administración se confió a una entidad descentralizada que tiene como organismo superior el Consejo de Administración, presidido por el Secretario de Hacienda y la Gerencia General.

d).- La Constante Rehabilitación de los Ferrocarriles Para Hacer Frente a su Progreso.

Como hemos estado analizando, los ferrocarriles han jugado un papel transcendental en la vida económica y política de nuestro país, ya que además de llevar la civilización a poblaciones distantes unas de otras, dieron lugar a la ampliación de nuevos mercados para productos de origen agrícola, minero ganadero, etc., que hasta entonces eran por demás limitados, ya que carecían de salida a otros Estados donde se demandaban volúmenes considerables. Podemos afirmar, confiando en la realidad histórica, que los primeros horizontes de los pobladores induciéndolos a que aceptaran los avances de la técnica que imperaba por esa época, con los consiguientes beneficios que ello reportaba al incorporar al país sectores productores y de consumo en mayor escala.

Como fuimos estudiando, años después, precisamente en el año de 1910, estalla la Revolución de México, durante el cual los grupos en pugna utilizaron en gran parte los ferrocarriles en maniobras militares con el consiguiente deterioro, en algunos casos y hasta con algunas destrucciones totales de las locomotoras, furgones, góndolas, tanques, etc., además con la volucadura de vías y puentes,

incendios de talleres y materiales, sin que las condiciones del país, por largo tiempo, permitieran sufragar los cuantiosos gastos que se requerían para poder reparar los daños sufridos en el sistema ferroviario durante el período de la revolución.

Una vez que se consolidó la paz y sentadas las bases constitucionales, el país a seguido una marcha ascendente y de una manera ininterrumpida por más de medio siglo, período en que se han desarrollado sectores económicos tan importantes como son el industrial, agrícola y comercial y se han creado obras de gran beneficio para la sociedad. Entre estas últimas es de mencionarse los ferrocarriles, que a pesar de las continuas adiciones de capital, para sufragar los gastos de rehabilitación, adquisición de materiales rodantes, con que ha sido dotado por todas las administraciones y el gran impulso que le ha dado el actual régimen, no se ha podido consolidar de un modo tal, como el desarrollo económico lo requiere.

Cuando se ha querido demostrar, los ferrocarriles constituyen en la mayoría de los países, el sistema arterial por donde circulan en forma preponderante la riqueza nacional, por lo que en su construcción, mantenimiento y operación, tienen que estar a niveles satisfactorios a las necesidades en aumento de la industria, comercio, agricultura

ra y demás gestores productivos, para no frenar el desarrollo por la falta de transportes oportunos y suficientes de las materias primas y materiales que requiriesen tanto de los lugares de origen, como de los centros de producción y de ahí a los de consumo.

En las postrimerías de segunda guerra mundial el problema se agravó sensiblemente al grado de que de diez mil a doce mil carros que se cargaban diariamente en todo el sistema, solo lograban mover la mitad de ellos, por carecer del número de locomotoras indispensables para cubrir las necesidades tractivas que se requerían.

Ello con el resultado de tener demoras tanto de lugares de embarque, como por el tiempo transcurrido para ponerse en su destino, dando lugar a la descomposición de las mercancías, perecederas dentro de los carros, perdían parcialmente o totalmente los mercados obtenidos a base de muchos sacrificios.

En aspectos generales, la economía del país se vió resentida por las carencias de artículos de primera necesidad en determinadas zonas del país, que se tuvieron que cubrir con importaciones subsistutivas, las cuales representaban fuertes erogaciones de divisas.

Dada esta situación, las empresas afectadas se vieron obligadas a adquirir y operar por cuenta propia algu

nos carros y locomotoras, además de rentar locomotoras propiedad de empresas americanas, para hacer frente a sus necesidades, aventurando calcular esta inversión efectuada aún-hasta para artículos de primera necesidad para sus trabajadores. No sería aventurado calcular esta inversión efectuada tanto por empresas privadas, como de propiedad estatal - en alrededor de \$ 250 000 000 <sup>00</sup>.

e).- Actual Situación de los Ferrocarriles.

Los planes que se han seguido para la rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales de México, la cual se ha hecho de una manera periódica, van desde la modernización de las vías férreas hasta la ampliación de vías troncales como de otras que soportan fuertes tráficos, adquisición de modernas locomotoras, coches de pasajeros y equipo de carga de diferentes clases, como lo hemos anotado anteriormente en esta época aunque sea en un mínimo, ya fabricamos algunos carros de ferrocarriles.

## Capítulo .III

### La Legislación Sobre los Ferrocarriles Nacionales de México

- a).- Breves Antecedentes sobre Legislación Ferroviaria
- b).- La Ley General de Vías de Comunicación
- c).- La Regulación del Trabajo Ferrocarrilero en la Nueva Ley Federal del Trabajo
- d).- Teoría Integral

## CAPITULO III

## LA LEGISLACION SOBRE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

## a).- Breves antecedentes Sobre Legislación Ferroviaria.

La legislación para nuestros ferrocarriles está muy por debajo de lo que debería de ser la realidad, ya que el reglamento que rige a los ferrocarriles Nacionales de México, data del 16 de diciembre de 1881, en que el Sr. Presidente de la República Don Manuel Gonzalez, expidió el reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles, mismas que establece en su parte relativa, las disposiciones aplicables a todos los ferrocarriles de esa época; fué en noviembre 2 de 1894 cuando el Sr. Presidente General Porfirio Díaz, introdujo modificaciones a la parte técnica, esas disposiciones del siglo pasado son las que regulan y hacen operar nuestros ferrocarriles en esta época, a pesar de la necesidad imperiosa de tener un reglamento que esté de acuerdo a las necesidades actuales de esta importante vía de comunicación. Anotamos que hubo otra expedición de un reglamento de ferrocarriles particulares,-

pero en nada modificó el reglamento antes mencionado; esto -  
fué hecho por el Presidente General Manuel Avila Camacho, el  
9 de agosto de 1944. Estas disposiciones continuan en vigor  
con supuestos creados para el transporte de ferrocarril con  
problemas que en nuestros días no existen, con la circuns--  
tancia especial de que esas disposiciones ya no encajan en  
la época actual y están completamente apartadas de la reali-  
dad de esta época de pleno desarrollo en nuestro país. Pos-  
teriormente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, -  
ha medida que el tiempo transcurre ha dado demasiadas faci-  
lidades a nuestra industria ferrocarrilera.

Con fecha 28 de septiembre de 1932 se promul-  
gó la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la que se -  
incluye en el Tomo I "Comunicaciones Terrestres", Título I  
Ferrocarriles, Capítulo I, reglas generales. Capítulo Segun-  
do Ferrocarriles Particulares, Capítulo Tercero, Explota---  
ción de los Ferrocarriles. Capítulo Cuarto, Tranvías. Esta-  
bleciendo nuevas disposiciones sobre nuestra materia ferro-  
carrilera, de manera que el conjunto de disposiciones, re--  
glamentos, leyes, convenios, estatutos, contratos, circula-  
res y ordenes, se considera necesario e indispensable for--  
mar una codificación ferroviaria de tal modo que haya una -  
ley que sustituya el Libro Primero de la Ley de Vías Genera-  
les de Comunicación y el reglamento, así como decretos y --



disposiciones, estableciendo una legislación unificada y - creando un derecho que bien puede ser el derecho ferrocarrilero.

La causa principal por la cual nuestra industria ferrocarrilera no se desarrolla, radica principalmente en sus fuertes gastos; por consiguiente en problema económico. Los capitales tan grandes por cierto, actualmente invertidos en esa actividad tienen un carácter precario si vemos las necesidades que exige la buena operación de un ferrocarril. Reconocida la forma en que se suplanta ese servicio, quienes administran y trabajan dentro del ferrocarril viven en un ambiente de intranquilidad, temerosos de que en cualquier momento los transportes no ferroviarios, con mejores medios y elementos, apoyados en una fuerte inversión, pero sobre todo respaldado por un fuerte imperativo, el de crear la gran industria del transporte por carretera y el transporte aéreo, logren que los ferrocarriles sean desplazados o fuertemente competidos, razón por la cual ahora encuentran solo el subsistir, procedimiento que induce a una explotación desesperada, situación tan deplorable es solo el producto de las circunstancias.

Los actuales propietarios de camiones de tráfico por carreteras federales con muy contadas y bien conocidas excepciones, actúan en forma negativa para el ferroca--

rril y los ferrocarrileros desexpcionados por no poder encontrar una mejor solución ante esa competencia dual, del transporte aéreo y carretero, solo esperan el mañana cuando les digan; esto se acabó, pues además compiten los oleoductos y gaseoductos, restando fuertes ingresos, por concepto de fletes.

El crédito y una política francamente proteccionista por parte del gobierno, es lo que hace falta al ferrocarril, pues cierto es que todos los ferrocarriles, son subsidiados por el gobierno, pero ese subsidio aún es muy deficiente. Hacemos notar que el ferrocarril de Sonora-Baja California, opera con utilidad y esto se debe a que está bajo la administración directa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

b).- La Ley General de Vías de Comunicación.

Dentro del libro primero con el título de comunicaciones terrestres.

Título Primero - Ferrocarriles.

Capítulo I

Reglas Generales.

Artículo 129.- Las concesiones para la construcción y explotación de ferrocarriles se otorgarán preferentemente;

I) A las sociedades creadas para ese objeto, en el cual el gobierno sea accionista mayoritario; y

II) a las sociedades organizadas bajo el régimen cooperativo, con el mismo objeto.

Las concesiones a que este artículo se refiere, se otorgarán por el plazo que fije la Secretaría de Comunicaciones, que no podrá exceder de setenta años.

Artículo 130.- Para los efectos de esta ley, se entiende -- que una línea de ferrocarril entronca con otra, cuando los rieles de una de dichas vías se unen con la otra, de manera que los carros puedan circular en ambas.

Hay conexión, cuando las rieles de una vía entran en los de otra, en caso de ser diferentes, o cuando -- las vías están construidas de manera que sea preciso transbordo de una a otra vía en el mismo lugar.

Artículo 131.- Las empresas de ferrocarriles y tranvías están obligados a conceder a los inspectores de ferrocarriles y al personal auxiliar de inspección el derecho de viajar a bordo de los trenes de pasajeros, en cualquier coche o carro, en trenes de carga o de trabajo, locomotoras, autovías, carretillas y arzones, a viajar en los vestíbulos de los carros o en el lugar que juzguen más conveniente para el de--

sempañe de su cometido y a transportar libre de pago su equipaje siempre que no exceda de quinientos kilogramos. Para el efecto la Secretaría de Comunicaciones otorgará las credenciales en la forma que prevenga el reglamento respectivo, los que serán expedidos exclusivamente al personal de inspección que aparezca en las nóminas de la dirección de ferrocarriles de la propia Secretaría.

**Artículo 132.-** Las empresas de ferrocarriles están obligadas cuando se hable de las remesas de que habla el artículo 64- y que se transporten de trenes de entero, a correr estos -- con derecho de preferencia sobre cualquier otra clase de -- trenes, excepción hecha de los pasajeros; a adoptar el material rodante o permitir que los embarcadores lo adopten por su cuenta para las necesidades de sus remesas; a suministrar el material de tranvías en buenas condiciones de servicio, -- de manera que se haga un arrastre rápido y eficaz; a tomar las medidas necesarias para que la carga no sufra por movimientos bruscos del tren y a dar aviso oportuno a las líneas férreas en conexión; respecto a la llegada de trenes, a fin de que estén estas listas para correrlos inmediatamente que lleguen a los puntos de conexión.

**Artículo 133.-** Las empresas portadoras están obligadas a -- proporcionar a los embarcadores los carros necesarios para la transportación de mercancías y aceptar en sus líneas ca-

rros de propiedad particular de los que ellos no estén en posibilidad inmediata de proporcionar, obligándose las empresas de transporte a reparar por su cuenta el equipo que se opere en las condiciones antes señaladas, de acuerdo con los contratos relativos que para el caso se celebren.

Artículo 134.- Las empresas de ferrocarriles que, de acuerdo con lo que establece la ley, deban conducir las correspondencias del correo, están obligadas:

I) A proporcionar para el efecto, en cada tren que haga viajes periódicos regulares, ya sea de pasajeros, express, mixtos o de carga, cuando no existen los otros servicios, los carros o departamentos independientes en los mismos, según el volumen de la correspondencia, de manera que haya amplitud necesaria para su cómoda condición y la de los empleados encargados de su cuidado y manipulaciones. Cuando el viaje no lo efectue normalmente el tren, sino un vehículo aislado la obligación se limitará a proporcionar un departamento en él, como se expresa;

II) A dotar de estos carros o departamentos, por su cuenta, con los muebles, aparatos y enseres que indique la dirección de correos y telégrafos como necesarios para la ejecución del servicio postal a bordo, ajustándose para su colocación, forma y dimensiones y demás detalles a los planes que proporcione la propia dirección.

III) Adaptar de buen alumbrado, asear y conservar en estado de higiene y reparar oportunamente también por su cuenta, - los carros, dotándolos de aparatos de alarma y cordón de señales.

IV) A permitir que viajen a bordo de los vehículos en que - se conduzcan correspondencia, los empleados postales referidos, siempre que vayan provistos de las credenciales respectivas.

Artículo 135.- Si un empleado de una empresa de transporte apareciese complicado en algún hecho delictuoso, no podrá - ser aprehendido desde luego, si con ello se transtorna el - servicio. Las autoridades de limitarán a dictar las medidas preventivas necesarias para evitar la fuga, entre tanto se le sustituya en el cargo que desempeña. Las empresas tendrán la obligación de proceder a la sustitución del empleado, tan pronto como el servicio lo permita.

## Capítulo II

### Ferrocarriles Particulares.

Artículo 136.- Los ferrocarriles particulares y los que siendo auxiliares de una explotación industrial, hagan servicios públicos, estarán sujetos por lo que respecta a la explotación de dichos servicios públicos, a las bases que conforme a las prescripciones de esta ley y a sus reglamentos fije la Secretaría de Comunicaciones.

En ellas se determinarán las obligaciones y -  
derechos del permisionario; nombrándose un interventor cuyos  
emolumentos serán cubiertos por aquel.

Los ferrocarriles y los auxiliares de una ex-  
plotación industrial, para hacer servicio público, necesita-  
rán permiso se harán revocables en cualquier tiempo, a jui-  
cio de la propia Secretaría.

### Capítulo III

#### Explotación de los Ferrocarriles.

Artículo 137.- El servicio de carro dormitorio y comedores-  
que proporcionen las empresas ferrocarrileras, serán consi-  
derado como auxiliar de las mismas y estará sujeto igualmen-  
te que los servicios que se presten en dichos carros, a la  
jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones, por lo que  
se refiere a su inspección y a las tarifas que por uno y o-  
tros servicios cobren las empresas respectivas.

Artículo 138.- Todas las empresas de ferrocarril, incluso -  
las que el gobierno Federal posea o administre en todo o en  
parte, estarán obligadas a permitir que por sus líneas circun-  
den trenes pertenecientes a otras empresas ferrocarrileras,  
cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones sea nec-  
sario llegado este caso, se observarán las disposiciones si-  
guientes:

I) Las resoluciones de la Secretaría imponiendo las circula

ción de que se trata se dictarán después de oír a las empresas interesadas, y dejarán de tener efectos al cesar las -- causas que la motivaron;

II) Los trenes circularán con regularidad y conforme a horarios autorizados, que no impidan, embaracen o estorben el -- servicio de la empresa propietaria de la línea;

III) Se pagará por el tránsito de trenes a la empresa propietaria de la vía y previo convenio entre las empresas interesadas, un tanto por ciento de lo que con arreglo a las tarifas vigentes cobre al público la empresa dueña de la -- vía, pero sin que exceda aquel del setenta por ciento; en -- defecto de este convenio se pagará el tanto por ciento que -- fije la concesión de la empresa propietaria de la vía, y en -- defecto de lo convenido o estipulado en la concesión se -- pagará un setenta por ciento; y

IV) La empresa propietaria de la vía suministrará a la que ocupe esta, el agua, combustible, lubricante, tripulaciones y pilotos de que aquella disponga; a falta de convenio en -- lo que disponga la Secretaría de Comunicaciones.

Artículo 139.- Los ferrocarriles están obligados en caso de emergencia a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, sin perjuicio de su servicio, a poner sus líneas telegráficas -- al servicio de la red nacional.

Artículo 140.- Un remitente podrá tomar para sí o para va--



rios un carro por entero, para que en este transporte mercancías de igual o diferente clasificación, siempre que el embarque se haga en un mismo punto de origen y en un solo punto de destino; en este caso, se expedirá una sola carta de porte o conocimiento al remitente que tome el carro y a favor de un solo consignatario, calculándose el flete conforme a la cuota de tarifa de carro por entero correspondiente a la clase superior de mercancías transportadas. Se prohíbe a quienes obtengan esta clase de servicio, especular con el transporte.

c) La Regulación del Trabajo Ferrocarrilero en la Nueva Ley Federal del trabajo.

Nuestra Nueva Ley Federal del Trabajo contiene en el Título VI capítulo V, que comprende de los artículos 246 a 255 y además los actos jurídicos que se presentan ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social por conflictos entre trabajadores ferrocarrileros y empresa, se fundan y se defienden de acuerdo con el contenido de la propia ley Federal del Trabajo, y del contrato colectivo; El departamento legal del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana considera que los casos legales de mayor importancia que existen son los siguientes;

Falta Justificada del trabajo.

Indemnización por muerte del trabajador.

Despido.

Prescripción.

Prescripción en materia laboral.

Accidentes de trabajo.

Actas de investigación administrativa.

Convenios y contratos de trabajo.

Riesgo profesional.

Descuentos en el salario.

Expulsión de los miembros del sindicato.

Descuentos en los salarios para cubrir responsabilidades -  
del trabajador.

Escalafón.

Salario por trabajo de dos turnos.

Suspensión en el trabajo.

Valuación de la incapacidad.

Jubilaciones.

Salarios caídos.

Ebriedad del trabajador como causa del despido.

Nivelación de salarios.

Las demandas presentadas contra los ferroca--  
rriles son las reclamaciones siguientes;

Ascenso.

Asignaciones.

Atención Médica.

Aumento personal o puesto.

Aumento servicio.

Aumento tripulaciones.

Boletines, Vacantes,

Cambios.

Defunciones.

Derechos.

Descuentos.

Destituciones.

Devoluciones.

Disciplinas.

Escalafones.

Habitaciones.

Indemnización.

Jubilación.

Liquidación.

Ordenes de pago.

Pagos.

Perdidas o extravíos.

Reclamaciones.

Sueldos.

Suspensiones.

pago de vacaciones.

En la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, tres de sus catorce grupos están dedicados casi en forma exclusiva, para los asuntos ferrocarrileros.

En el grupo uno, se llaván las demandas contra los ferrocarriles Nacionales de México, de las siguientes especialidades:

Fogoneros	Similares de locomotora
Patieros	Garroteros
Maquinistas	Oficinistas
Conductores de trenes	Llamadores

En el grupo número dos, contra todos los ferrocarriles de recorrido corto, como son; el Pacífico, el Mexi-cao, Chihuahua al Pacífico, etc., abarcando a todo el personal que labora en esos ferrocarriles.

En el grupo número tres, se llevan las demandas contra los ferrocarriles Nacionales de México, de las siguientes especialidades:

Todas las especialidades de fuerza motriz.

Carretilleros	Forjadores
Jefes de estación	Caldederos
Despachadores	Truqueros
Motoristas	Auditores de trenes

Mecánicos	Vigilantes
Jefes de despachadores	Todo el personal de vía
Electricistas	Celadores de electricidad
Telegrafistas	y Telegrafos
Plantas de recuperación de materiales	
Ayudante jefes de despachadores	
Jefes oficinas de telegrafistas	
Contadores viajeros	
Electricistas y similares	
Personal de perteros de coches dormitorio y especiales	
Cargadores, estibadores y demás personal no especificado	
Departamento médico en su personal de afanadoras y todas --	
las servidumbre de los hospitales.	
Funcionarios y oficiales de los departamentos de fuerza mo	
triz y maquinaria y el de vía y de edificios.	
Personal no oficinista del departamento de almacenes.	

d) Teoría Integral.

Me voy a permitir exponer la teoría integral del maestro Alberto Trueba Urbina.

La teoría Integral divulga el contenido del artículo 123 constitucional, identifica este artículo con -

el derecho del trabajo con el Derechos Social.

Para mayor claridad anoto el resumen que hace el Maestro Dr. Trueba Urbina a su teoría;

1.- La teoría integral divulga el contenido del artículo 123 constitucional, cuya grandiosidad insuperada hasta hoy identifica el derecho del trabajo con el derecho social, siendo el primero parte de este. En consecuencia, nuestro derecho del trabajo no es derecho público ni derecho privado.

2.- Nuestro derecho del trabajo a partir del 10. de mayo de 1917, es el estatuto proteccionista y reivindicador del trabajador; no por fuerza expansiva, sino por mandato constitucional que comprende; a los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos, burócratas, agentes comerciales, médicos, abogados, artistas, deportistas, toreros, técnicos, ingenieros, etc., A TODO AQUEL QUE PRESTA UN SERVICIO PERSONAL A OTRO MEDIANTE UNA REMUNERACION. Abarca a toda clase de trabajadores, a los llamados "subordinados o dependientes" y a los autónomos. Los contratos de prestación de servicios del Código Civil, así como las relaciones personales entre factores y dependientes, comisionistas y comitentes, etc., el Código de Comercio son contratos de trabajo. La nueva Ley Federal Del Trabajo reglamenta activi

dades laborales de las que no se ocupaba la ley anterior.

3.- El derecho mexicano del trabajo contiene normas no solo proteccionistas de los trabajadores, sino -- REIVINDICATORIAS que tienen por objeto que estos recuperen la plusvalía con los bienes de la producción que provienen del régimen de explotación capitalista.

4.- Tanto en las relaciones laborales como en el campo del proceso laboral, las leyes del trabajo deben -- proteger y tutelar a los trabajadores frente a sus explotadores, así como las Juntas de Conciliación y Arbitraje, de la misma manera que el Poder Judicial, están obligadas a su plir las quejas deficientes de los trabajadores. (Art. 107, fracción II, de la Constitución). También el proceso laboral debe ser instrumento de reivindicación de la clase obrera.

5.- Como los poderes políticos son ineficaces para realizar la reivindicación de los derechos del proletariado en ejercicio del artículo 123 de la Constitución social que consagra para la clase obrera el derecho a la revolución proletaria podrán cambiarse las estructuras económicas, suprimiendo el régimen de explotación del hombre por el hombre.

En suma la Teoría Integral del Maestro Dr. Alberto Trueba Urbina, entre otras da la explicación en forma-

amplia del artículo 123 de la Constitución de 1917, que fué el primero en consignar derechos y garantías sociales en favor de los trabajadores.

Opino que la Nueva Ley Federal Del Trabajo es superior a la anterior , ya que contiene más prestaciones - que favorecen al trabajador.

Pero desgraciadamente vemos que si la nueva - Ley Federal del Trabajo aspira a la defensa y protección de los trabajadores no debe adoptar principios de paridad procesal, de igualdad entre trabajador y patrón. Si la mencionada ley es como dije anteriormente, una ley protectora del trabajador, en su artículo 253, está violando esta protección, además de ir en contra del artículo 86 de la misma -- ley, del artículo 123 fracción VII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la teoría Integral del trabajo y de la Previsión Social.



## Capítulo IV

### El Salario

- a).- Definición
- b).- Teorías Económicas del Salario
- c).- Denominaciones del Salario
- d).- Prestaciones que Comprende
- e).- Salario Mínimo
- f).- Determinación, Permanencia y Obligato-  
riedad del Salario Mínimo

## CAPITULO IV

### EL SALARIO

#### a) .- Definición.

La palabra salario se toma en consideración - como la más adecuada para indicar el producto del trabajo - de un trabajador. Encontramos que hay gran variedad de términos empleados, como son:

Jornal, sueldo, quincena, mensualidad, raya,- etc..

Vemos en nuestro medio ambiente que el término adecuado, como lo es el "salario" no se emplea con tanta frecuencia, sucede todo lo contrario, los términos más usuales son: "quincena" o la palabra "raya", esta última sobre todo es usual entre el trabajador que labora en fábricas, talleres, etc. y el término "quincena" en trabajadores de mayor categoría o nivel.

En nuestra nueva Ley Federal del trabajo, en su Título III, capítulo V, artículo 82, nos da el concepto de salario que a la letra dice: "Salario es la retribución-

que debe pagar el patrón al trabajador a cambio de su trabajo".

Existen gran variedad de definiciones, como -  
són:

Para Charles Gide, salario es "Toda renta, --  
provecho o beneficio cobrado por el hombre a cambio de su -  
trabajo".(1)

A.Ronart, señala que el salario es "el precio  
que el patrón se obliga a entregar al obrero o empleado a -  
cambio del trabajo suministrado por este". (2)

Schols define al salario como " la compra del  
trabajo de un grupo de hombres, los obreros por un grupo y  
los patronos por otro".(3)

Encontramos que estas definiciones anotadas -  
anteriormente, concuerdan con la definición de nuestra nue-  
va Ley Federal del Trabajo, en el contenido de fondo ya que  
varían unas de otras, pero lo esencial es la retribución --  
que recibe el trabajador por la prestación de sus servicios

La nueva Ley Federal del Trabajo define al -  
salario de una forma general, y como la anterior ley, en --  
que se define al salario como "la retribución que debe pagar

(1) Gide. Economía social.

(2) Ronart. Tratado Práctico de Derecho Civil.

(3) Schlos. Sistemas de Trabajo Industrial.

el patrón al trabajador por virtud del contrato de trabajo! Quiere esto decir que solamente cuando el servicio prestado suponía una relación de derecho del trabajo.

Con el nuevo concepto del salario se tiene - que toda retribución que se recibe al prestar sus servicios una persona debe considerarse como un salario, tenemos como ejemplo al profesionista, que presta sus servicios de forma ocasional, al médico, al ingeniero, al abogado y otros ~~mas~~, al artesano que se ocupa esporadicamente, el peluquero, plomero, jardinero, bolero, etc., en fin, a todos los que de hecho sirven a quienes los ocupan, y dan a estos el pago que se conviene por el servicio prestado; en la pasada ley, este pago no se consideraba como un salario en tanto que su ocupación no obedecía a un contrato de trabajo.

Por lo que es claro que el artículo 82 de la nueva Ley Federal del Trabajo, se ajusta completamente al -- principio constitucional que a trabajo igual, salario igual pues nuestra máxima ley en su artículo 125 Fracción VII lo consagra; consecuentemente, no encuentro fundamento jurídico, ni doctrinal, aún menos humanitario, para que exista una excepción en nuestra Ley Federal del Trabajo al principio - al que me acabo de referir.

b).- Teorías Económicas del Salario.

"Lo que da lugar a la teoría del salario un interés especial es que se liga estrechamente con las condiciones de bienestar de la clase más numerosa, reducida por términos generales a ingresos y gastos sumamente modestos ; los errores que puedan cometerse en este orden de ideas pueden entorpecer las relaciones de los trabajadores con las diversas clases sociales, encausados quizá a realizar actos de violencia". (1)

De todas las definiciones estudiadas anteriormente encontramos que el salario es una retribución que el trabajador recibe por los servicios prestados a un patrón, - ahora bien, el derecho del trabajador a recibir este salario no ha sido estático ni uniforme, sino que ha variado -- con el tiempo y de acuerdo con las doctrinas económicas imperantes, lo que ha traído como consecuencia nuevos ordenamientos dentro de la sociedad.

A continuación trataremos brevemente las principales teorías económicas que se han suscitado en torno a este tema:

1.- Tesis Socialista. Sostiene la socio-planación y la economía dirigida, en donde todavía se conser-

(1) Diccionario Enciclopédico Hispanico Americano.

van las relaciones y actividades entre obrero y patrón, y es el estado quien por medio de su poder conmina a obreros y patronos a realizar su labor en la forma más adecuada para su desarrollo.

Propugna esta teoría por la intervención del estado en la fijación de un salario que permita al trabajador y su familia llevar una vida decorosa.

2.- Teoría de la Plusvalía. La sostiene Carlos Marx. El trabajo según esta tesis debe medirse por tiempo, clasifica el trabajo en general, en dos clases; trabajo simple y trabajo complejo; el primero no requiere preparación del que ejecuta el trabajo, en cambio en el segundo, si se necesita una preparación, de modo que no puede tener el mismo valor el trabajo simple que el trabajo complejo, o sea, que poco tiempo de trabajo complejo, tendría el mismo valor que mucho tiempo de trabajo simple. Se ve en esta teoría -- que no todos los individuos son hábiles, ni trabajan con la misma técnica, ni con los mismos instrumentos lo cual daría por resultado, que la mercancía producida por un hábil sería de menos costo que la producida por el otro, ya que este se tardaría más tiempo en producir una mercancía, se nota que no es el trabajo ejecutado individualmente el que da valor a las mercancías, sino que lo que llaman dentro de esta tesis, el trabajo socialmente necesario.

3.- El Salario Vital. Doctrina sostenida por La Salle, quien establece que el obrero debe percibir como remuneración por su trabajo lo necesario para vivir conforme a sus necesidades en atención a la profesión que ejerce y al lugar que habita.

4.- Doctrinas Católicas sobre Salario. La primera tesis es la del Justo Salario, expuesta por León XIII, en su encíclica Rerum Novarum que dice: "Del deber de conservar la vida, el derecho de procurarse las cosas necesarias para ello. El salario debe ser suficiente para mantener un trabajador sobrio y honesto. Si el trabajador conminado por la necesidad, se ve obligado a aceptar condiciones duras, sufre una violencia, contra la cual protesta la Justicia".

La segunda tesis es la del Salario Familiar, la cual pretende que el salario debe ser conforme al número de personas que dependen del trabajador para subsistir. Esta tesis queda encuadrada en la tesis comunista de "que a cada uno segun sus necesidades".

5.- Ley de la Oferta y la Demanda. Sostenida por las escuelas liberales, quienes toman en cuenta el trabajo como una mercancía cuyo precio debe estar apoyado en la demanda que de ella haga en un momento determinado y la cantidad de oferta que pueda satisfacerla, elevando su pre-

cio cuando haya más demanda que oferta y bajando el precio cuando los factores sean a la inversa.

Al respecto de esta tesis David Ricardo nos dice en su Ley sobre salarios: "El trabajador no puede ganar a la larga más que el mínimo para su existencia, (lo necesario para vivir con estrechez, él y su familia) pues si gana menos perecería poco a poco la población obrera (morirían de hambre los trabajadores y sus familias) y la reducción en la oferta de fuerzas de trabajo hacen subir el salario. Si el trabajador gana más del mínimo de existencia, aumentará como señalaba la experiencia, el número de matrimonios y de nacimientos, y el aumento de la oferta de brazos aumentará la baja de salarios".

Benham en su curso superior de Economía dice al respecto de la tesis antes sustentada, lo siguiente: "en una época se creyó que los salarios influían directamente sobre la magnitud de la población dedicada al trabajo. Se creía que si se aumentaban los salarios reales, aumentaría también el número de niños que sobrevivieran los primeros años de vida por lo tanto, transcurrido algún tiempo también el número de trabajadores, lo cual haría que otra vez se redujeran los salarios, y que una disminución de los salarios reales tendría el efecto contrario, de manera que los dichos salarios reales no podrían sostenerse por mucho-



tiempo por encima o por debajo de cierto nivel... hoy día -- se reconoce universalmente que eran falsas dichas nociones... el nivel de vida de un trabajador depende de su salario y no este de aquel".

c).- Denominaciones del Salario.

Según hemos hecho referencia se encuentra el salario, al igual que el trabajador sujeto a varias denominaciones, ya sea por la calidad del trabajo que desempeña -- se le denomina empleado u obrero, e igualmente a la remuneración que recibe a cambio de su trabajo, se le denomina -- sueldo o salario.

Como se ha anotado anteriormente vemos que -- existen variedad de apelativos para la remuneración del trabajador, en razón al tiempo en que se paga; así la jornada del trabajador puede ser salario o sueldo, según, sea para el trabajador o empleado.

Sin embargo, lo mismo el sueldo que el salario el jornal o cualesquiera otra designación que se le de a la remuneración del trabajador, se encontrará regido por las -- disposiciones reglamentarias del salario.

En otras palabras, para el legislador laboral solo le interesa dejar asentado, la remuneración del traba-

jador por sus servicios, el que este se encuentre protegida o garantizada por la ley, sin tomar en cuenta el nombre que dentro del lenguaje común se le pueda dar.

d).- Prestaciones que comprende.

El salario puede integrarse por una sola o varias prestaciones, pero, en todo caso, el salario necesita comprender como prestación inicial una cantidad de dinero efectivo. Esto significa que las prestaciones que forman o pueden formar parte del salario, se dividen en; prestaciones de base y prestaciones complementarias; las primeras tienen que ser siempre y según acabamos de indicar en efectivo, en tanto que las segundas pueden revestir diversas formas y naturaleza. (1)

Se puede decir que el salario de un trabajador no solo comprende el dinero que recibe en un tiempo por prestar sus servicios, sino que también las gratificaciones, manutención, habitación, en fin, cualquier entrega que se le haga por prestar sus servicios.

Dentro de las prestaciones que constituyen el salario hay cuatro que tanto por su importancia, por el uso constante que de ellas se hace, como por las discrepancias-

(1) Mario de la Cueva.

que dentro de la doctrina del Derecho Laboral se han suscitado en torno de ellas, ofrecen especial interés para su estudio, estas son: Los viáticos, la propina, las asignaciones familiares y la participación obrera en las utilidades de la empresa.

a). Viáticos.- Los viáticos no los podemos considerar como parte integrante del salario, pues estos solo se otorgan a quienes desempeñan su labor fuera del lugar donde residen, como ocurre con agentes vendedores; si se toma en cuenta que estos viáticos están destinados específicamente a cubrir erogaciones que el empleado no haría en el lugar de su residencia, hemos de concluir que no forma parte del sueldo fijado a dicho empleado, ya que no se le entrega a cambio del trabajo que desempeña, sino para un fin específicamente señalado, tendiente a la realización de su trabajo. Al fijar el monto del salario se tendrán en cuenta las necesidades del trabajador como jefe de familia, previendo que este sea suficiente a su manutención y alojamiento en su lugar de residencia; más, si el trabajador viaja,-- tendrá derecho a que se compensen los gastos de habitación y alimentación que necesite durante su trabajo fuera de su residencia.

Lo antes expuesto lo encontramos consignado en los artículos 30 y 28 de la Nueva Ley Federal del Trabajo.

Artículo 30 de la citada Ley, nos dice: " La prestación de - servicios dentro de la República, pero en lugar diverso de - la residencia habitual del trabajador y a distancia mayor - de cien kilómetros, se regirá por las disposiciones conteni - das en el artículo 28, fracción I, en lo que son aplicables.

Artículo 28, fracción I.- "Las condiciones de trabajo se ha - rán constar por escrito y contendrán para su validez las es - tipulaciones siguientes:

- a) Los requisitos señalados en el artículo 25.
- b) Los gastos de transporte, repatriación, traslado hasta - el lugar de origen y alimentación del trabajador y de su fa - milia en su caso, y todos los que se originen por el paso - de las fronteras y cumplimiento de las disposiciones sobre - migración o por cualquier otro concepto semejante, serán por - cuenta exclusiva del patrón. El trabajador percibirá íntegro - el salario que le corresponda, sin que pueda descontarse -- - cantidad alguna por esos conceptos.
- c) El trabajador tendrá derecho a las prestaciones que otor - guen las instituciones de seguridad y previsión social a -- los extranjeros en el país al que vaya a prestar sus servi - cios. En todo caso, tendrá derecho a ser indemnizado por -- los riesgos de trabajo con una cantidad igual a la que seña - la esta ley, por lo menos.

b) La Propina.- Nos toca analizar si la propina puede considerarse como parte integrante del salario y - por lo tanto exigible al patrón.

La propina para el maestro Mario de la Cueva- (1) la define como "Una cantidad de dinero que entregan los clientes de una negociación, independientemente del precio que pagan por las mercancías adquiridas o consumidas o por servicios recibidos, al trabajador **que personalmente** los atendió y cuyo objeto es testimoniar satisfacción por el **trato** recibido."

Para el maestro de la Cueva existen dos sistemas al respecto de la propina: el alemán y el latino; El sistema alemán consiste en incluir un tanto por ciento del consumo o precio del servicio como propina fija y uniforme que se obliga a pagar el cliente en la misma cuenta; en tanto que el sistema latino se deja a voluntad del consumidor el dar o no propina.

Voirin (2) respecto a este tema, nos dice: que la tendencia ha sido, el ir convirtiendo la antigua propina por voluntad a la propina por obligación, la evolución parece ir en el sentido de la propina y tarifada, colectiva y - sujeta a centralización, pues empezó siendo gratuita y fa--

(1) Mario de la Cueva.

(2) Voirin. Etude Juridique du Pourboir.

cultativa, espontanea, individual y directa y se ha convertido en obligatoria, fija en su cuantía, colectiva y distribuida por el principal, entre sus subordinados.

A pesar de la diferencia de sistemas, no se puede considerar a la propina como parte integrante del salario y por lo mismo no es exigible jurídicamente al patrón.

Las críticas que hace el maestro Mario de la Cueva a la propina como parte integrante del salario, que se refieren a la naturaleza de la misma dentro de la relación de trabajo diciendo: Que la relación individual de trabajo comprende cinco términos: el trabajador, el patrono, - la prestación de un servicio personal, la subordinación del trabajador al patrono en la prestación del servicio y la retribución. Si falta uno de estos elementos desaparece la relación de trabajo. Ahora bien, la propina no es una retribución pagada por el empresario, ni constituye una obligación a su cargo, por lo que la relación jurídica en la que se estipula que la retribución del trabajador consistirá en propinas, no es relación de trabajo.

La propina no puede asimilarse al salario a comisión; ya que este, es la retribución que paga el empresario por cada una de las operaciones que realiza el trabajador en beneficio de la empresa; en el salario a comisión, el adquirente de las mercancías paga exclusivamente el valor

de las mercancías, en tanto que la propina es la cantidad - que cubre el beneficiario de los servicios, no por el valor de ellos, sino, para testimoniar su satisfacción por el tratamiento que recibió.

Nuestra nueva Ley Federal del Trabajo considera a la propina como parte integrante del salario, en su artículo 346, en el título Vi, Capítulo XIV que a la letra dice: "Las propinas son parte integrante del salario de los - trabajadores a que se refiere este capítulo, en los términos del artículo 347."

Los patronos no podrán reservarse ni tener -- participación alguna en ellas."

Artículo 347.- "Si no se determina, en calidad de propina, - un porcentaje sobre las consumiciones, las partes fijarán - el aumento que deba hacerse al salario de base para el pago de cualquier indemnización o prestación que corresponda a - los trabajadores, El salario fijado para estos efectos será remunerador, debiendo tomarse en consideración la importancia del establecimiento donde se presten los servicios."

c) Asignaciones Familiares.- "Las asignaciones familiares son el subsidio que se cubre a los trabajadores - por el hecho del nacimiento de sus hijos y que perdura mientras los hijos no alcanzan una edad determinada o terminen - el período de enseñanza obligatoria."

Las asignaciones familiares son una prestación extra que recibe el trabajador, destinada a proteger su familia **igualando** los mayores gastos que le origina una familia numerosa, con una mayor entrada económica. Esto tiene por objeto según el maestro García Oviedo (1) un doble propósito; estimular el matrimonio y la procreación de hijos y **otorgar** a la familia el nivel de vida que puede alcanzar una familia menos numerosa.

El problema que se nos plantea es sobre si la asignación familiar forma o no parte del salario. Al definir el salario decíamos que este es la remuneración que recibe el trabajador a cambio de sus servicios, luego la asignación familiar que es una prestación que se concede, no a cambio del trabajo del empleado, sino en razón de sus necesidades familiares no puede considerarse como parte integrante del salario.

d) Participación de los Trabajadores en las Utilidades de la Empresa.- Nos toca referirnos finalmente, dentro de las prestaciones accesorias al salario, a la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas. Anteriormente se consideraba, tanto por patronos como por trabajadores que dicha participación era una aberración en las relaciones laborales. Aducían los primeros que (1) Maestro García Oviedo.



dicha participación traía aparejada, ineludiblemente la intervención de los obreros en la dirección de la empresa, y los segundos, el que dicha percepción tendería a hacer desaparecer las conciencia de clase del asalariado, convirtiéndolo en socio industrial, así como que los patronos se escudarían en esto para rehuir el pago de altos salarios base, - la objeción hecha por el sector patronal no tiene en si mayor importancia, pues las legislaciones modernas habilidosamente han salvado ese obstáculo tomando como utilidades base para los fines de participación obrera "los resultados" de la manifestación del impuesto sobre la renta y otorgando incluso a los sindicatos derechos para denunciar las irregularidades en dichas manifestaciones, para que la Secretaría de Hacienda pueda investigar sin necesidad de que intervengan los dirigentes obreros."(1)

Podemos decir que no es posible concebir una - relación laboral en la cual el obrero solamente reciba, a - cambio de sus servicios, una parte de las utilidades inciertas que dicha empresa pueda obtener, pues es propio del derecho Laboral el buscar un mínimo de seguridad para el obrero, quien solo cuenta con sus brazos para su sostenimiento y el de su familia y por lo tanto debe estar protegido por un salario base suficiente a cubrir sus necesidades, en ra-

(1) Mario de la Cueva.

zón de lo cual, su conciencia de clase, de asalariado, no - tendrá por que sufrir merma, ya que seguirá trabajando con la empresa, con la concesión de mayores condiciones económicas de base y aparte, en el caso de que se produzcan utilidades en la empresa, podrá participar en unión del capital - en un equitativo reparte de estos, sin que quede expuesto a los riesgos de la producción.

"La participación obrera en las utilidades de la empresa, no es la supresión del asalariado como sistema de producción, ni es tampoco se substitución de salario. En esa virtud, la participación obrera en las utilidades tiene que dejar subsistir, en toda su integridad, los principios del derecho del trabajo acerca del salario. Los salarios -- tienen que regirse por sus normas y, en consecuencia, de acuerdo con ellas aumentar o disminuir, esto, el aumento o - la disminución de los salarios tiene que regirse por las reglas principales; por una parte las necesidades de los trabajadores y el costo de la vida y por otra, las posibilidades de las empresas. La participación en las utilidades es un elemento distinto y, según tratamos de demostrar tiene un -- fundamento propio, el salario es la remuneración por el servicio prestado, en tanto la participación obrera en las utilidades, es la distribución equitativa de los resultados -- que se obtiene en la combinación de los factores fundamenta

les de la producción; Trabajo y capital.

El artículo 123 de la Constitución Política - de México en su fracción VI dice.... En toda empresa agrícola, comercial, fabril o minera, los trabajadores tendrán de recho a una participación en las utilidades," El mismo ordenamiento en su fracción IX estipula: "Que serán las comisiones especiales del salario mínimo las que tendrán a su cargo la determinación de las utilidades que deban repartirse entre los trabajadores."

Nuestra nueva Ley Federal del Trabajo consagra la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, en su Título III, Capítulo VIII, de los artículos 117 a 131.

e).- Salario Mínimo.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 123, fracción VI, estipula: "El salario mínimo que deberá disfrutar el trabajador, será el -- que se considere suficiente, atendiendo las condiciones de cada región, para satisfacer las necesidades normales de la vida del obrero, su educación y sus placeres honestos, considerándolo como jefe de familia."

La fracción IX del mismo artículo estipula: -

"La fijación del tipo del salario mínimo y de la participación en las utilidades a que se refiere la fracción VI, se hará por comisiones especiales que se formarán en cada municipio, subordinadas a la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, que se establecerá en cada Estado. En defecto de esas comisiones, el salario mínimo será fijado por la Junta Central de Conciliación Y Arbitraje respectiva.

Nuestra nueva Ley Federal del Trabajo regula el salario mínimo en su título III, capítulo VI, del artículo 90 al 97.

Artículo 90.- "Salario mínimo es la cantidad menor que debe recibir en efectivo el trabajador por los servicios prestados en una jornada de trabajo."

El salario mínimo deberá ser suficiente para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia en el orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de sus hijos."

Sintetizando los anteriores preceptos, podemos decir que como su nombre lo indica, el salario mínimo, es aquella cantidad cuyo monto es indispensable para la satisfacción de las necesidades de un trabajador y su familia en una zona determinada, independientemente de la pujanza o fracazo de la industria en que labore, la que no determinará el aumento o disminución de necesidades que tenga dicho-

trabajador, pues estas serán siempre las mismas y siempre - deberá el legislador tratar de fijar un mínimo que las satisfaga, sin que esto impida a los obreros ejercitar sus derechos sobre una industria prospera para que mejore sus salarios, pero como resultado de un acuerdo colectivo entre - los trabajadores y patrones de dicha industria.

f).- Determinación, Permanencia y obligatoriedad del Salario Mínimo.

Los órganos encargados por la nueva Ley Federal del Trabajo de fijar el salario mínimo són:

I.- La Comisión Nacional de los Salarios Mínimos.

II.- Las comisiones regionales de los Salarios Mínimos.

Las anteriores comisiones están reguladas en la nueva Ley Federal del Trabajo en el Título II, Capítulo VI, Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, del artículo 551 al 563, y las comisiones regionales de los salarios mínimos, en el Capítulo VII del mismo Título, del artículo -- 564 al 569.

Permanencia del Salario.

Con respecto al tiempo, la vigencia de los salarios mínimos está directamente relacionado a cualquier va

riación en las condiciones económicas de la región sobre la cual se aplica, pues si bien se da un tiempo fijo para fijación de nuevo salario mínimo que es de dos años, estos pueden revisarse con anticipación si hay un cambio dentro del nivel económico de la zona.

Artículo 570 de la nueva Ley Federal del Trabajo.- "Los salarios mínimos se fijarán cada dos años y comenzaran a regir en enero de los años pares. A este fin, la convocatoria para la designación de los representantes de los trabajadores y de los patronos se hará por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social en el año impar que corresponda."

#### La Obligatoriedad de los Salarios Mínimos.

Es de suponer, que cualquier sueldo inferior entregado al trabajador a cambio de su trabajo, sea a este derecho a exigir al patrón el faltante para completar el mínimo, siendo nulo cualquier pacto en contrario; De la misma forma será automático el cambio de salarios a los trabajadores que perciban el salario mínimo cuando este varíe. Al variar el salario mínimo fijado por los órganos competentes, el patrón tiene la obligación de variar el mínimo que pagaba a sus trabajadores y ajustarlo al nuevo tipo, refiriéndose se esta obligación exclusivamente a los salarios mínimos, -

pués los salarios superiores a el mínimo serán fijados mediante convenios entre patrón y trabajador.

## Capítulo V

### Principio de Igualdad del Salario

- a).- Explicación
- b).- Ejecutorias



## CAPITULO V

## PRINCIPIO DE IGUALDAD DE SALARIO

## a).- Explicación.

Como hemos anotado anteriormente el artículo-123 fracción VII de nuestra Constitución Política, nos habla de la igualdad de a salario igual, trabajo igual, sin importar sexo, o nacionalidad del trabajador, lo único que pretende es que el trabajador sea remunerado por su labor realizada sin tomar en cuenta la cualidad del individuo para poder realizar sus labores.

Nuestro Constituyente con un criterio ampliamente justo, encuadró este principio dentro de nuestra Carta Magna, tomando en cuenta aspectos sociológicos y económicos, en donde una ley Federal no debe pasar por encima de este principio en perjuicio de la clase más débil, que es la clase trabajadora y que lejos de proteger a esta clase, al violar el principio mencionado pasa por encima de un de-

recho tan primordial como lo es el de obtener un salario - justo y equitativo.

La única razón posible que puedo encontrar para que se viole este principio es la de que una institución descentralizada como lo son los Ferrocarriles Nacionales de México y otras que operando con pérdidas considerables, quiera el legislador disminuirlas, sacrificando derechos de la clase trabajadora.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha tenido que resolver mediante sus ejecutorias, problemas que van en contra del principio consagrado en el artículo 123 - fracción VII.

Vemos que nuestro máximo Tribunal ha resuelto problemas relacionados al artículo 86 de la anterior Ley Federal del Trabajo, que ha sido modificado por la actual Ley, en su redacción, pero no en su substancia, habiendo quedado con el mismo número 86.

Artículo 86 de la pasada Ley. "Para fijar el importe del salario de cada clase de trabajo, se tendrá en cuenta la cantidad y calidad del mismo, entendiéndose que para trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficacia también iguales, debe corresponder salario igual, comprendiendo en este, tanto los pagos hechos por cuota diaria, como las gratificaciones, percepciones, habitación y cual--

quier otra cantidad que sea entregada a un trabajador a cambio de su labor ordinaria; sin que se puedan establecer diferencias por consideración a edad, sexo o nacionalidad."

Artículo 86 de la actual Ley.- "A trabajo igual, desempeñado en puesto, jornada y condiciones de eficacia también iguales, debe corresponder salario igual.

b).- Ejecutorias.

La suprema Corte de Justicia de la Nación ha tenido que resolver mediante sus ejecutorias problemas que van en contra del principio consagrado en el artículo 123, fracción VII de nuestra Constitución y del mencionado artículo 86.

El artículo 123, fracción VII, a la letra dice: "Para trabajo igual debe corresponder salario igual, sin tener en cuenta sexo ni nacionalidad."

Dichas ejecutorias s'n:

Ejecutoria de 14 de julio de 1936, Toca 1435/36/1a. Edmundo Peña y Socios:

"Tratándose de reclamaciones sobre nivelación de salarios, corresponde a la parte demandada, cuando pretende negar ese derecho, acreditar que los trabajadores -- que solicitan esa nivelación de sueldos, no desempeñan tra-

bajo igual al que se retribuye en mayor proporción a otros u otros trabajadores respecto de los que piden esa nivelación. Si una empresa, pasando sobre las estipulaciones del contrato de trabajo, otorga a determinado empleado mayor salario del que debe corresponderle, según el contrato respectivo, por ese solo hecho reconoce implícitamente que ese trabajo deber ser mejor remunerado y si el empleado es cuestión desempeña los mismos servicios, dentro de reconocida igualdad de condiciones y eficacia respecto de otros trabajadores o empleados, es evidente que a todos por igual debe corresponder en su retribución el aumento de la diferencia resultante, ya que de lo contrario se violarían, en perjuicio de los trabajadores a quienes no se otorgara el aumento de salarios correspondiente, las disposiciones expresas contenidas en la fracción VII de artículo 123 y del artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo.

Es de mencionarse que en el mismo sentido de esta ejecutoria, se dictaron las siguientes; 4 de abril de 1940, Amparo Directo 9157/39/la., Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros; y 19 de septiembre de 1940, Amparo Directo 3091/40/la., Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Ejecutoria de 8 de enero de 1948, Amparo Directo, 2579/47/la., José Pavón y Coags.;

"El artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo establece como elementos esenciales, que el trabajo se desempeñe en puesto, jornada y condiciones de eficiencia iguales, y que, para fijar el salario, se tendrá en cuenta la calidad y cantidad del mismo. Ahora bien, siendo la parte actora la que sostiene que se encuentra en el caso previsto por el indicado precepto, alegando tener derechos a un salario de mayor cuantía porque desempeña igual puesto en igual jornada, con igual rendimiento en calidad y cantidad e idéntico por su eficacia a la de otros trabajadores, que mencionó como base para la comparación del trabajo e igualación del salario reclamado, debe decirse que esa dicha parte actora y no a la demandada a quien corresponde acreditar la existencia de los requisitos indispensables para que prospere la acción de nivelación de salarios."

En el mismo sentido de esta ejecutoria se dictó la ejecutoria de 29 de abril de 1948, Amparo Directo, --- 40 98/47/2a., Fortino Treviño C.

La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje dictó un Laudo, que es importante mencionar; Grupo Especial Número Trece, el 19 de marzo de 1947, Rodolfo Pérez Sandi vs, Petróleos Mexicanos.

"Una de las finalidades del contrato colectivo de trabajo es establecer las categorías de los trabajadores

y los salarios que corresponden a cada categoría, determinación del contrato colectivo de trabajo que tienen como finalidad realizar el principio de igualdad consignado en la --fracción VII del artículo 123 de nuestra Constitución. Y no solo es una finalidad del contrato colectivo colectivo la --clasificación en categorías y la fijación de los salarios, --sino que pertenece a dicha clasificación a la esencia misma del contrato colectivo de trabajo. Por otra parte, este convenio sirve para establecer las normas a las que deberá ajustarse el trabajo independientemente de las personas que lo presten; precisamente por esto, en los tabuladores de salarios, que son uno de los capítulos fundamentales del contrato colectivo de trabajo, se establecen las categorías de los trabajadores y los salarios de cada categoría, de tal manera que, cualesquiera que sea el trabajador que ocupe un puesto dentro de una categoría, debe percibir el salario fijado para el total de los trabajadores de la misma categoría. En estas condiciones, todos los trabajadores de la misma categoría perciben y deben percibir el mismo salario, pues en otra forma rompería el principio de igualdad de salarios y se haría inútil la celebración del contrato colectivo de --trabajo; los empresarios, una vez celebrado un contrato de trabajo y fijadas las categorías de trabajadores y sus salarios, no pueden modificar los términos de ese contrato co--

lectivo de trabajo, ni estipular un salario mayor para uno o más trabajadores, sin que automáticamente, nazca el derecho para los restantes trabajadores, de la categoría de percibir el mismo salario; esto es, establecidas en el contrato colectivo de trabajo las categorías de los trabajadores y salarios, si se otorga a uno de los trabajadores de la categoría, un salario mayor, tienen derecho los demás a que se les pague el mismo salario. En efecto, el principio contenido en la fracción VII del artículo 123, tiene por objeto la realización del principio de igualdad para todos los trabajadores, y es un principio obligatorio para el patrono, quien no puede favorecer a un trabajador; por esto, la doctrina establece que cuando un empleador otorga a un trabajador una ventaja mayor de las consignadas en la Ley Federal del Trabajo o en un contrato colectivo de trabajo, automáticamente obtienen los demás trabajadores el derecho a las mismas prestaciones. El contrato colectivo de trabajo, por otra parte, y de conformidad con lo estipulado en la Ley Federal del Trabajo y en las normas del propio contrato colectivo de trabajo, al señalar las categorías de los trabajadores y sus salarios, tienen en cuenta el trabajo que los mismos deben desempeñar en cada categoría y la retribución correspondiente a dicho trabajo, de tal manera, que, después de la clasificación en categorías, se puede hablar de una -

presunción en el sentido de que los trabajadores de cada categoría tienen la obligación de desempeñar y desempeñan determinadas cantidades de trabajo. En estas condiciones, si el empresario diera a un trabajador de una categoría un salario mayor, debe pagar el mismo salario a los restantes obreros, a menos de que el trabajador hubiera sido cambiado de categoría o, aún rindiendo un trabajo semejante y comprendido en la categoría, por sus caracteres especiales de intensidad o calidad fuese superior al trabajo que, conforme al contrato colectivo de trabajo, correspondía desempeñar a los trabajadores de la misma categoría. Pero cuando tal cosa ocurra, es el patrón a quien toca probar que existe una razón para romper los términos del contrato colectivo de trabajo y beneficiar al trabajador. Es cierto que la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación y esta Junta Federal de Conciliación y Arbitraje han sostenido que cuando se intenta una acción de nivelación de salarios, corresponde a los trabajadores demostrar que el trabajo que desempeñan es análogo en cantidad, intensidad y calidad al trabajo del obrero que sirve de base a la comparación, pero esta tesis no es aplicable cuando existe celebrado un contrato colectivo de trabajo y cuando los trabajadores han sido clasificados en categorías, por que los empresarios no pueden modificar los términos del contrato colectivo de trabajo y menos



destruir su finalidad, que es la fijación de iguales condiciones de trabajo para los obreros de una misma categoría, por lo que, cuando el patrono asigna a un trabajador de categoría un salario mayor del que corresponde, toca a él -- justificar la causa de la violación del contrato colectivo de trabajo, que no puede ser otra cosa que el cambio de categoría del obrero o el mejor trabajo que está rindiendo."

Ejecutoria de 13 de mayo de 1940, Amparo Directo 550/40/2a., Roberto Millán:

"Aún cuando es verdad que el término trabajo-igual que consigna el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo se relaciona también, y no en forma exclusiva, con la identidad de categoría, de cargo o de designación del cargo respecto de los trabajadores de una empresa, es ilógica la conclusión de que por esa simple identidad, la remuneración que deba pagarse por sus servicios a los trabajadores que tengan la misma categoría o designación, deba ser necesariamente igual, pretendiendo desconocer que tal remuneración debe corresponder más directamente y sobre todas las cosas, a la cantidad y calidad del trabajo desempeñado, según se desprende del citado precepto, el cual si bien establece que el trabajo desempeñado en igualdad de puesto, de jornada y de eficacia debe ser retribuido con la misma remuneración a todos los trabajadores que dentro de una empresa se hallen-

prestando servicios en esas condiciones, no lo hace en forma redundante, sino sobreentendiendo que esas mismas condiciones presuponen uniformidad respecto de la cantidad y calidad del trabajo realizado, o sea, que es la cantidad y calidad del trabajo lo que debe servir de base para fijar el importe del salario, y que es la igualdad de condiciones en la prestación del servicio la que, presuponiendo la igualdad en la cantidad y calidad, determina la uniformidad de remuneración para todos los trabajadores que dentro de una empresa presten sus servicios en esas condiciones; de aceptarse el criterio de que el término trabajo igual, que consigna la ley, solo se refiere a la identidad de categoría o del puesto desempeñado, se llegaría al absurdo de que la reclamación sobre nivelación de salarios, de un trabajador que dentro de una negociación solo tuviera reconocido el cargo de mecanógrafo, pongamos por caso, y que a pesar de ello desempeñara efectivamente funciones o servicios correspondientes a un empleado de categoría superior, debería estimarse carente de base, a pesar de que hubiese justificado que merecía una remuneración mayor por la cantidad y calidad de trabajo que efectivamente realizaba, tan solo porque no se había acreditado a la vez, que tuviera la categoría o designación que, dentro de la propia negociación, se reconocía a otro diverso empleado que desempeñaba igual trabajo y res

pecto de cuyo salario exigía el reclamante la nivelación del que a él se le había venido pagando."

Ejecutoria de 13 de noviembre de 1936, Amparo directo, 4962/36/2a., Francisco M. Bernardini.

"Si examinamos detenidamente las disposiciones contenidas, tanto en la fracción VII del artículo 123, como en el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo, preceptos que de manera general establecen que para trabajo igual, ~~dé~~ **sempañado** en puesto, jornada y condiciones de eficiencia -- también iguales, debe corresponder salario igual, sin que se pueda establecer diferencias por consideración a edad, sexo o nacionalidad, bien podríamos creer que el espíritu de esas disposiciones no es otro, sino el de impedir únicamente que, dentro de una misma negociación y en un momento dado, dos o breros o empleados que desempeñen trabajos iguales y respecto de los cuales concurren las demás condiciones apuntadas, perciban remuneraciones desiguales; pero es evidente que - las citadas disposiciones no condicionan su aplicación, exclusivamente, al caso en que dos o más obreros están pres-tando servicios iguales en el mismo momento o, en otras palabras, que esas disposiciones como puede apreciarse de la simple lectura de los preceptos relativos, no exigen como-requisito se su aplicación, la simultaneidad del trabajo; y si esto es así, no existe razón, ni lógica, ni jurídica, pa

ra que esos preceptos no se apliquen en aquellos casos en que, como en el presente, la nivelación de los sueldos se exige, no en relación con los que percibe otro trabajador también en servicio en el mismo momento, sino en relación con los que percibía el antecesor del reclamante, a quien este último vino a substituir en el cargo que aquel desempeñaba. Y aunque respecto de este criterio podría aducirse, seguramente, la objeción de que el monto de la remuneración que deba pagarse o se paga por determinado empleo no puede ser siempre la misma, puesto que su regulación está sujeta, en toda empresa, en toda negociación y en general, respecto de cualquier entidad o persona a fluctuaciones de muy diversa índole, entre otras, a la variación de condiciones económicas de la negociación o del particular; el mayor número de obligaciones impuestas al trabajador por virtud del contrato colectivo de trabajo; a la mayor o menor experiencia, preparación o eficiencia del mismo trabajador para el desempeño de sus labores, etc., sin embargo, tal objeción resulta ineficaz por cuanto que, sin desestimar en modo alguno que la determinación del monto del salario y de sus variaciones está íntimamente relacionado con toda esa serie de fluctuaciones y circunstancias de que se ha hablado, es necesario reconocer que es a la negociación o al particular, en -

su caso, a quien corresponde justificar plenamente los motivos por los que, después de haber venido pagando a una persona determinada remuneración en determinado empleo disminuye el monto de aquella cuando ese mismo puesto lo ocupa persona distinta; del mismo modo que le corresponde justificar las causas por las que disminuye el monto del salario de -- una misma persona."

Ejecutoria de 12 de junio de 1942, Amparo directo, 7050/40/2a., Franco Aguilar Ernesto.

"Para que en principio pueda operar la acción a que se refiere el artículo 86 de la Ley Federal del Trabajo, en concordancia con la fracción VII del artículo 123 -- constitucional, se requiere de la existencia de la disparidad que la motive sea actual, es decir, se necesita la presencia de dos o más individuos con salarios distintos en -- cantidad, no obstante que los servicios sean idénticos en -- intensidad, calidad y condiciones. Pero esto no es aplicable cuando un obrero exige que se le señale un jornal determinado por manifestar que ha venido a substituir a diverso trabajador ya separado y que devengaba un sueldo superior, ya que estos hechos, típicamente, constituyen la pretensión de asignación de puestos, sujeto a demostración mediante elementos bastantes para inferir que el substituyó en todas --

las labores de aquél cuyas relaciones obrero-patronales, que daron extinguidas o suspensas."

La parte final de esta ejecutoria es algo **confusa**, pero el hecho real es que se negó la **procedencia** de - la acción.

## CONCLUSIONES

1.- Es necesario, el máximo de apoyo económico a nuestros ferrocarriles por parte del gobierno, para -- contar así con un util medio de comunicación, que de beneficios sin tener que recurrir para solventar déficits económicos, a sacrificar derechos de los trabajadores.

2.- Debe regularse jurídicamente a los ferrocarriles, en términos más adecuados para prever la solución de problemas presentes y futuros no lejanos; ya que solo -- así se solucionaría el problema económico que arrastran como estas, las instituciones descentralizadas.

3.- Siendo los ferrocarriles una de nuestras vías de comunicación más importantes, es por consiguiente -- fuente de trabajo para un gran número de mexicanos, por lo que no debe ser medio de explotación de los propios trabajadores para salvar intereses que están mucho muy debajo del derecho de obtener una justa retribución de acuerdo con el esfuerzo realizado por el trabajador.

4.- Como he venido exponiendo en este trabajo, tratando de señalar que el artículo 253 de la nueva Ley Federal del trabajo, va en contra de un principio consagrado en nuestra Carta Magna, precisamente en el artículo 123 --

fracción VII. Por lo que considero que el Legislador de -- 1969 pasó por encima de todo ese derecho social que se lo-- gro con una revolución que costó muchas vidas.

5.- De acuerdo con la Teoría Integral del Maes- tro Dr. Alberto Trueba Urbina, el caracter proteccionista - del artículo 123 constitucional dejó de existir al haberse- legislado, en el sentido, que entre otros artículos, se le da al artículo 253 de la nueva Ley Federal del Trabajo por- la única posible causa de evitar más pérdidas de una defi-- ciente y burócrata administración, que es la que existe ag- tualmente en los Ferrocarriles Nacionales de México. La nue- va Ley pasó por encima de la ya mundialmente reconocida Teo- ría Integral y de nuestra Constitución Política.

6.- Considero que además de ir el artículo -- 253 en contra de nuestra Constitución, es contradictorio a un artículo netamente Constitucional como lo es el artículo 86 de la mencionada Ley.

7.- Del presente estudio concluyo, que la úni- ca solución posible, consiste en la derogación del artículo 253 de la nueva Ley Federal del Trabajo. Afirma el destaca- do Dr. Alberto Trueba Urbina que "ESTA DISPOSICION ES PELI- GROSA, PUES NO OBSTANTE QUE SE CUBRE APARENTEMENTE SU INCONS- TITUCIONALIDAD, SU APLICACION LIJERA PUEDE ENTRAÑAR SERIOS- PERJUICIOS A LOS TRABAJADORES".



Toda oposición a los principios emanados del artículo 123 Constitucional y que sacrifiquen un derecho -- tan grande, el de "A TRABAJO IGUAL SALARIO IGUAL", a más de ser inconstitucional impide toda función protectora y reivindicadora del trabajador, y por lo mismo debe ser derogada.

## BIBLIOGRAFIA

Diversos decretos en materia de ferrocarriles

Diego G. Lopez Rosado, Problemas Económicos de México  
Ed. Manuales Universitarios, Esc. de Economía.

Manuel N. Roda, Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrile-  
ro. Ed. en México (1890-1943) (1944)

La deuda Exterior de México, Secretaría de Hacienda y Crédi-  
to Público. Ed. "Cultura", Mexico.

Vicente Fuentes Díaz, El Problema Ferrocarrilero de México,  
Ed. Del Autor.

Primer Seminario Nacional de Ferrocarriles.  
Ed. Comisión Nacional Mexicana

Ing. Humberto López Guevara, Boletín No. 17

Jonh Kenneth Turner, México Bárbaro  
Ed. del Instituto Nacional de la Juventud Mexicana.

Gide Charles, Economía Social.  
Buenos Aires, 1943.

Ronart A. Cit. por Planiol y Ripert, tratado Práctico de De-  
recho Civil, La Habana, Cuba.

Achóls. Sistemanas de Remuneración Especial

Mario de la Cueva, Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I

Alfredo Sanchez Alvarado, Instituciones de Derecho Mexicano  
del Trabajo. Tomo I

Alberto Trueba Urbina, Tratado Teórico Práctico de Derecho-  
Procesal del Trabajo

Derecho Procesal del Trabajo, Alberto Trueba Urbina, Tomo  
III.

Cabanellas, Guillermo. El Derecho Mexicano y sus Contratos  
Ed. Mundo Atlántico. Buenos Aires 1945

Balella Juan, Lecciones de Legislación del Trabajo  
Editorial, Reus, Madrid 1933 .

List, Federico, Sistema Nacional de Economía Política.  
Fondo de Cultura Económica 1942.