

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



EL TAXISTA COMO SUJETO DE DERECHO
DE TRABAJO EN MEXICO

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A

MANUEL AVILA GOMEZ

México, D. F.

1974



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 mi Padre, señor MANUEL AVILA
ROMERO, con cariño, respeto e
infinito agradecimiento.

A la inolvidable memoria de mi Madre
señora doña MARIA DEL PILAR DE JESUS
GOMEZ RUIZ DE AVILA.

Al señor Licenciado en Derecho don
MARIANO HERRERA Y BORRELL, quien
guió mis primeros pasos en la práctica
de la Ciencia del Derecho.

Al señor Licenciado en Derecho don
JOSE DAVALOS MORALES, quien con su
valiosa ayuda y dirección, hizo possible
la realización de este trabajo.

A mi hermana ANGELINA,
con fraternal cariño.

P R O L O G O.

La Legislación Laboral enfocó y resolvió uno de los temas actuales apasionantes: la definición de la relación legal que mediaba entre los trabajadores del volante y los propietarios de los vehículos que hacían el servicio público.

La finalidad de esta Tesis profesional es el estudio, subrayando la importancia que tiene la socialización de los servicios públicos de transporte, de la relación entre trabajador y patrón, así como el preciso encuadramiento del contrato laboral existente.

La razón fundamental de la intervención en el aspecto normativo del Estado para determinar que media un contrato de trabajo entre los trabajadores del volante y los propietarios, es que se trata de un servicio público, en que existe un interés general y en que se protege a los grupos económicamente más débiles.

La modernización y actualización de la relación laboral entre el trabajador y la prestación de servicios de éste al patrón que se aprovecha del mismo, constituye el contrato de trabajo.

Los grupos de trabajadores que se encontraban marginados, son ahora protegidos por la Ley Federal del Trabajo de manera expresa, sin permitir interpretación o tergiversación de la relación que nace de una

2.- Prólogo.

prestación de servicios personales y la declaración definitiva de que entre los dueños de los vehículos que hacen servicio público y los que conducen los mismos como choferes, media y regula su conducta un contrato -- de trabajo.

Durante muchos años se estimó que la relación que mediaba entre el trabajador del volante y el propietario de la unidad, era el de un contrato de arrendamiento de bien mueble motor, perdiendo lógicamente el carácter de trabajador y adquiriendo el de arrendatario, aquel que prestaba sus servicios personales, con lo cual quedaba desprotegido frente a la Ley y su aplicación y se le dejaba en estado de indefensión y de penuria. Se desconocía el beneficio de la estimación lógica y justa de que el vehículo que daba el servicio público era la fuente de trabajo y que era necesaria la intervención de un trabajador, que prestando sus servicios consolidara y adquiriera derechos sobre esa fuente de trabajo, por lo que al declarar la Ley que la relación que media entre el trabajador del volante y el propietario del vehículo es laboral, se le conceden al trabajador todas las prerrogativas, derechos y protección que la misma -- Ley establece y que los sitúa en plan de igualdad frente al patrón.

La modificación de la Ley realiza un largo y esperado anhelo: el reconocimiento de que el conductor de un vehículo de servicio público, es un trabajador y la relación que media entre éste y el propietario del

3.- Prólogo.

vehículo referido, es laboral y que el trabajador, al través de sus servicios prestados, va adquiriendo derechos en relación con la fuente de - trabajo, que a su vez protegen ésta, conservándola.

"EL TAXISTA COMO SUJETO DE DERECHO DE TRABAJO EN MEXICO".

I.- NATURALEZA DEL CONTRATO DE TRABAJO.

- 1.- Definición de trabajo
- 2.- Definición de trabajador
- 3.- Contrato de trabajo
- 4.- La conveniencia de hablar de una relación de trabajo (prestación de servicios).

II.- CONTRATO O RELACION DE TRABAJO.

- 1.- Evolución de la prestación del servicio, desde el punto de -- vista jurídico.
- 2.- Características de la relación y del contrato de trabajo. Diferencias entre dirección, subordinación y dependencia.

III.- NATURALEZA JURIDICA DE LA RELACION DE TRABAJO ENTRE LOS TAXISTAS Y LOS PROPIETARIOS DE LOS AUTÓMOVILES.

- 1.- Historia del automóvil
- 2.- Historia del automóvil en México
- 3.- Análisis del trabajo del chofer de autos de alquiler
- 4.- Criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, antes de la iniciativa de la Nueva Ley -- Federal del Trabajo.

IV.- CRITERIO DOCTRINAL EN NUESTRO DERECHO MEXICANO DEL TRABAJO A LA LUZ DE LA TEORIA INTEGRAL.

2.

V.- ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LA NUEVA LEGISLACION MEXICANA DEL TRABAJO Y LA LEGISLACION FRANCESA DEL TRABAJO, EN RELACION A QUE EL CONTRATO QUE MEDIA ENTRE EL CONDUCTOR DE UN AUTOMOVIL DE -- SERVICIO PUBLICO Y EL PROPIETARIO DEL MISMO, -- ES DE TIPO LABORAL.

1.- Legislación Francesa

2.- Criterio que presenta el Legislador en La Nueva Ley Federal del Trabajo.

CAPITULO I

NATURALEZA DEL CONTRATO DE TRABAJO

- 1.- Definición de Trabajo
 - 2.- Definición de Trabajador
 - 3.- Contrato de Trabajo
 - 4.- La conveniencia de hablar de una relación de trabajo.
-

"URGE REIVINDICAR EL CONCEPTO DE ABOGADO TAL CUAL HOY SE ENTIENDE, LOS QUE EN VERDAD LO SOMOS, PARTICIPAMOS DE HONORES QUE NO NOS CORRESPONDEN Y DE VERGUENZAS QUE NO NOS AFECTAN..."

A.O.

1.- DEFINICION DE TRABAJO.

El origen de la palabra etimológicamente envuelve dos significaciones diferentes, pero íntimamente ligadas entre sí. La obra realizada o producto que nace de la actividad humana es "Opus" y la labor o acción de la persona, se denomina igual, de donde deberemos deducir que la actividad humana determina como resultante la obra, enlazándose la misma con la creatividad del producto.

La consideración humana del trabajo, traducida a la realidad, se manifiesta a título de caracteres o funciones que el trabajo cumple y ello determina la estimación de que el trabajo tiene carácter personal, es un acto volitivo del hombre e inherente a su propia naturaleza, cuando es libre y además tiene el carácter singular por ser una expresión del valor y la personalidad de quien lo ejecuta, dándole sus características y convirtiéndolo en original.

Algunos tratadistas han estimado que el trabajo es el resultado de un estado de necesidad y que éste proviene del acaparamiento del poder y la riqueza realizado por unos pocos y como consecuencia la aparición de la carencia de medios de vida de las grandes mayorías, ocasionando la suma de presiones sociales que generan la sumisión y en cuya desaparición está empeñado el Derecho.

Es en consecuencia el trabajo, una manifestación de la capacidad creadora del hombre, ya que al través del mismo transforma las cosas, otorga sentido a la realidad, imprime su característica a los objetos, confiere valor a su actividad y realiza la medida de lo que está realizando, individualizando e impidiendo la transferencia en la obligación cumplida y en el

resultado de la misma.

Desde el punto de vista gramatical, la idea general del trabajo está ligada a la de tarea, o sea que en sentido lato se establece como una ley natural y el deber de trabajar, en forma corporal o en forma intelectual, en arrebató apriorístico separado totalmente de la relación con otros hombres, de la sociedad o de cualquier otra institución positiva, sino como resultante de la misma naturaleza o del medio en que se actúa.

Dentro de la estimación clásica se identifica al trabajo en un sentido exclusivamente material, lo que dio lugar a la esclavitud, y aún en el mundo antiguo griego y romano, se presentan variantes en cuanto a esa identidad, que se oponen a la misma y así Sócrates y Hesíodo rompen con esa corriente, ya que establecen dos clases de hombres, siendo el libre y el esclavo y atribuyendo al primero las labores del pensamiento y de la contemplación y al segundo la producción de las cosas materiales, al través del trabajo manual y su resultado, o sea que se estima desde el punto de vista de su absoluta materialización. En esa época el trabajo queda reducida a una "cosa" y arrastra consigo a la persona, a la que se liga de manera indisoluble, por su naturaleza, lo que motiva que el Poeta Hesíodo oponga a una humanidad agitada por la lucha y la conquista, otra con apoyo y fundamento en la justicia y el trabajo, determinando ello que en el mundo grecorromano se precisa el dualismo, como antinomia del propio pensamiento imperante, de que no solamente es el trabajo condición de esclavos, sino que es esencial del hombre mismo. (1)

Se ha intentado establecer que el término "trabajo" no es únicamente un concepto jurídico, sino que es también económico y psicológico, desatendiendo que Barassi había determinado que dentro de la terminología técnico-jurídica el concepto de "trabajo" tiene límites precisos, sin que obste-

(1).- Tristán de Athayde, Filosofía del Trabajo.- Buenos Aires.- 1955.- P. - 34.- Citado por Alonso García Manuel en Derecho del Trabajo, t. I, p. 18. José María Bosch.- Barcelona 1960.

para ello que en otros estadios el mismo concepto tenga otro significado, pero atendiendo fundamentalmente que dentro de la Economía y del Derecho es -- cuando la significación de "trabajo" crece y determina que la prestación fundamental es objeto del Derecho, así como el despliegue que el hombre hace de sus energías en la realización del mismo y en beneficio de una persona o de muchas o de él mismo, indicándose que ese despliegue de energías es el elemento principal de la prestación o el factor básico sobre el cual se desarrolla y se crea un núcleo de relaciones jurídicas. Como consecuencia el fenómeno del "trabajo", es una realidad que se produce en la vida social, en -- ella y para ella, creando relaciones jurídicas indudables. Ello determina -- que se estime que el trabajo es la actividad del hombre aplicado al mundo exterior, con independencia de sus resultados, predominantemente especulativos o prácticos, sino atendiendo a que esa actividad origina relaciones jurídicas que deben ser ordenadas y protegidas por normas de Derecho en atención a los principios que constituyen la base de su régimen jurídico y que son:

a) Actividad humana que excluye de la noción jurídica del trabajo la fuerza animal irracional o la energía inanimada; b) que se aplique al mundo exterior, ya sea en conjunto de cosas o en compañía de otros hombres; c) independencia de los resultados, comprendiendo dentro de la noción generalizada los productos en que la inteligencia tiene predominio sobre la operación manual, como aquellos en que ésta última es preponderante; d) la existencia de relaciones sociales, mismas que establecen la base sobre la cual actúa el Derecho; e) intervención del Derecho y, f) el sentido de organización de las relaciones sociales, con un interés y principio determinado, que crean desde su origen el régimen jurídico que tendrá que ser aplicable a las mismas. (2)

En nuestra Legislación se carecía de una definición de "trabajo" y es la Ley Federal del Trabajo, la que en su artículo 3o, determina que el -- trabajo es un derecho y un deber sociales, que no es artículo de comercio --

(2) Alonso García Manuel.- Ob. cit. t. I, pp. 33 y 34.

porque se trata de la energía humana; que exige respeto para la libertad de actividad y dignidad para quien lo presta y que debe efectuarse siempre en condiciones que aseguren la vida, la salud y el nivel económico protector para el trabajador y su familia; determina igualmente que no podrá establecerse distinciones entre los trabajadores que realizan la misma actividad por motivo de raza, sexo, edad, credo religioso, doctrina política o condición social y que el sólo hecho de que sea trabajador, lo coloca en igualdad con otros de su misma clase a quienes la ley protege en forma general.

El artículo referido se inspira en la realidad mexicana pero atiende a los antecedentes de legislaciones extranjeras, fundamentalmente a lo asentado en la Carta de Bogotá y cuando el mismo se discutió y fue aprobado en el dictamen de la Cámara de Legisladores, en relación con éste, se afirmó: "...las garantías sociales que el constituyente de 1917 consagró como el mínimo de derecho, es que el Estado aseguró al factor trabajo en sus relaciones con el capital y superar las limitaciones existentes, manteniendo el reconocimiento del derecho del hombre, fundado en que el trabajo es un derecho y un deber social, que deben desarrollarse en condiciones de libertad, dignidad y seguridad económica; pero también no sólo tiende a dignificar al trabajador, sino que origina reivindicaciones sociales. Desde 1870 en nuestro País se planteó la teoría de la dignidad de la persona humana cuando los legisladores del Código Civil de dicho año rechazaron el arrendamiento de servicios, porque consideraron que atentaba contra dicha dignidad."

2.- DEFINICION DE TRABAJADOR.

De la misma manera que existe un derecho mercantil, cuyos sujetos son comerciantes o por lo menos personas que han ejecutado actos de comercio; de la misma manera que al delincuente lo estudia el derecho penal, de igual manera el trabajador y el patrón son sujetos de la relación del trabajo y del derecho laboral.

Con el nombre de sujetos individuales del derecho del trabajo, designamos a todas las personas que intervienen en la formación y cumplimiento de las relaciones de trabajo. Estos sujetos son fundamentalmente los trabajadores y los patronos.

El concepto de "trabajador" es el elemento básico del derecho del trabajo, pues este Estatuto tiene por misión primera y esencialmente, fijar los derechos de los trabajadores en el proceso de producción. (3)

En la Ley de 1931, encontramos la definición de trabajador en su artículo 3o, aunque de acuerdo con la naturaleza del derecho del trabajo, este concepto se encuentra mejor elaborado tanto en la Iniciativa de Ley, como en la Nueva Ley Federal del Trabajo en su artículo 8o, ya que para que existiese el concepto de "trabajador" en la antigua ley, se requería la existencia de un contrato de trabajo, lo que ya no es necesario en la Nueva Ley Federal del Trabajo citada.

Y así tenemos que la antigua ley decía que trabajador es toda persona que presta un servicio material o intelectual, o de ambos géneros, en virtud de un contrato de trabajo. Independientemente de ser defectuosa esta definición, debe entenderse por trabajador a toda persona física, aunque el criterio que se siguió era que solo podía ser la persona física; pero dependía este concepto de que era un servicio personal en virtud de un contrato de trabajo.

(3) De la Cueva Mario.- Derecho Mexicano del Trabajo.- t. I.- p. 415, Ed. Porrúa.- México 1970.- Doceava ed.

7.

Por su parte la Nueva Ley Federal del Trabajo define al trabajador diciendo que éste es toda persona física, que presta a otra física o moral un trabajo personal subordinado. Este término de subordinación discrepa con el sentido lógico del artículo 123 Constitucional, en el que se dice que las relaciones entre trabajadores y patrones, deben ser igualitarias, ya que es absurdo que para caracterizar la naturaleza del trabajo, se tenga que expresar que ese trabajo tenga que ser subordinado.

Por otra parte, el concepto de subordinación ya no caracteriza ahora al contrato de trabajo evolucionado, como dijo el Diputado José Natividad Macías en el Congreso Constituyente de mil novecientos diecisiete, ya que este concepto se considera como un resabio de aquella vieja autoridad que tenían los patrones sobre los trabajadores y que recuerda al contrato de derecho civil y a las locatios, donde el patrón era el amo, en tanto qued el trabajador era un esclavo, un subordinado.

La obligación que tiene el trabajador de prestar un servicio eficiente, no entraña subordinación, sino simplemente el cumplimiento de un deber.

- - - - -

3.- CONTRATO DE TRABAJO.

Todavía los civilistas al estudiar el contrato de trabajo, lo incluyen en su ordenamiento, bien como tal contrato de trabajo, bien bajo la rúbrica más general del contrato de prestación de servicios. En todo caso, resulta indudable la proximidad en que el contrato de trabajo se mueve respecto del arrendamiento de servicios, lo que prueba que es junto a esta figura jurídica donde debe situarse el origen del mismo.

Sin embargo, la significación del contrato de trabajo, es mucho — más amplia de lo que una interpretación exclusivamente ceñida a las fronteras civilistas, pudieran dar a entender. En el orden del desenvolvimiento doctrinal e histórico de la institución, por fuerza hay que tener dos limitaciones bajo cuyo signo el contrato de trabajo ha aparecido entre nosotros en su forma actual: por un lado, como prestación de servicios, motivación ésta que ha excluido en todo caso al contrato de ejecución de obra, no siempre bien diferenciado de la prestación de servicios; por otra parte como prestación de servicios dependiente o subordinada, precisión ésta que había determinado la exclusión laboral de la prestación de servicios considerados como libres, ya — que en una primera etapa, prestación de servicios y dependencia, aparecen como manifestaciones indiscutidas en la caracterización. Pero con la evolución posterior que se va acentuando progresivamente en el campo doctrinal y aún en el legislativo, provocan al mismo tiempo que un paulatino desarrollo del derecho laboral, una ampliación lógica de la noción misma del contrato de trabajo.

Por eso es que la mayoría de los autores incluyeron, como elemento típico del contrato de trabajo, a la dependencia, entre estos autores se encuentran Santoro, Passarelli y Cabanellas, aunque esta nota por sí sola no puede estimarse como decisivamente configuradora del contrato laboral, como no debe serlo tampoco de la materia objeto del derecho del trabajo; y ello — porque la dependencia no puede determinar cuándo existe y cuándo no, revelándose tan solo como una cuestión de grado y en modo alguno como nota cualitativa que afecte a la naturaleza de la institución.

En base a las condiciones anteriores, rechazando más que por in necesaria, por insuficiente la nota "dependencia", se puede definir al -- contrato de trabajo como: todo acuerdo de voluntades (negocio jurídico bi lateral) en virtud del cual una persona se compromete a realizar una prestación de servicios por cuenta de otra, a cambio de una remuneración.

Asimismo podemos ver en las legislaciones extranjeras como en -- el Código Alemán, que define al contrato de prestación de servicios, como aquel en que son partidas prestaciones de servicios de cualquier clase a -- cambio de una remuneración. De manera análoga en el Derecho Francés, pese a existir un código de trabajo, hay que acudir al Código Civil para encontrar bajo la fórmula del arrendamiento de servicio, una noción del contrato de trabajo, que encontrará luego su régimen jurídico en la legislación especial, específica en sus artículos 20 y 24 que contiene las reglas gene rales. Por su parte, el Código Federal Suizo de las obligaciones, define al contrato de trabajo como aquel por el cual una persona se obliga hacia otra, a prestar servicios durante tiempo determinado o indeterminado, a -- cambio del pago de una remuneración, asimismo, dice que habrá igualmente -- contrato de trabajo, aunque la remuneración no sea calculada en razón del tiempo, sino del trabajo prestado, con tal de que el trabajador sea emplea do durante un tiempo determinado o indeterminado.

Por su parte el Código de Trabajo Chileno, la define como la -- convención en que el patrono o empleador y el obrero o empleado se obligan recíprocamente a ejecutar cualquier labor o servicio éstos, y aquellos a -- pagar por esta labor o servicio una remuneración determinada.

Del análisis de los textos legales cabe deducir, en primer tér-- mino, que ahí donde el contrato de trabajo aparece enmarcado dentro del -- arrendamiento de servicios la nota "dependencia" no forma parte del concep-- to, lo que prueba su carácter más doctrinal que positivo y por tanto lo que difiere a la relación contractual de trabajo es la prestación por cuenta -- ajena, con independencia de su carácter subordinado o no. El error deriva

de que se quiere encuadrar toda la problemática contractual de signo laboral bajo un régimen jurídico único, cuando la realidad social pone constantemente de manifiesto la necesidad de establecer múltiples regulaciones, en atención a cada uno de los supuestos que laboralmente pueden darse.

Así también vemos que la ley del contrato de trabajo Español, nos dice en su artículo 1o, que: se entenderá por contrato de trabajo, cualquiera que sea su denominación, aquel por virtud del cual una o varias personas participan en la producción mediante el ejercicio voluntariamente prestrado de sus facultades intelectuales o manuales, obligándose a ejecutar una obra o a prestar un servicio a uno o a varios patrones o empresarios, o a una persona jurídica de tal carácter bajo la dependencia de éstos, mediante una remuneración sea la que fuere la clase o forma de ella. Y así el Tribunal Supremo Español ha puesto de relieve de una manera reiterada, que la dependencia o subordinación es nota característica del contrato de trabajo; para que un contrato, dice una sentencia del veintidós de marzo de mil novecientos cincuenta y siete, tenga el concepto jurídico laboral, se precisa la concurrencia de prestación de un servicio mediante retribución y como requisito más caracterizado que el trabajo se realice bajo la dependencia de un patrono, circunstancia esta última que hay que derivarla o deducirla de las condiciones estipuladas en relación a la prestación.

Ahora bien, la determinación de qué deba entenderse a su vez por dependencia, es ya una cuestión de más difícil apreciación; es esta dificultad la que ha llevado a este Tribunal a vacilaciones en la postura a decidir acerca de la naturaleza de determinadas relaciones. (4)

Origen del contrato en nuestra Legislación.- En la fecha en que la Junta Central de Conciliación y Arbitraje de Guadalajara, dictó un laudo

(4) Alonso García Manuel.- Ob. Cit. t. II. pp. 31 a 35.

reclamado en un juicio de garantías, se encontraba vigente en el Estado de Jalisco la Ley del Trabajo, promulgada por el Gobernador del propio Estado, de trece de agosto de mil novecientos veintitrés. Dicha Ley no tenía definición del contrato de trabajo, limitándose a decir en la fracción I, del artículo 2o, que para los efectos de la misma, se entiende por trabajador a toda persona que presta una labor material o intelectual. De este precepto no puede derivarse las características del contrato de trabajo, por lo que se hace necesario acudir a los principios generales que se derivan del artículo 123 Constitucional. Por lo que esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha resuelto en numerosas ejecutorias, que el derecho del trabajo, a partir de la vigencia de la Constitución de 1917, quedó sustraído del derecho privado y que los principios por los cuales se rige, son precisamente los que derivan del artículo 123.

En términos generales, puede decirse que hay dos criterios para definir al contrato de trabajo: el primero nos dice, que se debe atender al concepto de clases, definiendo al contrato como aquel celebrado por la persona que pertenece a la clase trabajadora, aunque este concepto de clase es difícil de precisar y habría la necesidad de dejar a la apreciación subjetiva de las autoridades en cada caso, la determinación de que la persona que presta el servicio, pertenece o no a la clase trabajadora. De acuerdo con el segundo criterio, el contrato de trabajo tiene características propias que a la vez que lo individualizan, lo distinguen de los contratos del derecho civil, estas características se reducen a tres: obligación por parte del trabajador de prestar un servicio empleando su fuerza material o intelectual; obligación del patrón de pagar una retribución y, la relación de dirección y dependencia en que el trabajador se encuentra colocado frente al patrón. Por lo que de acuerdo con este criterio, el contrato de trabajo puede definirse como aquel por virtud del cual, una persona se obliga a prestar, bajo la dirección o dependencia de otra, un trabajo material, intelectual o de ambos géneros, mediante una retribución convenida y periódica. Esta definición fue adoptada salvo algunas modificaciones de detalle, por la Ley Fede-

ral del Trabajo de dieciocho de agosto de mil novecientos treinta y uno, y concuerda con las contenidas en las leyes de trabajo expedidas por diversos Estados de la Federación, antes de la federalización de la materia, por lo que puede estimarse como traduciendo el espíritu del artículo 123 de la --- Constitución Política y como criterio general aplicable aun a hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la mencionada ley. (5)

La Ley del Trabajo de 1931 dice que: contrato de trabajo es --- aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra, bajo su dirección y dependencia, un servicio personal mediante una retribución convenida. Pero si el contrato, tanto etimológicamente como jurídicamente es por sobre todas las cosas un acuerdo espontáneo de voluntades y donde no --- existe acuerdo no puede hablarse de trabajo, ya que las limitaciones que impone el Estado, las tenemos también en la libertad de contratar. Y si en efecto el acuerdo de voluntades es fundamental en los contratos civiles, no es necesario para que la relación de trabajo pueda formarse, ya que ésta se puede formar aun sin la voluntad del patrón. (6)

La Nueva Ley Federal del Trabajo, nos dice que contrato de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario. Esta definición solo cambia los términos --- dirección y dependencia, por el de subordinación, sin dar ninguna explicación, aunque estos términos tienen un sentido unitario.

Y así vemos, que tanto la Ley de 1931, como la Nueva Ley Federal del Trabajo, la primera en su artículo 18 y la segunda en el 21, nos dicen que se presume la existencia del contrato de trabajo, entre quien presta un

(5) Lastra y Villar.- Las Leyes del Trabajo de la República Mexicana, interpretada por la S.C. de J. de la N., p. 88. A. D. Gómez Ochoa y Cía., --- Sentencia de 19 de enero de 1935.

(6) Trueba Urbina Alberto.- Trueba Barrera Jorge.- Ley Federal del Trabajo de 1931.- pp. 21, 22. 60a. Edición. Ed. Porrúa.- Méx. 1969.

servicio personal y el que lo recibe, sin mencionar para nada las llamadas no características del contrato de trabajo, por lo que para configurar esa relación de trabajo, se debe estar solo a la prestación personal. Y así tenemos una ejecutoria que dice que se presume la existencia del contrato de trabajo entre el que presta un servicio personal y el que lo recibe. Otra Tesis Jurisprudencial nos dice que: admitido por el patrón demandado que el trabajador desempeñaba sus actividades en la negociación propiedad de aquel, co---rresponde a este patrón justificar que lo hacía en virtud de un contrato dis-tinto al de trabajo, pues si no lo hace tiene que considerarse que la rela---ción entre ambos fue de naturaleza laboral. (7)

-
- (7) A.D.- Josefa González de Absalón, de 13 de abril, unanimidad de 4 votos. S. XLVI-15 de Dic. de Ley Laboral, Secretaría del Trabajo y Previsión Social.- Méx. 1965. p. 121.
 A.D.- Margarita Rojas Vda. de Montañó, boletín de información judicial - de la S. C. de J. de la N., núm. 129 de 2 de mayo de 1958, Legislación Sobre Trabajo. Ed. Andrade, S. A. t. III.- 7a. Edic. Méx. 1963.

4.- LA CONVENIENCIA DE HABLAR DE UNA RELACION DE TRABAJO.

Hasta hace unos años, la doctrina extranjera y nacional, daba por supuesto que la relación de trabajo, era de naturaleza contractual, esto es, se aceptaba que el llamado contrato individual de trabajo, era un verdadero y simple contrato y el único problema de la doctrina, era incluirlo en alguno de los tipos reglamentados por el Derecho Civil; si acaso confesaban los maestros de Derecho Civil, que era un contrato inominado, tiene una explicación esta manera de resolver la cuestión, pues durante siglos, desde el Derecho Romano, las prestaciones de servicio fueron contempladas dentro del marco institucional del contrato; el poder de la tradición obligaba a los escritores y maestros a mantener la doctrina, pero también las escrituras del Derecho del Trabajo mantenían esta tesis; con unas cuantas excepciones, parte de la Doctrina Alemana y algunos tratadistas franceses.

En los últimos años, la Doctrina se ha planteado la cuestión fundamental que es la decisión acerca de si la relación jurídica de trabajo, puede y debe ser incluida en el marco del contrato. En los primeros años de la discusión, la tesis de que la relación jurídica de trabajo no es de origen y naturaleza contractuales, fue vista con desdén, pero lentamente se han visto obligados los profesores y tratadistas a detenerse en el estudio del problema, principian a hacerse importantes concesiones. Andre Rouast y Paul Durand, a manera de ejemplo, mantienen la concepción contractualista de la relación de trabajo, pero hacen valiosas excepciones y aún mencionan la crisis y la decadencia del contrato; nuestra Suprema Corte de Justicia, ha tenido que reconocer la existencia de una relación de trabajo en contra de la voluntad declarada por escrito de trabajador y patrono. (8)

La Teoría Tradicional, cuyas raíces se remontan al Derecho Romano sostiene que las relaciones jurídicas entre dos personas, sólo pueden derivarse de un acuerdo de voluntades: que la relación de un trabajador y un patrón, debe configurarse como un contrato. Finalmente, la Teoría Moderna, ha llegado a la conclusión de que la relación tiene por objeto el intercambio - (8) De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I.- p. 446.

de prestaciones, por lo que el Derecho del Trabajo se propone garantizar la vida y la salud del trabajador y asegurarle un nivel de vida decoroso, siendo suficiente para su aplicación el hecho de la prestación del servicio, -- cualquiera que sea el acto que le de origen. (9)

Asimismo, el Jurista Francés Georges Levasseur, profesor de la -- Universidad de Lille, señala que cada vez se extiende más la idea de que el derecho del trabajo sería aquel que se aplicara cada vez que existiese una -- relación de trabajo, aún cuando no descansa en un contrato preestablecido, -- siendo sólo suficiente la ejecución de un trabajo dependiente de la autoridad de un patrono, sosteniendo, además, que ni la existencia de un contrato, ni el pago de un salario, son ya actualmente condiciones necesarias para la aplicación del derecho del trabajo.

Debido a la expansión del derecho del trabajo, encontramos ligada la teoría de la relación de trabajo, en una ejecutoria del doce de agosto de 1973, amparo directo 864/59, Miguel Ramirez, que a la letra dice:

"Se debe admitir como un principio general que, salvo prueba en -- contrario, toda prestación de servicios queda comprendida en el ámbito del -- derecho del trabajo y debe regirse por las disposiciones de la Ley...". (10)

En la actualidad, el derecho del trabajo tiene a su favor la presunción de que todas las prestaciones de servicio son relaciones de trabajo y que quien alegue el carácter civil o mercantil de la relación, deberá demostrar que no se reúnen los elementos de la relación laboral.

Tenemos igualmente, que el contrato no está ligado a su cumplimiento; en cambio, la relación de trabajo no está completa si no es a través de su ejecución.

(9) Minuta con Proyecto de Decreto de Ley Federal del Trabajo.- Méx. 1970. pp. 3 y 4.

(10) A.D.- Miguel Ramirez.- 12 de Agos. 1963.- Semanario Judicial de la Federación.- S. C. de J. de la N.- 6a. Epoca.- Vol. LXVII 5a. parte, Antigua Librería Murguía.- Méx. 1964.

La importancia de la distinción entre contrato y relación de trabajo, no es una simple referencia al origen de la relación jurídica y a la manera de fijar su contenido, hace más bien referencia a la naturaleza misma del derecho del trabajo.

Pero si nosotros sabemos que el contrato es una institución nacida para regular un cambio de prestaciones, algo que pasa del patrimonio de una persona al patrimonio de otra y la reglamentación del contrato tiene por finalidad conseguir el equilibrio de las prestaciones, por esto es que el derecho de las obligaciones y de los contratos, sirve para regular el tránsito de las cosas que están en el patrimonio de una persona al patrimonio de otra, o bien, sirve para regular el tráfico de las cosas entre dos patrimonios. Esta idea del derecho de las obligaciones y de los contratos procede del derecho romano y se conservó intacta en el Código de Napoleón y en todas las leyes civiles; de ahí que se afirme que el derecho de las obligaciones y de los contratos es un derecho para las cosas o si se quiere, para fijar los derechos de los hombres sobre las cosas, pero en consideración a las cosas mismas; el hombre como persona, no es contemplado en este derecho de las obligaciones y de los contratos, pues su condición personal no es parte para fijar los derechos sobre las cosas.

Cuando el viejo derecho romano creó las figuras de la locatio conductio operis y de la locatio conductio operarum, postuló la tesis de que la actividad humana podía y debía ser tratada como una cosa que estuviese en el comercio y esto pudo hacerse en virtud de que en la antigüedad se tuvo este concepto del trabajo de los hombres, la idea se mantuvo en el derecho civil y sirve de base a la concepción contractualista de la relación de trabajo; la defensa de la idea de contrato tiene, en consecuencia, a permitir la aplicación del derecho de las obligaciones y de los contratos a la relación de trabajo.

El derecho del trabajo, no pudo aceptar esta posición, porque contradice su esencia. El derecho del trabajo, es el estatuto jurídico porta-

dor de los más altos valores humanos; es un derecho nuevo, que postula un -- nuevo sentido para la vida del hombre y de las relaciones sociales y quien -- produce un contenido humano en las fórmulas viejas y nuevas de la justicia; es un derecho que proporciona las bases mismas para que el hombre que trabaja pueda concluir una existencia digna y realizar íntegramente los valores -- de que es susceptible la persona humana; por eso muchas veces se ha dicho -- que es el derecho auténticamente humano y la base de todo derecho, porque el orden jurídico que no asegura una existencia digna para el hombre, no mira -- hacia la justicia, y en realidad, deja de ser un orden jurídico.

Los profesores franceses Rouast y Durand, piensan que la idea de contrato no debe sin embargo, desaparecer, porque sirve para evitar la posibilidad de un trabajo impuesto autoritariamente. Pero sabemos que el derecho del trabajo, al igual que el derecho constitucional del Siglo anterior, garantizaba que no podía obligarse a ninguna persona a prestar un trabajo -- sin su pleno consentimiento. Y así también la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 5o, nos dice: que nadie podrá ser obligado a prestar trabajos personales, sin su pleno consentimiento.

Pensamos que la parte medular de la doctrina que niega a la relación de trabajo su origen y naturaleza contractuales, es la afirmación de -- que el trabajo humano no puede ni debe quedar sujeto al derecho de las obligaciones y de los contratos, que es un derecho para las cosas, a diferencia del derecho del trabajo, que es un derecho para los hombres.

Pero sería preferible siempre hablar de relación individual de -- trabajo, pues este término puede usarse lo mismo cuando el origen de la relación es contractual, como en aquellos casos y los cuales constituyen mayoría en la gran industria en que existe un simple enrolamiento o enganche.

En nuestro Derecho, el acuerdo de voluntades es fundamental en -- los contratos civiles, no así en el contrato de trabajo, porque la relación de trabajo puede formarse sin la voluntad del patrón.

Y así tenemos el caso en que un sindicato se reserva el derecho - de que si existe una vacante el patrón debe aceptar al trabajador que le mande el sindicato, y entonces, se podrá argumentar que no existe vínculo contractual entre el nuevo trabajador y el patrono, sino que el único acuerdo de voluntades sería entre el trabajador y el sindicato que lo nombra. (11)

Podemos entonces distinguir entre contrato de trabajo, como acuerdo de voluntades, y relación de trabajo, como conjunto de derechos y obligaciones derivados de la prestación de un servicio personal.

Pero nos debemos preguntar cuál es el papel que desempeña el acuerdo de voluntades, o bien si la relación de trabajo formada sin esa concurrencia de voluntades es válida en nuestro derecho.

El artículo 5o constitucional, nos dice que a nadie podrá obligarse a prestar trabajos personales sin su consentimiento. Y si este artículo forma parte de los derechos del hombre, el derecho del trabajo los respeta, - ya que su desconocimiento equivaldría a transformar al hombre en esclavo. Por lo cual es imposible la existencia de la relación de trabajo, sin la concurrencia de la voluntad del trabajador. La cuestión relativa a la conveniencia de la voluntad del patrono, presenta ciertas dificultades.

Si el derecho del trabajo es un derecho nuevo y no produce en todos los casos sus efectos totales, asimismo a la relación de trabajo, no es posible reducirla en un solo tipo.

También vamos a encontrar que en algunas actividades, la voluntad del patrono concurre a la formación del trabajo, y en otras, esa voluntad es solo un supuesto del ordenamiento jurídico y, finalmente, en la gran industria y por las condiciones particulares del derecho mexicano del trabajo, la voluntad del patrono no concurre a la formación de la relación jurídica; para este último caso habrá que considerar su legitimidad.

(11) De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I. pp. 478 y 479.

En cuanto a la voluntad del trabajador, como advertimos líneas arriba, es necesaria esa voluntad; pero hay algunos casos como por ejemplo: la jornada de trabajo, el monto del salario, en que si se pactase jornadas mayores a lo establecido por la Ley a salarios inferiores previa voluntad del trabajador, eso no sería posible porque el artículo 123 constitucional nos está señalando cuál debe ser la jornada mayor de trabajo y cuál el salario mínimo, para fijar estos presupuestos no es necesaria la concurrencia de esa voluntad.

También se ha objetado que los artículos 17 y siguientes de la Ley de 1931 se oponían a la doctrina de la relación de trabajo; pero según estos preceptos el origen de la relación de trabajo es contractual y el derecho que de los propios artículos deriva no puede ser arrebatado a los patrones. La objeción tiene un valor aparente; el artículo 18 de la Ley de 1931, creó la presunción de que toda prestación de servicios suponía la existencia de un vínculo contractual, el artículo 15 de la misma Ley, permite a la autoridad del trabajo, modificar ese contenido de la relación de trabajo y, el artículo 49 consigna la licitud de la cláusula de exclusión de ingresos, de estos preceptos se puede concluir que la misma ley contiene las disposiciones que funda la doctrina de la relación de trabajo.

El Maestro de la Cueva (12) nos dice que las relaciones obrero-patronales son complejas, en algunos casos cuando únicamente existen relaciones individuales de trabajo, puede admitirse, aun usando la ficción que emplean los profesores del Derecho Civil para los contratos de adhesión de la relación individual de trabajo tiene origen contractual. Pero cuando además de las relaciones individuales existen las colectivas y en ellas está incluida la cláusula de exclusión de ingreso, la ficción del origen contractual de la relación de trabajo es imposible.

Asimismo nos sigue diciendo que el error principal de los críticos de la doctrina de la relación de trabajo, es no juzgar el problema en su integridad; nos dice que no sostiene que la relación nunca tiene un origen con-

(12) De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I.- pp. 459 a 463.

tractual, pues ha dicho en distintas oportunidades que la relación de trabajo proviene de un acuerdo entre el trabajador y el patrono; aunque prácticamente en la gran industria la relación de trabajo no procede de un acuerdo de voluntades. En esas condiciones cobra fuerza la idea de Molitor, quien dice que el ingreso del trabajador en la empresa cualquiera que sea su causa, determina la aplicación del derecho del trabajo a la relación jurídica creada.

En la exposición de motivos de la Nueva Ley Federal del Trabajo, se dice que la doctrina y la jurisprudencia discuten, desde hace varios años, cuál es la naturaleza que se establece entre un trabajador y un patrón para la prestación de los servicios. La teoría tradicional sostiene que las relaciones jurídicas entre dos personas solo pueden derivar de un acuerdo de voluntades, en consecuencia, la relación de trabajador y patrón debe configurarse como un contrato. La teoría moderna llega a la conclusión de que la relación de trabajo es una figura distinta del contrato, pues en tanto que en éste la relación tiene por objeto el intercambio de prestaciones, el derecho del trabajo se propone garantizar la vida y la salud del trabajador y asegurarle un nivel decoroso de vida, siendo suficiente para la aplicación del derecho, la sola prestación del servicio, cualquiera que sea el acto que le de origen.

La Nueva Ley Federal del Trabajo, nos define a la relación en su artículo 20, diciendo que se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le de origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario.

El Licenciado Armando Porras y López, en su libro La Nueva Ley Federal del Trabajo, al comentar el citado artículo, nos hace notar que así como se define a la relación de trabajo en su segunda fracción, nos define también al contrato individual de trabajo, tal como lo definía la antigua ley. Además un tercer párrafo que nos dice que la relación y el contrato tendrán los mismos efectos. Lo que se considera redundante y pleonástico, pues sa-

bamos bien que en todo contrato existe una relación jurídica entre los sujetos de dicho contrato. Igualmente nos dice que el párrafo primero del artículo 20, nos habla que: "se entiende por relación de trabajo..." y naturalmente la misma relación existe en el párrafo segundo que se refiere al contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma o denominación, luego entonces, se concluye que el párrafo segundo se encuentra en el primero, por ser este el género y aquel la especie.

Sobre el mismo punto nos sigue diciendo, que el proyecto original se encontraba doctrinalmente mejor; en efecto, en dicho documento desaparece el contrato individual de trabajo y solo queda el concepto jurídico de relación de trabajo, que es la esencia de aquel. Además, el citado proyecto protegía en forma práctica y jurídica al trabajador, pues no necesitaba de la existencia del contrato individual de trabajo, para que exista legal y jurídicamente el trabajador y el patrón. Teniendo presente aquel concepto expuesto por el Jurista Alfredo Iñarritu que lo llamó "contrato realidad".

Por eso pensamos que es más conveniente hablar de relación de trabajo, porque se protege al trabajador por medio del derecho del trabajo, sin necesidad que para ello exista un contrato.

- - - - -

CAPITULO II

CONTRATO O RELACION DE TRABAJO.

1.- Evolución de Prestación del Servicio, Desde el Punto de Vista Jurídico.

2.- Características de la Relación y del Contrato de Trabajo: Dirección, Subordinación y Dependencia. Diferencias.

"EN EL ABOGADO LA RECTITUD DE LA CONCIENCIA
ES MIL VECES MAS IMPORTANTE QUE EL TESORO
DE LOS CONOCIMIENTOS..."

A.O.

1 EVOLUCION DE LA PRESTACION DEL SERVICIO, DESDE EL PUNTO DE VISTA JURIDICO.

La doctrina y la jurisprudencia discuten, desde hace varios años, cuál es la naturaleza de la relación que se establece entre un trabajador y un patrón, para la prestación de los servicios. La teoría tradicional, como ya vimos, sostiene que la relaciones jurídicas entre personas, solo puede derivar de un acuerdo de voluntades. En consecuencia; la relación de un trabajador y un patrón, debe configurarse como un contrato.

Por su parte la teoría moderna ha llegado a la conclusión de que la relación de trabajo es una figura distinta del contrato, pues en tanto - que en éste, la relación tiene por objeto el intercambio de prestaciones, - el derecho del trabajo se propone garantizar la vida y la salud del trabajador y asegurarle un nivel decoroso de vida, siendo suficiente para su aplicación el hecho de la prestación del servicio, cualquiera que sea el acto que le de origen.

El planteamiento del problema que ha llevado a la misma negación - de la naturaleza contractual del contrato de trabajo, se puede analizar desde tres diferentes aspectos: histórico, político y jurídico laboral.

Planteamiento y desarrollo histórico:- El contrato de trabajo, era un contrato más entre los regulados en los Códigos Civiles. La dogmática de la contratación en la época liberal se presta obedeciendo a unos principios determinados: autonomía de la voluntad, libertad contractual, seguridad jurídica, igualdad de las partes, admisión del contrato como ley entre los sujetos del mismo.

Estos principios liberales sufren una crisis que arrastra consigo el sistema y sus instituciones, entre ellas las del contrato, no en cuanto a lo que de forma creadora de relaciones jurídicas compete, sino en los principios inspiradores de la institución en sí. El predominio del contenido nor-

mativo sobre el imperio regulador de la voluntad de las partes, la substitución de los intereses individuales por los colectivos, la intervención creciente del poder público va a determinar esa evolución en el contrato de trabajo, que pasa de ser una relación libre (autonomía de la voluntad), para convertirse en un contrato obligatorio, por el cual un gran número de autores lo llegó a denominar como un contrato de adhesión. (1)

La Formación Política de la Teoría:- Corresponde a la Doctrina Alemana y en especial a Wolfgang Siebert su principal expositor, decir que toda relación de trabajo puede ser contemplada en una doble dirección, interna y externa. En el primer sentido la relación laboral aparece como una comunidad de trabajo; el externo es la ordenación de esa comunidad, la relación supone la incorporación del individuo trabajador a la comunidad de explotación en que la empresa consiste y la consiguiente aceptación del tal situación por el empresario. Esta comunidad es básica y unitaria y su ordenación no corresponde a un conjunto de particulares relaciones contractuales, sino a una ordenación jurídica de la misma, en función de los elementos que la integran. Los derechos y deberes de las partes, no nac en de la libre voluntad, sino de la propia ordenación de la comunidad. La lealtad y fidelidad aparecen como obligaciones fundamentales, en el seno de la comunidad y para cuantos la integran. (2)

Pero por supuesto, al hablar de formulación política, no se quiere decir que se haya desprovista de contenido jurídico.

El Desarrollo Jurídico Laboral de la Doctrina de la Relación:- El desenvolvimiento jurídico de la doctrina de la relación de trabajo, ha tratado de cubrir los diversos flancos de una completa exposición. Son dos las ideas básicas, sobre las que discurre todo el contenido ulterior: la jerarquía o jefatura de empresa y la de comunidad de explotación.

(1) Polo Antonio.- Del Contrato a la Relación de Trabajo.- R.D.P.- enero, febrero de 1941.- Cit. por Alonso García Manuel.- Ob. Cit. t. II.- p. 42.

(2) Alonso García Manuel.- Ob. Cit. t. II.- pp. 42 y 43.

En su virtud, el nacimiento de la relación tiene lugar como consecuencia del acto o hecho jurídico de la incorporación, título éste de acceso a la comunidad. Se trata, pues, no de un contrato que obre por la fuerza que le prestan las declaraciones de voluntad de las partes, sino de un acto de su misión jurídico-laboral que se acredita bien mediante la aceptación expresa de las condiciones de trabajo, bien por la simple adhesión de hecho.

En cuanto al contenido de la relación, vendría dado, en su proceso de determinación, según un triple orden: (3)

1.- Con carácter mínimo y normativo, a través de las reglamentaciones de trabajo.

2.- Con carácter específico y concreto para cada empresa, a través de los reglamentos de régimen interior.

3.- Con carácter personal y concreto para cada trabajador, a través de la declaración unilateral del jefe de empresa.

Este contenido se desenvuelve en obligaciones jurídico personales y otras de naturaleza jurídico patrimonial. Aquellas concretadas en los deberes de lealtad recíproca, asistencia y protección por parte del empresario y fidelidad por parte del trabajador. Estas, que quedarían por su carácter, -- más bien al derecho de las obligaciones.

En suma, la teoría de la relación de trabajo implica, así formulada, la negación del contrato de trabajo al que considera o innecesario, o como elemento formal intrascendente, ya que las partes no contratan su trabajo libremente, sino que el trabajador se limita a aceptar una situación jurídica o configurada precisamente por el empresario o establecido de antemano por el Estado o por las organizaciones profesionales a través del sistema de convenios colectivos, con lo cual se puede decir que se verifica un acto de adhesión, que convierte la situación de las partes en la relación de trabajo, de situación de oposición en otra de cooperación, desapareciendo el carácter con

(3) Antonio Polo.- Cit. por Alonso García Manuel.- Ob. Cit. t. II.- p. 44.

tractual de aquella.

Sin embargo, la doctrina y los tratadistas, aún no se ponen de acuerdo sobre la problemática del origen de la relación de trabajo. Unos sostienen que el origen de la relación de trabajo, tiene su origen en el contrato; otros nos dicen que la relación es acontractual. También otros tratadistas creen -- que estas dos concepciones no se oponen, sino que se complementan. Consideran que algunas veces la relación de trabajo tiene su origen contractual, pero hay ocasiones en que esa relación es extracontractual.

El origen de la relación jurídica de trabajo, está en la unión de la materia social-trabajo por cuenta ajena- y forma jurídica- el sentido normador del derecho--.

A partir de este momento, entran en juego para el derecho, un conjunto de intereses que el ordenamiento jurídico toma en cuenta, reconociéndoles unas determinadas consecuencias y fijando sobre ellas, la posibilidad de un orden de poderes y vínculos recíprocos que se constituyen, modifican o extinguen entre los sujetos a quienes afectan, y con base precisamente en el trabajo que se presta por cuenta de otra persona.

Quando en virtud de un principio, cualquiera que éste sea, un rector determinado de la realidad social adquiere significado jurídico, la relación básica ha nacido como relación de derecho, es decir, y en nuestro supuesto, se ha originado la relación jurídico-laboral.

La estructura de la relación jurídica de trabajo, se determina por la existencia de unos sujetos, un objeto y un contenido. La cualificación de los primeros no encierra, en principio ninguna especial y previa significación.

En otras palabras, no se trata de que la relación jurídica lo sea de trabajo, porque los sujetos de la misma aparezcan como empresario y trabajador, sino que éstos constituyen dos denominaciones aplicables a quienes se encuentran en la posición del que presta sus servicios por cuenta de otra per-

sona y esta misma.

En cuanto al objeto de la relación de trabajo, éste no es el trabajo mismo, antes bien, viene dado por la materia de trabajo, pero en la medida en que se convierte en vínculo jurídico. En el vínculo mismo que, naturalmente, se configura diferenciado por la prestación que le sirve de base.

Ahora bien, el negocio bilateral es el contrato. Todo contrato supone la existencia de dos voluntades que se manifiestan en una misma dirección dando su origen a una relación jurídica. Así pues cuando esas voluntades se resuelven en el acuerdo de prestar una de ellas y por cuenta de la otra, un trabajo, estamos ante un contrato de trabajo.

Igualmente nos dice que la relación jurídico-laboral no tiene siempre su origen en un contrato. Puede nacer, no como relación jurídica, sino como una situación de tal naturaleza, de otros vínculos, de carácter y significación distintos a los puramente contractuales. En efecto, el ordenamiento jurídico liga también consecuencias y efectos de este tipo, dispuestos por la norma, a determinados supuestos de hecho, que constituyen la hipótesis necesaria de actuación de aquel, aun cuando no se den manifestaciones de voluntad concordes.

Quando el presupuesto fundamental, que determina el nacimiento de la situación o de la relación jurídica consiguiente, descansa en la prestación de un trabajo por cuenta ajena, como último punto de referencia estaremos ante la caracterización normativa del mismo, si bien, por no nacer de una conjunción de voluntades, se manifestará como negocio jurídico de índole extracontractual. Tal ocurre en todas aquellas cosas en la que no intervienen la voluntad de las partes para determinar el nacimiento de la relación, sino que la calificación que la norma presta a ciertos supuestos de hecho, por vía unilateral, para engendrar, con base en los mismos, una situación determinada.

La no existencia de un contrato no anula aquí el significado laboral de estas relaciones, pues claro está que el derecho del trabajo no es solamente

te el contrato de trabajo y la apelación a fórmulas no contractuales para definir tal tipo de relaciones, se impone como una razón necesaria llegado el momento de precisar la naturaleza del vínculo.

Las diversas situaciones jurídicas nacidas de la prestación de un -- trabajo por cuenta ajena y de naturaleza extracontractual, admite, esencialmente, tres puntos de referencia en orden a su adecuada clasificación: el primero, atiende a la naturaleza del acto originario de la relación jurídica, según que este necesite en todo caso, para producir sus efectos, del concurso de la voluntad del interesado, o se realice incluso en contra de esa voluntad; el segundo tiene en cuenta, sobre todo, el carácter del vínculo que liga a los sujetos de la misma, aún cuando ese vínculo hubiera podido tener su origen en la existencia de un contrato de trabajo; el tercero, mira a la significación previa o no, que la situación engendrada encierra.

Uno de los autores y el precursor de la Teoría de la Relación de -- Trabajo que con bases sólidas sostiene que el origen de la relación de trabajo es acontractual, es el Maestro Mario de la Cueva, quien primeramente nos dice: lo universal en el derecho del trabajo, son su fundamento y su propósito, pero en algunos de sus aspectos está todavía en lucha con el derecho civil, el ámbito personal de vigencia del derecho del trabajo, está aún en discusión; existen actividades que pertenecen al derecho del trabajo, pero otras, son inciertas, y el derecho civil aun no las abandona. Esta condición particular del -- Derecho del Trabajo, tiene por consecuencia que sus efectos no sean siempre -- los mismos, en aquellas ramas de la actividad en las cuales la aplicación del derecho del trabajo, ha alcanzado lo que podríamos llamar su máximo desarrollo, aparece nuestro Estatuto con sus mejores caracteres; pero en cambio, cuando -- el derecho del trabajo principia a extenderse a otras actividades, sus caracteres son diferentes; en el caso primero, vive el derecho del trabajo en plenitud; en el segundo va formándose y tiene que admitir necesariamente su imperfección y, por tanto, conceder al derecho civil lo que niega en el primero de los supuestos.

Por esto es que la relación de trabajo no presenta siempre los mismos caracteres ni en cuanto a su formación, ni por lo que a su contenido y efecto se refiere, de tal manera que es aún difícil crear un tipo único de relación de trabajo.

Según el artículo 1794 del Código Civil, para la existencia de un contrato se requiere consentimiento y objeto que pueda ser materia del contrato: conforme al artículo 1796, los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento y, desde ese instante, se encuentran obligadas las partes al cumplimiento de lo pactado. El perfeccionamiento del contrato, determina a su vez la aplicación integral del derecho civil a la relación jurídica creada y, en caso de incumplimiento, existe de inmediato la posibilidad de solicitar la ejecución forzosa, esto es, por el solo hecho del perfeccionamiento del contrato, quedan definitivamente fijadas las obligaciones de las partes, sin que sea necesario ningún hecho posterior para la existencia de esas obligaciones.

No ocurre lo mismo en la relación de trabajo, pues los efectos fundamentales del derecho del trabajo, principian únicamente a producirse a partir del instante en que el trabajador inicia la prestación del servicio de manera que los efectos jurídicos que derivan del derecho del trabajo, se producen, no por el simple acuerdo de voluntades entre trabajador y patrón, sino cuando el obrero cumple efectivamente su obligación de prestar un servicio. En otros términos, el derecho del trabajo, que es un derecho protector de la vida, de la salud y de la condición económica del trabajador, parte del supuesto fundamental de la prestación del servicio y es en razón de ella que impone al patrón, cargas y obligaciones. (4)

Hay consecuentemente, una diferencia esencial entre la relación del trabajo y los contratos de derecho civil: en estos, la producción de los efectos jurídicos y la aplicación del derecho, solamente depende de un acuerdo de voluntades, en tanto en la relación de trabajo, es necesario el cumplimiento mismo de la obligación del trabajador; de lo cual se deduce que en el

(4) De la Cueva Mario.- Ob.Cit. t. I.- pp. 454, 455.

derecho civil el contrato no está ligado a su cumplimiento, en tanto la relación de trabajo no queda completa, si no es a través de su ejecución. La razón de esta distinta condición, parece radicar en la circunstancia de que el derecho civil, en su parte de obligaciones y contratos, está destinado a regular el tránsito de las cosas; en tanto que el derecho del trabajo, está en la protección al hombre que trabaja, independientemente de la causa que haya determinado el nacimiento de la relación jurídica.

Esta diferencia explica la necesidad de distinguir entre contrato y relación de trabajo y que el primero, o sea, el simple acuerdo de voluntades para la prestación de un servicio, sea únicamente la condición para que el trabajador quede enrolado en la empresa, enrolamiento que, a su vez determina la formación de la relación de trabajo, y consecuentemente, la producción de los efectos normales que el derecho del trabajo atribuye, no al acuerdo de voluntades sino a la prestación del servicio.

Pero no podemos dejar de reconocer que el acuerdo de voluntades entre un trabajador y un patrón para la prestación de servicios, esté desprovisto de efectos, pues de ser así, resultaría un acto inútil pero si las acciones que de este acuerdo de voluntades se desprenden, no constituyen la aplicación propia del derecho del trabajo, pues o son acciones de responsabilidad civil que, si bien encuentran su fundamento en la legislación del trabajo, en nada se distinguen de la responsabilidad reglamentada por el derecho común, o con la acción del trabajador para que se le admita en el trabajo prometido, no constituye sino el preliminar para que, posteriormente, se aplique la legislación del trabajo o la relación que se hubiere establecido.

La consecuencia que deriva de las anteriores ideas, es que lo fundamental en la figura jurídica que nos ocupa sea, no el acuerdo de voluntades que, inclusive puede faltar, sino la pura relación de trabajo.

De esta primera consecuencia, deriva el concepto relación de trabajo, señalándose como tal que: la relación de trabajo es el conjunto de derechos y

obligaciones que derivan, para los trabajadores y patrones, del simple hecho de la prestación del servicio. Estas ideas de la relación del trabajo producen la plena autonomía del derecho del trabajo.

Georges Scelle (5) nos dice, que la aplicación del derecho del trabajo depende cada vez menos de una relación jurídica subjetiva, cuya existencia es independientemente del acto que condiciona su nacimiento. De donde resulta erróneo pretender juzgar la naturaleza de una relación de acuerdo con lo que las partes hubieren pactado; pues si las estipulaciones consignadas en el acuerdo de voluntades a la realidad de la prestación del servicio, carecerán de valor. Estas conclusiones son consecuencia necesaria de la naturaleza del derecho del trabajo; si un trabajador y un patrón pudieran pactar que sus relaciones deben juzgarse como una relación de derecho civil, el derecho del trabajo dejaría de ser derecho imperativo, pues su aplicación dependería, no de que existieran las hipótesis que le sirven de base, sino de la voluntad de las partes.

En atención a todo lo anterior se ha denominado al contrato de trabajo como contrato realidad, pues existe no el acuerdo abstracto de voluntades, sino la realidad de la prestación del servicio y porque es el hecho mismo del trabajo y no el acuerdo de voluntades, lo que determina su existencia. (6).

Ahora bien, en estos años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la idea de relación de trabajo como figura autónoma, independiente y distinta de la noción de contrato, continúa cobrando fuerza, el ilustre Doctor Georges Levasseur ha escrito espléndidamente el tránsito del contrato a la relación - (5) Georges Scelle.- Cit. por De la Cueva. Ob.Cit. t. I.- pp. 458, 459.

(6) Alfredo Iñarritu, Ministro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la competencia 133-36, suscitada entre la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y el Juez 10 de lo Civil, de la C. de Méx., para conocer de la reclamación presentada por Josefina Molina Hernández, contra la Compañía de Petróleo "El Aguila", S. A., en esa ocasión el Ministro Iñarritu uso por vez primera entre nosotros, el término "contrato realidad".- Cit. por De la Cueva Mario.- Ob.Cit. T. I.- p. 471.

individual de trabajo; sostiene que el derecho del trabajo, en grado mayor que cualquiera de las restantes ramas del derecho, es una transposición jurídica - de situaciones económicas, circunstancia que ha transformado numerosos principios y soluciones jurídicas, como la teoría de las fuentes formales del derecho del trabajo y ha también producido el tránsito del contrato a la relación - de trabajo, al extremo de que, ni la existencia de un contrato, ni el pago de un salario, son ya actualmente condiciones necesarias.

El eminente Maestro Georges Ripert (7), con esa visión que únicamente puede ofrecer el conocimiento del derecho positivo de Francia, indica que - los conceptos jurídicos que se utilizan con los problemas del trabajo, no corresponden a las necesidades presentes y habla de que el futuro de la empresa capitalista está exigiendo el reconocimiento de un derecho de propiedad del -- trabajador sobre su empleo, lo cual significaría una transformación colosal en el concepto de la relación de trabajo.

Así también Arthur Nikisch, (8) declara que la relación de trabajo no es, necesariamente, una relación contractual y que, aún en los casos en -- que tiene como origen un contrato y no adquiere sustantividad, sino con la recepción del trabajador en la empresa.

Otro tratadista, el distinguido Maestro Italiano Francisco Mesineo, huésped de la Facultad de Derecho de México, en el año de mil novecientos cincuenta y tres, en su obra *Dottrina Generale del Contrato*, en una nota en la - página 28, dice que una relación jurídica creadora de obligaciones, puede nacer independientemente de la existencia de un contrato y que éste es el caso de la relación de trabajo. O sea que el derecho de los pueblos latinoamericana nos, se orienta en los últimos años, hacia la autonomía de la relación de trabajo.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, habla constantemente del

(7) Georges Levasseur, Georges Ripert.- Cit. por De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I.- p. 471.

(8) Arthur Nikisch.- Cit. por De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I.- p. 471.

contrato individual de trabajo y en ninguna ocasión se ha pronunciado directamente en contra de la naturaleza contractual de la relación individual de trabajo. La referencia a la idea pura de la relación del trabajo fue muy breve, pero sin embargo, parece que la Sala de Trabajo forzada por la naturaleza íntima de las realidades sociales y jurídicas, ha tenido que pronunciarse en distintas ocasiones en favor de las nuevas ideas y que, en consecuencia, aún afirmando la naturaleza contractual de la relación individual de trabajo, se ha visto obligada a apartarse de la idea de contrato, para atenerse exclusivamente, a la idea de relación jurídica.

En la ejecutoria de primero de marzo de mil novecientos treinta y ocho, A. D. Cía. Mexicana de Petróleo "El Aguila", S. A., y Coags, puede leerse: El contrato de trabajo es tan solo el acto inicial de las relaciones obrero patronales y las condiciones que en el mismo se fijan, están sujetas a modificaciones, las cuales pueden resultar, si bien de un acuerdo entre las partes, de que celebren un contrato colectivo, de que se establezca una costumbre o un uso o de que se modifique la ley, o bien modificarse por virtud de los fallos de las Juntas al revisar los contratos individuales o colectivos, facultad que les competen de acuerdo con la ley y que deriva además del hecho de que el Estado por virtud del artículo 123 Constitucional ha modificado la política abstencionista; sustituyéndola por el intervencionismo.

La relación de trabajo tendría según esta ejecutoria, origen contractual, pero una vez formada, queda sustituida la voluntad de sus factores y se rigen por leyes propias derivadas de la Constitución, de la ley, o de los contratos colectivos.

Como vía de ejemplo, tenemos una Tesis Jurisprudencial (9) que nos dice: Admitido por el patrón demandado que el trabajador desempeñaba sus actividades en la negociación propiedad de aquel, corresponde a dicho patrón justificar que lo hacía en virtud de un contrato distinto del de trabajo, pues, si

(9) A.D.- 2822/56.- Margarita Rojas Vda. de Montaña.- Resulto el 16 Abril 1958. Boletín de Información Judicial de la S.C. de J. de la N., Núm. 119, de 2 de mayo de 1958, legislación sobre Trab.- Ed. Andrade.- t. II.- 7a. Edic. Méx. 1963.

no lo hace, tiene que considerarse que la relación entre ambos fue de naturaleza laboral.

Esta ejecutoria nos dice que le toca al patrón justificar las actividades que realiza el trabajador y que éstas las hacía en virtud de un contrato distinto al de trabajo, ya que si no lo hace tiene que considerarse que la relación (aquí ya no habla de contrato) entre ambos fue de naturaleza laboral.

En otra tesis jurisprudencial (10) que nos habla que debe de admitirse como un principio general que, salvo prueba en contrario, toda prestación de servicios queda comprendida en el ámbito del derecho del trabajo y debe de servirse por las disposiciones de la ley respectiva.

O sea, que no toma en cuenta al contrato ni lo presume, ni que las condiciones sean inferiores o puedan ser superiores a las establecidas en la ley, sino que habla de toda prestación de servicios; o sea, la actividad que desempeña una persona llamada trabajador en beneficio de otra llamada patrón, ya que lo que existe es el enrolamiento o enganche, la verdadera prestación efectiva y además no dice que esta prestación debe regirse por las disposiciones de la Ley respectiva, que es la Ley del Trabajo.

Además en la Ley Federal del Trabajo de 1931 en su artículo 121 y siguientes, nos habla de rescisión de la relación de trabajo, y que nos dice: que el patrón y el trabajador podrán rescindir en cualquier tiempo la relación de trabajo por causa justificada, sin incurrir en responsabilidad.

Así también en el mismo capítulo XII, en su artículo 122, nos habla de que el patrón podrá rescindir la relación de trabajo, pero no habla para nada de rescindir el contrato, es decir que se rinde la prestación efectiva del trabajador por las causas señaladas en las diversas fracciones del artículo citado.

Aunque si bien es cierto que en la Nueva Ley del Trabajo ya se nos

(10) A.D.- Miguel Ramírez.- 12 de Ags. 1963.- Semanario Judicial de la Federación. vol. LXXIV.- 5a. Parte.- Agosto de 1967.

habla específicamente de rescisión de las relaciones de trabajo, no solo en -- este Capítulo, sino en diferentes solo usa el término "relaciones de trabajo" como lo usa en el Capítulo II, Título Segundo, y Capítulo IV.

También vemos en el Capítulo IV, del Título Primero, que se nos habla de rescisión de las relaciones de trabajo, así como también en sus artículo los 46 que correspondería al 121 de la Ley de 1931, y 47, que correspondería al 122 de la mencionada ley.

Creemos que donde se puede apreciar la preponderancia, si es que -- existe, de la relación laboral sobre el contrato, es en el artículo 21 de la Nueva Ley y corresponde al 18 de la Ley de 1931, artículo que en la Nueva Ley nos dice: se presume la existencia del contrato y de la relación de trabajo entre el que presta un servicio personal y el que lo recibe, es decir cómo se formaría un contrato de esta naturaleza, cuando ya la misma ley está regulando la misma prestación del servicio.

2.- CARACTERISTICAS DE LA RELACION Y EL CONTRATO DE TRABAJO: DEPENDENCIA, DIRECCION Y SUBORDINACION. DIFERENCIAS.

Los términos: Dependencia, Dirección y Subordinación, son aquellos que se han usado para caracterizar al contrato de trabajo, se han venido usando indistintamente queriéndoles dar un significado diferente, pero todos tienen un mismo sentido, que es el de sojuzgar la libertad del trabajador, ya que es el sometimiento de éste a la voluntad del patrón. Y así vemos que la Ley del Trabajo de 1931 habla de dirección y dependencia y que la Nueva Ley Laboral, para significar la relación o el contrato de trabajo, usa el término "subordinación".

Por una parte, vemos que "dependencia" significa un estado de subordinación, inferioridad jerárquica, sometimiento o sujeción y también significa una relación subordinada con respecto a otro de mayor poder, autoridad o mando.

(11)

Y a la vez, por subordinación, se entiende: sometimiento o sujeción a un poder de mando u orden superior o más fuerte (12), por lo que puede apreciarse que ambos son términos sinónimos.

Ahora bien, la posición de igualdad al menos supuesta de los contratantes del derecho civil, presentan en el contrato de trabajo diferente fisonomía, ya que existe en ésta una situación dominante o directora de una de las partes; por lo que ésta posición al menos teórica, desaparece apenas el contrato de trabajo empieza a ejecutarse.

Y si el contrato significa tanto paridad de las partes, como libre voluntad para contratar y en el llamado contrato de trabajo no existe, ya no se puede hablar de contrato, y por tanto la subordinación ya no puede caracterizarlo. Por lo que es más apegado a la realidad el hablar de relación de trabajo, porque pretender que allí donde existe subordinación entre las partes, -

(11) Cabanellas Guillermo.- Diccionario del Derecho Usual.- t. I.- p. 621.- 2da. Edic. Bibliográfica Omeba.- Libro de Edic. Argentina.- B.A. 1968.

(12) Cabanellas Guillermo.- Ob. Cit. t. IV.- p. 136.

se encuentra una prestación de servicios regida por las normas de la legislación laboral, es llegar a una conclusión demasiado absoluta, ya que no constituye por sí sola el único elemento que permita distinguir o diferenciar este contrato y que además nunca se da en algunos casos como: el del trabajador a domicilio, del viajante de comercio, de determinadas profesiones y altos empleados, de quienes trabajan fuera de la vigilancia del patrón, como ocurre con los choferes de taxis, con lo que la subordinación se diluye, pierde intensidad hasta no poderse diferenciar apenas en ciertos casos.

Y aunque en el aspecto personal el derecho del trabajo se limitó en un principio al trabajo dependiente o subordinado, mediante preceptos legales especiales, fue extendiendo su campo de acción, a aquellos que necesitaban protección parecida, esto es, a los trabajadores, propiamente dicho a aquellos que prestan un servicio personal a otro, el cual se aprovecha de ese trabajo. (13).

También puede decirse que la dependencia o subordinación es menor, cuanto mayor es la categoría del trabajador, ya que si en un principio la nota que en el terreno científico solía ser utilizada para caracterizar el contrato de trabajo y definir la figura del trabajador, era la nota de subordinación o dependencia del deudor del trabajo al acreedor, ya no es suficiente, ya que la moderna legislación ha venido ensanchando su campo de aplicación a toda clase de asalariados y empleados. (14).

Asimismo se dice que la dependencia puede ser económica o jurídica. La dependencia económica recoge como interpretación un hecho circunstancial y desprovisto de contenido jurídico. La superioridad económica es el factor muchas veces aleatorio y otras de muy difícil apreciación como es el caso del propietario de un taxi y del chofer que lo utiliza en la explotación y que -

(13) Walter Kaskel y Hermann Dersch.- Derecho del Trabajo.- 5a. Edic. 1961.- Edit. de Palma. B. Aires.

(14) Cámara Nacional del Trabajo de España.- 4ta. Sala.- Sentencia 25-IV-1957 en Gaceta del Trabajo.- t. 36.- p. 252 y 4ta. Sala Trib. de España de 16 de Nov. 1933 en Gaceta de mayo de 1935.- Cit. por Cabanellas Guillermo.- Ob.Cit. t. I.- pp. 249, 250, 258.

pueden encontrarse en igual situación económica, pues es difícil determinar quién depende de quién, en orden a la cantidad de los ingresos. En su caso, para distinguir la subordinación, sería necesaria la participación de otro elemento: quién da órdenes o quién presta obediencia, quién depende de otro en relación a la ejecución de su trabajo, por lo que la situación de inferioridad económica en que se suele encontrar al trabajador en relación al patrón, asegura una serie de medidas que lo tienden a proteger, pero no influye para nada en la determinación de la naturaleza jurídica de la relación, que tiene por objeto una prestación de servicios laborales. Y — así diferentes autores, entre ellos Gómez, dicen que la dependencia económica es muy vaga e imprecisa, ya que una persona puede depender de otra económica sin estar unida a ella por un contrato de trabajo; asimismo Jacobi afirma que un contrato de trabajo puede existir sin dependencia económica. (15).

Dos autores que han llamado la atención sobre el hecho de que la dependencia no siempre aparece como requisito jurídico que sirva para definir una relación laboral, son Bayón y Pérez Botija, que nos dicen que no — siempre aparece clara como una realidad la dirección del trabajo por el empresario en la técnica de laborar presente, aunque existiendo un poder decisivo del empresario, que se manifiesta en el ejercicio de unas facultades dominicales respecto del patrimonio de la empresa y un poder de mando — correlativo al deber de obediencia del trabajador, poder que origina un — cierto vínculo de dependencia, mismo que no acusa la presencia de una relación laboral, sino que revela la existencia de uno de los derechos que forman el contenido de una relación jurídica por el hecho de serla. (16)

(15) Cabanellas Guillermo.— Ob. Cit. t. I.— pp. 253, 254.—

(16) Bayón y Pérez Botija.— Manual de Derecho del Trabajo.— pp. 18 a 30.— Cit. por Alonso García Manuel.— Ob. Cit. t. I.— p. 49.

Por tanto, podemos resumir que tanto en la doctrina, como en la legislación comparada, se suele hablar de dependencia, de dirección o de subordinación con un sentido unitario, es decir, que en el fondo aluden a la misma cuestión y así tenemos que subordinación es para la doctrina Italiana, lo que la dirección para los franceses y dependencia para los alemanes y españoles. (17).

Después de lo anterior, podemos ver que el precepto del artículo 123 que rige, no solo para los llamados trabajadores subordinados, de donde resulta que se restringía la protección del derecho del trabajo, sino que es para todos los trabajadores en general, o sea a todo aquel que presta un servicio personal a otro, además no hay que perder de vista que el contrato de trabajo que consigna en su texto el artículo 123, no es un contrato de carácter jurídico, sino de carácter social, por lo que decir que sólo hay contrato de trabajo, donde existe subordinación, es contrario a la técnica del citado artículo, que nos dice que las relaciones laborales entre patrón y trabajador se rigen en su función social por el mencionado precepto, que comprende, como ya lo hemos dicho, no solo a los trabajadores subordinados, sino a todo trabajador en general. Por lo que la mayoría de los autores se han resistido con no escasa razón a utilizar el término "subordinación", en mérito a que podría surgir un sometimiento del trabajador, lo cual recuerda aquel estado de servidumbre a que se veía sometido el esclavo en ciertas etapas de la historia humana. Y asimismo la circunstancia de que una persona, en su actividad responda ante otra de sus actos, no es factor para caracterizar una relación de dependencia.

Respecto a la dirección, se dice que son el conjunto de normas o indicaciones del patrono que le da al trabajador y las que debe seguir éste, pero esta facultad de mandar es extraordinariamente elástica, pues justamente porque los conocimientos del patrón no son universales, existe la necesidad -

(17) Deveali L. Mario.- t. I.- p. 6.- Cit. por De la Cueva Mario.- Ob.Cit. p. 487.

de confiar numerosos aspectos del trabajo, a la iniciativa propia del trabajador. Por eso decimos que la dirección del patrón que no es otra cosa que su facultad de mando, van de un máximo a un mínimo y que por lo tanto no basta — por sí sola para caracterizar a la relación de trabajo. (18).

Por todo lo expuesto podemos decir que el trabajo subordinado, dependiente o bajo la dirección de otra, no basta por sí mismo para caracterizar la relación de trabajo, ya que por la evolución de las mismas instituciones, la — imprecisión de delimitar ciertos supuestos y la significación de complejos que como el de seguridad van extendiéndose cada día en mayor medida a grupos o sectores sociales, no vinculados por relaciones de subordinación o dependencia, — ponen de manifiesto la crisis de estos conceptos, ya que es imposible que puedan jugar un papel de relevancia tan absoluta que marque el que exista o no relación de trabajo.

Finalmente, uniéndonos al pensamiento del Diputado Constituyente de 1917, Josafat Márquez, decimos que: las leyes bajo cuyos auspicios ha pasado tanto tiempo nuestra Patria, no han sido ni lo suficientemente concretas, ni — lo necesariamente justas y esto ha ocasionado que nuestro progreso nacional no haya tenido un desarrollo verdaderamente provechoso para todas las clases sociales del País, sino que solamente han contribuido para enriquecer al grupo — de propietarios, por lo que nada más justo de obtener, que nuestras leyes sean adaptadas al medio en que vivimos para corregir esa indolencia y para estirpar de nuestras clases sociales esa pereza en que se revuelven matando toda iniciativa y entorpeciendo todo esfuerzo y asesinando toda idea de progreso. (19)

(18) De la Cueva Mario.— Ob. Cit. t. I.— p. 487.

(19) Palavicini F. Félix.— Historia de la Constitución de 1917.— t. I.— pp. 28, 287.

CAPITULO III

NATURALEZA JURIDICA DE LA RELACION DE TRABAJO Y EL TRABAJO DE LOS TAXISTAS.

- 1.- Historia del Automóvil.
 - 2.- Historia del Automóvil en México.
 - 3.- Análisis del Trabajo del Chofer de Autos de Alquiler.
 - 4.- Criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, antes de la Iniciativa de la Nueva Ley Federal del Trabajo.
-

"EL HOMBRE, MAS LA NORMA, MAS
EL HECHO: ES ESO LO QUE EN-
TIENDO POR DERECHO...".

C. de la V.

1.- HISTORIA DEL AUTOMOVIL.

Al hacer un recorrido hacia el origen y génesis del automóvil, es debido a que este es el medio de transporte del usuario, y a la vez la herramienta del trabajo del taxista, trabajador éste que al fin tras una larga lucha que ha desarrollado el derecho del trabajo, con su extensión, ha llegado a regular relaciones de trabajo que en otra época reglamentaba el derecho civil o el derecho mercantil, pero al fin se ha llegado a la primacía del derecho laboral y ha alcanzado una importante victoria al incorporar a esta legislación a los trabajadores de coches de alquiler.

¿Quién inventó el automóvil?, he aquí una interrogante que la mayoría de los que han empuñado un volante nunca se han hecho, el automóvil en el que recorren las calles de todas las ciudades del mundo, acortando las distancias medidas ahora en litros de gasolina, no cabe duda que un vehículo desprovisto de todo motor animado, de toda bestia, de todo hombre, de tiro, ha debido ser el motivo de muchos sueños, antes de que hubiese aparecido una posibilidad de realización.

Frecuentemente, ya en Homero, se encuentran sugerencias sobre este particular, aunque es preciso llegar al Siglo XIII de nuestra Era, con el Monje Roger Bacon para hallar un hombre que verdaderamente se considera como precursor del automóvil, a efecto como se expresa en una carta publicada en Hamburgo tres siglos después de su muerte: "por la ciencia y el arte solamente... es igualmente posible hacer carros que se muevan con una maravilla de celeridad, sin la ayuda de animales de tiro y semejantes a los carros de guerra de la antigüedad..." (Epistola Patris Roseril Baconis, de secretis operibus autriset naturae et de) y que es el primer texto que plantea claramente el problema del vehículo movido sin la ayuda de motor animal o animado. Parece ser que el primer vehículo que se puede considerar como automóvil, es el vehículo de resortes construido en 1649 por el Herrero Houst de Nurenberg, el cual estaba movido por un mecanismo especie de relojería con -

engranaje impulsado por resortes y se desplazaba a una velocidad de dos kilómetros por hora, aunque no podía recorrer gran distancia ya que los resortes no eran más que unos mediocres acumuladores de energía.

Poco tiempo después el Padre Verbiest, nacido en 1623 y muerto en China en 1688, propuso utilizar el vapor para impulsar un vehículo y en su "Astronomía Europea" publicada en 1687, se reproduce la descripción del vehículo ideado por él, el cual no aparece haberse realizado, y donde un chorro de vapor producido por una bola de metal conteniendo agua y calentada, choca con las palas de una rueda horizontal engranada con el eje del vehículo.

El Abate Hautefeuille, parece haber sido realmente el primer inventor de los motores a gas que dieron origen a los motores de explosión modernos y que han alcanzado el desarrollo que hoy se ve, el día en que se decidió reemplazar en estas máquinas la pólvora por una mezcla menos peligrosa de gas explosivo. Sin embargo, toca el mérito a Pettilieb Daimler en 1833, - ser el inventor del motor de combustión interna y el carburador y el fue el impulsor del automóvil moderno. (1)

(1) Norman Charles, Periódico Excelsior, de 24 de marzo de 1935.- p. 2.

2.- HISTORIA DEL AUTOMOVIL EN MEXICO,

De la época del palanquín, a la época del automóvil, tuvieron que pasar varios años antes de que en el Anáhuac aparecieran los españoles que sojuzgaron el poder de Moctezuma, y en que los más conspicuos personajes del imperio viajaban en palanquín, cargados a hombros de seres humanos; quien no disfrutaba de una posición sobresaliente, cuando se veían obligados a emprender grandes marchas y estaban dispuestos a evitarse las molestias de remontarlas a pie, acudían a los "tamemes" o cargadores que prestaban servicios a los de entonces conocidas bestias de carga.

Conforme la locomoción fue progresando en nuestro País, variaron los medios de transporte: apareció la carreta tirada por tordos bueyes, la silla de manos. Más tarde la calesa para las damas y la diligencia tirada por mulas de poco y firme equilibrio para los que no eran adinerados. Pero todos estos medios fueron superados por el automóvil, al que bastaron pocos lustros desde que apareció en el mundo para apoderarse de la preferencia de los viajeros. Como para transplantarlo a México no se requerían construcciones costosas ni empresas audaces que intentaron la expugnación de desiertos, selvas, ni cordilleras, ni fantásticas inversiones, al poco tiempo el vehículo había tomado carta de naturalización.

Y con el recuerdo, surge también el contraste de lo que eran y lo que son los automóviles, las carrocerías han mejorado estéticamente, se parecen cada vez menos a los carruajes de caballos; los motores ganan potencia. Así también podemos ver que el automóvil ha tenido que ver en los cambios políticos, en el maderismo se hicieron grandes movilizaciones militares y el automóvil empieza a extender su campo de acción.

En la vía urbana aparecen los "packards" y poco después los famosos "potros" que llevaron a Madero al sacrificio en la Decena Trágica. Los "potros" conducen a las brigadas de la Cruz Blanca y a los jefes del ejército; después, durante el Gobierno de Huerta, éste y sus ministros caminan y pasean en "potros". Después al llegar la Revolución a Teoloyucan sobre la salpicadera de un "packard" se firman los tratados de 1914, en esos días an-

te las amenazas alemanas, en el Marne, se requizan todos los taxis de París y en ellos se hace la movilización; en México hay modelos de taxis gemelos - de los franceses pero se prefiere requizar los autos particulares.

Pero para que todas esas máquinas se movieran, fue necesario que el capitalista tuviera que acudir a terceras personas y aquí fue cuando el - derecho del trabajo hizo acto de presencia. (2)

- - - - -

(2) Periódico Excelsior, de 24 de marzo de 1935.- p. 3.

3.- ANALISIS DEL TRABAJO DEL CHOFER EN AUTOS DE ALQUILER.

Si bien la Ley Federal del Trabajo consideraba a la mayoría de los autotransportistas como trabajadores, ya que ponen su energía de trabajo al servicio de una empresa, no se puede negar que gran parte de estos trabajadores sobre todo a los choferes de autos de alquiler que también eran trabajadores, se les había excluido de los beneficios de esta Ley, ya que se decía que la relación entre éstos y los propietarios de los autos, no era de carácter laboral.

Este problema, de que si los conductores de automóviles de alquiler deberían ser considerados como trabajadores, data de muchos años y fue principalmente en 1935 cuando se presentó con gran fuerza por vez primera. Pues si bien es cierto que los que tuvieron mayor actividad en la Revolución Mexicana fueron los obreros y campesinos, no sólo a ellos se refirió el Diputado Constituyente José Natividad Macías para que estuviesen dentro de la protección del derecho del trabajo, como erróneamente otros diputados trataron de decir, sino a todo al que presta un servicio personal a otro.

Esto se afirma con el Nuevo Derecho del Trabajo, derivado de la Declaración de Derechos Sociales en los que postula: el hombre tiene derecho a cambio de la energía de trabajo que entrega a la comunidad, e independientemente del sistema económico que impere, a que la sociedad le proporcione los elementos indispensables para que pueda alcanzar una existencia decorosa.

Debido a esta omisión y al avance técnico, que aumentó las unidades y consecuentemente los trabajadores del volante, los cuales contaban con grandes familias que dependían de ellos, y al carecer de los más mínimos derechos y de la protección jurídica a la que deberían de estar sujetos, como una gran masa protestaron. Por lo que en ese año, el Sindicato de Choferes mandó pliegos petitorios a los propietarios de automóviles de alquiler exigiendo bajo ultimátum de huelga, la firma de contratos de trabajo. Así fue como se emplazó a sesenta y nueve propietarios de coches de alquiler,

La huelga estaba anunciada para el día primero de febrero de ese -

año, y aunque los propietarios de estos coches no trataron de evitar la suspensión, ya que decían que los amparaba una ejecutoria conocida como el "caso Noste", en el que una Junta de Conciliación y Arbitraje declaró inexistente el estado de huelga, en el negocio de automóviles del señor Eduardo Noste.

Podemos decir que esto solo se trató de un caso aislado, ya que no todas las empresas tienen igual funcionamiento, y así también vemos que según una Tesis Jurisprudencial, sentada por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, nos dice: que las Juntas de Conciliación y Arbitraje, que fueron establecidas para derimir conflictos obreros, no son Tribunales de Derecho que deban estar sujetas a sus laudos, a los procedimientos y reglas del derecho escrito, sino que son tribunales de conciencia que fallan a verdad sabida y buena fe guardada (3). Por lo que no puede considerarse como precedente el "caso Noste".

Por otra parte, el laudo referido nos dice que los choferes no pueden ser sujetos del derecho laboral, porque el chofer si quiere y si así le conviene a sus intereses, puede permanecer estacionado en el lugar que le parezca y que además maneja el automóvil a su entera discreción. Esto no es cierto, ya que una de las causas por las que puede caducar el permiso, es de que no se interrumpa el servicio, sino que éste sea continuo y de una manera uniforme. (4)

Por su parte, los patrones dicen que no hay relación de trabajo, porque no se dan ninguna de las características del contrato de trabajo, aunque ya vimos que estas características tienen un sentido único y que además tales notas no son esenciales para la configuración de la relación de trabajo, -

(3) Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Procesal del Trabajo.- Ed. Porrúa.- Méx. 1971.- Primera Edic. 1971. p. 240.

Periódico Excelsior, del 6 de febrero de 1935.- p. 3.

(4) Ley de Vías Generales de Comunicación.- t. I.- Ed. Andrade.- Sta. Edic.- México 1964.- p. 242.

Ahora bien, si esas notas aparecen ciertamente en el contrato de trabajo, no habría ninguna otra prueba para desvirtuar que tal relación pertenece al derecho del trabajo, aunque si esas características no se dan, no quiere decir que tal relación no pertenezca al campo del derecho laboral, sino más bien que hay que analizar tal relación, ya que la ley del trabajo nos dice: que se presume la existencia del derecho del trabajo, entre el que presta un servicio personal y el que lo recibe, ya que basta el hecho de la prestación de un servicio personal, independientemente de la fuerza que le de origen para que se realice la relación de trabajo. (5)

Cabe decir que este problema de ir a la huelga por parte de los choferes, más que legal es profundamente humano y los choferes de autos de alquiler, tienen derecho de ir a la huelga a fin de luchar por sus reivindicaciones ya que el chofer es y ha sido siempre un trabajador y por lo tanto no existe la condición de arrendatario que afirman los propietarios.

Visto esto, los propietarios de los autos de alquiler trataron de hacer a su vez, una manifestación, la que fue impedida por los choferes. Al mismo tiempo el Sindicato Mexicano de Choferes y el Frente Unico del Volante, organizaron una contramanifestación, que no sólo recorrió las calles, sino que visitó las oficinas de gobierno y tránsito. Por lo que el Secretario de Gobernación fue designado por el Presidente de la República, como amigable compo-
nedor, asimismo ya se habían iniciado las pláticas entre los representantes de los choferes y los de los patrones, a fin de solucionar el conflicto y dichas pláticas se llevan con el Presidente de la Junta de Conciliación y Arbitraje.

Las primeras pláticas sobre la celebración de contratos de trabajo y el reconocimiento de su profesión bajo el aspecto de trabajadores y no alquiladores, no llegó a ningún acuerdo. Igualmente se dijo que para evitar la huelga de choferes, se fallaría el problema en un plazo no mayor de sesenta días, así como también fue aceptada inicialmente la proposición en que se dijo que en tanto se resolvía el conflicto, los propietarios harían una reduc-

(5) De la Cueva Mario.- Ob. Cit. t. I. p. 45.

ción en la cuenta del cuarenta y cinco por ciento, fundándose en el hecho de que por el alquiler de automóviles de último modelo, se cobraba siete cincuenta por jornada de dieciséis a dieciocho horas, y de cinco y cuatro pesos, por la cuota de modelos atrasados, en jornadas de doce horas; los propietarios sólo ofrecieron el quince por ciento y los choferes después de mucho discutir, bajaron hasta el veinticinco por ciento, sin llegar a ponerse de acuerdo. También se supo que los propietarios estaban dispuestos a hacer algunas concesiones, pero éstas no se llevaron a efecto por la actitud intransigente del abogado que los representaba, actitud que fue increpada por los funcionarios que se esforzaban por arreglar el conflicto.

Al contestar las demandas, los patrones adujeron ante la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, que ya se había establecido el precedente -- claro y preciso con respecto a la petición de los choferes, por lo que pedían que se declarara inexistente dicho paro. Mientras tanto, en una asamblea que realizó la Unión Nacional de Choferes, dióse cuenta con la solidarización de las siguientes agrupaciones que les prestarían ayuda social y económica: Unión Regional de Choferes de León, Guanajuato; Unión de Mecánicos y Choferes de Saltillo Coahuila; Centro Social de Choferes de San Pedro, Coahuila; Mecánicos y Ayudantes de Ciudad Juárez, Chihuahua; Sindicato de Choferes y Mecánicos de Parral Chihuahua; Alianza de Choferes de Querétaro; Unión de Choferes del Puerto de Veracruz, Veracruz; Sindicato Unido de Choferes de Guadalajara, Jalisco; -- Gremio Unido de Choferes y Alianza de Pequeños Propietarios de Autos de Alquiler del Distrito Federal. (6)

El día once de febrero, no circuló ya ningún automóvil de alquiler, en el Distrito Federal, como consecuencia de la huelga decretada en la madrugada de ese día, año de mil novecientos treinta y cinco, por los choferes. Esto lo hicieron después de haber efectuado una Asamblea en el Teatro Diaz de León y recabar firmas de cerca de cuatro mil choferes, según el libro de registro; nombrándose varios comités de huelga y comisiones que se encargarían de diri--

(6) Periódico Excelsior, de 10 de febrero de 1935. pp. 1 y 8.- Seg. Sección.

gir el conflicto, así como de intervenir directamente en cualquier accidente - que con motivo del paro se pudiera producir.

Con la huelga se causaron trastornos en todo el Distrito Federal, - especialmente en los sectores comerciales, ya que muchas personas acostumbra-- ban a usar dichos carros, como vehículos de uso corriente para acarreo de pe-- queñas cargas, en algunas poblaciones del Distrito Federal, se llevaban muchas veces el pan y la leche, tanto por la comodidad, como por la rapidez y econo-- mía para trasladarse al sitio de sus negocios. También algunos empleados pú-- blicos que necesitaban comer y retornar a sus oficinas, rápidamente, hacían -- uso de éstos.

Por otra parte, se decía que el propietario no tenía ningún control en las entradas que por cada servicio recibía, ya que decía que el chofer te-- nía a su libre disposición esas entradas; por lo que se dijo, desde ese enton-- ces, que en dichos vehículos deberían de usar aparatos automáticos como los -- que se usan en otros países por el cobro de servicios prestados por el carra-- je y los cuales resuelven muchos problemas.

Como consecuencia de que ya se había declarado la huelga, los patro-- nes se negaron a dar el arrendamiento de los automóviles a los choferes que se presentaron a sacar dichos vehículos por temer a sufrir actos de sabotaje.

Como el deseo del Presidente de la República, señor General don Lá-- zaro Cardenas del Rfo, era de que se resolviera prontamente el conflicto, el - día doce de febrero, cerca de las quince horas, recibió a los choferes (que - iban encabezados por su abogado licenciado Lombardo Toledano), a quienes pidió que le presentaran por escrito sus peticiones, para así poderlas resolver una a una, previo estudio de las mismas.

Este pliego, fue el siguiente:

I.- Reducción de las cuentas que pagan los choferes a los propieta-- rios de automóviles de alquiler, las cuales no deben ser mayores de siete pe--

sos por día.

II.- Sobre la base anterior, la reducción de las cuentas de un veinticinco por ciento.

III.- Integración de una comisión compuesta por cinco representantes del gobierno, cinco de los propietarios y cinco de los trabajadores, la cual estudiará la reglamentación entre los choferes y los propietarios y la reglamentación a la que deben quedar sujetos los mencionados propietarios respecto de las autoridades de tránsito para hacer costeable el trabajo de los choferes.

IV.- El compromiso del gobierno, para que al final de los cuarenta y cinco días, que como máximo se da a la comisión para el estudio del problema, así como para que ponga en vigor las disposiciones que dicha comisión produzca.

V.- Previo el estudio correspondiente y trámites del caso, la socialización del servicio de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, mediante la entrega de éstos a los trabajadores, quienes los pagarán a los propietarios en el término y precio que quede convenido entre ellos y la sociedad cooperativa que se forme.

VI.- Mientras tanto resuelve Usted sobre estos puntos, la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, del Distrito Federal, se abstenga de producir resolución en los conflictos de huelga de los choferes de automóviles de alquiler que tienen aviso hasta la fecha, (7)

Los patrones aceptaron todas esas proposiciones, menos la referente a la reducción que pedían los choferes, sino sólo un diecisiete por ciento y el siete por ciento restante se complementaría con una rebaja de dos centavos sobre el precio corriente de la gasolina.

Por lo que respecta al apoyo que tenían los choferes, en su última asamblea, la Federación Regional Obrera, votó por hacer un paro general sin previo aviso, el cual sería el viernes quince de febrero del mencionado año de mil

novecientos treinta y cinco, y en el que deberán cesar todas las actividades controladas por los miembros de dicha Agrupación, como un acto revolucionario tendiente a estimular a los trabajadores, a las autoridades y a la sociedad en general, para la mejor solución de la huelga.

Ante esta situación que cada vez se hacía más problemática, el gobierno, con motivo del conflicto, estimó de su deber hacer un estudio de las condiciones en que se realiza el servicio de coches de alquiler.

Naturalmente, esto abarca dos problemas fundamentales: el primero que comprende las relaciones entre los choferes y los propietarios de los coches de alquiler, el segundo que abarca el aspecto económico del negocio, uno de cuyos factores es la reglamentación concerniente a la expedición de los permisos, licencias, etc.

Es notorio que en el fondo se trata de una explotación de un capital invertido en automóviles, explotación que como cualquier otra, sólo puede realizarse por medio del esfuerzo humano, llevado a cabo generalmente por personas distintas del mismo empresario o capitalista. Hasta Ahora, esas relaciones han venido normándose por contratos llamados de "arrendamiento", en cuya virtud el propietario entrega el coche a otro mediante una cantidad fija que éste ha de entregar y justamente por esa forma de contratación, los propietarios han considerado que los choferes quedan al margen de la ley del trabajo. Así las cosas, ha resultado que los riesgos y contingencias del negocio, sean reportados casi únicamente por los choferes; además la situación se hizo crítica por la excesiva rebaja en las cuotas que paga el público; pero como los choferes que ineludiblemente tienen que pagar sus cuentas a los propietarios, son aquellos quienes revisten las consecuencias.

Es indudable la tendencia proteccionista de la Revolución Mexicana, en el sentido que para toda una clase social, que es la de las personas cuya vida y sustento dependen en forma exclusiva de su esfuerzo personal, puesto al servicio de un tercero, lo cierto es que esa clase está constituida por aque--

llos que, mediante su esfuerzo en una y otra forma, hacen producir el capital de otro, capital que por sí solo de nada serviría.

Por lo que atentos a estas tendencias revolucionarias, al concepto ya indicado, y a la condición real de los choferes de coches de alquiler, no puede negarse que tienen derecho a las prestaciones que las leyes conceden en materia de trabajo a las personas que viven en las condiciones apuntadas.

Ahora bien, si por cualquier medio ha llegado a crearse una situación jurídica que impide la realización de esas tendencias, abarcando con ello un importante sector de la clase trabajadora, el gobierno de la revolución no puede verlo con indiferencia, y se siente obligado a tomar las medidas que en su esfera de acción sean posibles para poner dentro de los beneficios que las leyes conceden a los trabajadores, a aquellos que han estado sustraídos de la acción protectora de los mismos.

En virtud de lo expuesto, el gobierno declara:

1.- Que no debe subsistir el tipo de contratación actual entre propietarios y choferes de automóviles de alquiler, llamados "de ruleteo".

2.- En consecuencia, se considerará que entre los mismos propietarios y choferes, deben celebrarse los correspondientes contratos de trabajo, con las estipulaciones que, sin violación a la ley, convengan a las partes.

3.- Para que lo anterior se haga efectivo, el Departamento del Distrito Federal procede con esta misma fecha, a modificar el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, a efecto de que queden cancelados los permisos de circulación que a los propietarios de coches se haya concedido, si dentro del plazo de quince días no comprueban tener a su servicio chofer con quien hayan celebrado contrato de trabajo, exceptuándose naturalmente a los coches manejados por sus propios dueños y en cuanto no ocupen a terceras personas. (8)

Por lo que a partir de esa resolución emitida por el gobierno, —

volvieron a circular coches de alquiler, alrededor de unos cuatrocientos sesenta autos que son manejados por sus propietarios. Así también, el Comité de Huelga quedó disuelto y se formó una comisión encargada de redactar los contratos tipo de trabajo, que normen las relaciones entre los dueños de los automóviles y los trabajadores a su servicio; respecto a estas conquistas, se recibieron mensajes congratulatorios de varios Ministros de la Suprema Corte, en la Confederación de Obreros y Campesinos, así como también de los sindicatos de Puebla, Veracruz y Yucatán.

Al enterarse de esta resolución, emitida por el gobierno, los propietarios de los automóviles de alquiler, principalmente los extranjeros, dijeron que iban a regresar las placas de circulación de dichos vehículos a las compañías vendedoras, puesto que aún no han cubierto el importe total de los mismos, el valor lo han estado pagando en abonos y las mismas facilidades podrían otorgarse a los choferes, para que éstos cubrieran las letras por la cantidad que falta. Eso sería lo ideal, ya que cada chofer sería el dueño de su propio automóvil. Pero como los propietarios se negaron a celebrar los contratos de trabajo, el servicio no se pudo regularizar:

Aunque hay que hacer notar, que algunos de los que se dicen alquiladores de esos autos y aclarando que todos estos son mexicanos, manifestaron estar dispuestos a celebrar contratos de trabajo, pero que ningún extranjero ha dado semejante paso.

En cuanto a que se dijo que los propietarios van a regresar las placas de circulación, el Reglamento de Tránsito del D. F., en su Capítulo II, artículo 11, fracción II, nos dice: "...cuando se trate de un vehículo destinado al servicio público de pasajeros, la cancelación se hará previa sustitución correspondiente por otro vehículo destinado a ese propio servicio, salvo el caso de que la autoridad competente considere que ya no es necesario continuar la prestación del servicio en los términos del reglamento respectivo...". Por lo que los patronos no podían nada más así entregar las placas y dejar de prestar

el servicio. (9) Además en ese caso, aparte de regresar las placas, tendrían que devolver los mismos vehículos a las compañías vendedoras, ya que no han cubierto el importe total de los mismos y el valor lo han estado pagando en abonos y esas mismas facilidades podrían otorgarse a los choferes y que éstos cubrirían las letras por las cantidades que faltan.

Por otra parte, los choferes hacían ya un estudio de las estipulaciones que normarían esas relaciones de trabajo, entre los choferes y los propietarios de los automóviles de alquiler y que principalmente eran: la fijación de jornadas de trabajo, salario y destajo, así como las obligaciones que por su parte contraigan los choferes con sus patrones y que garanticen a los mismos propietarios la seguridad de un trabajo honrado y el buen cuidado de los automóviles. Por lo que esos contratos tendrían el carácter de contratos tipo y que podrían ser revisables cada dos años, para que el chofer o el propietario, según el caso, puedan ampliar las cláusulas y suplir las deficiencias que por el momento y la falta de práctica no se pueden tomar en consideración.

Aunque el representante de los patrones decía que no era cierto que la mayoría de éstos estuvieran conformes en firmar contratos de trabajo, hay que hacer notar que esos mismos propietarios han manifestado su descontento hacia otros que son los que se han negado a firmar esos contratos y que son los menos, siendo éstos de origen extranjero; y si ellos se sienten obligados, con más razón los extranjeros y que por lo tanto deben acatar y respetar las disposiciones de las autoridades, por lo que se deduce que ellos sí estaban de acuerdo en firmar estos contratos de trabajo, en cuanto las organizaciones los requieran para ello.

Ahora bien, qué harían los choferes si los propietarios de los automóviles se negaran a celebrar esos contratos, indudablemente que por virtud de la resolución dictada por el Departamento, los choferes de autos de alquiler han adquirido la condición de trabajadores y por lo tanto deben estar pro-

(9) Ley Sobre Comunicaciones y Transportes, Reglamento de Tránsito para el D. F.- Ed. Andrado.- Méx. 1964.- Sta. Edic. t. I.- p. 348.

tegidos por la ley del trabajo y de acuerdo con esto los dirigentes del gremio dicen que pedirían una indemnización de tres meses de salario, por conceptuar que al no darles trabajo nuevamente, han quedado despedidos y tienen derecho a esa reclamación.

Asimismo ya se habló de que la mayoría de los propietarios estaban de acuerdo en firmar contratos de trabajo, pero esto no sólo lo hacían con un chofer, sino que celebraban uno con el del turno diurno y otro, con el del turno nocturno.

Ante estas dos situaciones, el Ejecutivo, de acuerdo con un precepto que le concede la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ex pidió un decreto que obligaba a los dueños de los autos de alquiler a celebrar contratos de trabajo con los choferes que empleaban y el cual salió publicado en el Diario Oficial de la Federación, el veinte de febrero de mil novecientos treinta y cinco y en el cual se establece que de no dar cumplimiento en un plazo de quince días a la disposición que contiene, les serán retirados los permisos que tienen para circular.

El decreto dice: "...que en cumplimiento de la fracción I, del artículo 89 constitucional, así como los artículos 21, 24 y 7 transitorio de la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales, de treinta y uno de diciembre de mil novecientos veintiocho, he tenido a bien expedir el siguiente decreto:

I.- Se reforman las fracciones II y V, del artículo 16 del Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal, en los siguientes términos; y en cuanto al problema que a nosotros nos interesa:-

II.- Entregar dicha solicitud en la Oficialía de Partes, de la Oficina de Tránsito, acompañada a los siguientes documentos:

- a) Comprobante de propiedad del vehículo de que se trate.
- b) Constancia de haberse cambiado el registro del vehículo, si ha--
bfa sido inscripto en ocasión anterior aun cuando no hubiese sido inscripto en

el Distrito Federal;

c) Presentar el o los contratos de trabajo celebrados por el propietario con los trabajadores que vayan a manejar el vehículo, cuando se trata de vehículos de alquiler de pasajeros;

d) Manifestación en su caso, cuando vaya a ser el propietario del vehículo quien lo maneja personalmente.

Si el propietario del vehículo de alquiler para pasajeros que lo maneja personalmente en forma normal, emplea a una persona que lo substituya en tal actividad, deberá manifestarlo y estará obligado a presentar el contrato de trabajo correspondiente.

III.- Obtener la tarjeta de circulación que le será entregada en la Dirección de Tránsito y que deberá ser llevada siempre por los conductores del vehículo, así como la fijación de las placas que le corresponda, según el capítulo relativo de este título.

La tarjeta de circulación para vehículos de pasajeros, deberá tener los siguientes datos:

a) Nombre del propietario del vehículo, con la anotación de ser el mismo propietario quien lo maneja y en su caso el nombre de las personas con quienes el propietario haya celebrado contratos de trabajo para que lo substituyan en tal actividad.

b) Nombre de los trabajadores con quienes el propietario del vehículo de alquiler para pasajeros haya celebrado contrato de trabajo cuando los obreros vayan a ser quienes manejan normalmente el vehículo.

Artículo 2.- Los propietarios del vehículo de alquiler para pasajeros, estarán obligados a dar aviso a la Oficina de Tránsito del D. F., con toda oportunidad, de todo cambio o modalidad que sufran los contratos de trabajo, en esta materia, a fin de que la mencionada Oficina tenga debido conocimiento

y procede a hacer las anotaciones correspondientes en la tarjeta de circulación.

Transitorios:

I.- La Oficina de Tránsito en el Distrito Federal, será la encargada de dictar las medidas de orden práctico que sean necesarias para la exacta aplicación de estas disposiciones y la vigilancia en el cumplimiento del presente Decreto.

II.- Se concede un plazo de catorce días, para que los propietarios de vehículos de alquiler para pasajeros que están actualmente en circulación cumplan con los requisitos establecidos por este ordenamiento, de lo contrario les serán retirados los permisos.

III.- El presente Decreto entrará en vigor tres días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

En lo dispuesto en la fracción I, del artículo 89 de la Constitución y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a los dieciocho días del mes de febrero de 1935. (10).

Aunque el conflicto seguía sin resolverse, sin embargo, el 28 de febrero de ese año, fueron presentados los primeros veintiocho contratos de trabajo ante la Junta Central de Conciliación y Arbitraje, la que ese mismo día se avocó al caso de los conductores de autos de alquiler para determinar la legalidad de la huelga que en varios garages tienen los Choferes Revolucionarios y Sindicato Mexicano de Choferes que fueron los que plantearon el último conflicto. Este problema era de sí, el precedente que se había asentado en relación al "Caso Noste", era el que se debía sostener o conforme a la solución revolucionaria que habían dado las autoridades, es la que debía prevalecer. Por lo que en primer término, pidieron que el Presidente de la Junta se excusara de conocer el caso, ya que dicha persona había expresado una opinión.

(10).- Periódico Excelsior, de 21 de febrero de 1935. p. 1.

nión contraria a los intereses de los choferes y que dijeron que se irían a -- una segunda huelga en caso de que se fallara en contra de ellos. Por lo que -- si la Junta declaraba inexistentes las huelgas decretadas por los choferes en aquellos garages, cuyos propietarios se han rehusado a la celebración de con-- tratos de trabajo, dicha huelga se llevaría a cabo en un plazo de cuarenta y -- ocho horas, con el respaldo de las agrupaciones o breras que controlaba la mis-- ma Confederación General de Obreros y Campesinos de México, a fin de hacer res-- petar sus derechos y la resolución que dictó en su favor el Departamento del -- Distrito Federal.

Pero, mientras se resolvía el problema, los choferes se enfrentaban a la desocupación, careciendo de recursos económicos, y en esa virtud la - --- Unión de Choferes tomó el acuerdo que los dueños de los vehículos firmaran los contratos de trabajo y que el Departamento del D. F., no dejara que los propie-- tarios entregaran las placas y que se cumpliera con la disposición dictada por éste y que se publicó en el Diario Oficial, el veintiuno de febrero de mil no-- vecientos treinta y cinco.

Ahora bien, en vista de que se venció el plazo de quince días que -- dieron las autoridades para que los propietarios de coches de alquiler firma-- ran contratos de trabajo con los choferes, la Federación General de Obreros y Campesinos de México, se desistió ese mismo día, de la huelga que venían soste-- niendo los choferes en varios garages de la Ciudad, por lo que al mismo tiempo, se procedió a gestionar en la Oficina de Tránsito, que se diera cumplimiento a lo dispuesto por el mencionado Decreto.

Por otra parte, la Sociedad Cooperativa fundada con el propósito de que los choferes sin trabajo adquiriesen automóviles en propiedad para traba-- jar inmediatamente, manifestaron que serían adquiridos más de cien automóviles para el servicio de pasajeros, además, la misma Cooperativa que se denominaba "Choferes Unidos, S. C. L", se proponía entrar en pláticas con los propieta--- rios que prefirieron guardar sus automóviles, a celebrar contratos de trabajo,

para que vendieran sus derechos a aquéllos, si aún no liquidaban totalmente el importe de los mismos o entregaran los mencionados automóviles mediante determinada suma de dinero, pero tomándose en cuenta el importe de tres meses de indemnización a que tenían derechos los choferes.

A partir de la fecha de vencimiento del plazo otorgado por las autoridades del Departamento del D. F., a los propietarios de coches, solamente la Oficina de Tránsito expedirá, como es de su deber; la tarjeta de circulación para los coches de ruleteo; proporcionará además un distintivo que justifique que los propietarios de los coches han comprobado plenamente la propiedad de los mismos, o en su caso, tener firmados contratos de trabajo, de conformidad con las normas establecidas en la reglamentación expedida por el Ejecutivo. Además no se permitirá que ninguna persona o comisión de ninguna naturaleza, suspenda el tránsito de algún coche de alquiler, consignando a quienes así lo hagan y pretendan invadir las facultades que sólo competen a las autoridades.

En vista que el Departamento Central nombró un nuevo Presidente de la Junta sustituyendo al que había sido recusado por los choferes, éstos consideran que tal designación ha sido hecha fuera de tiempo, supuesto que se desistieron de la huelga, para seguir el procedimiento que se ha anunciado, demandando de los propietarios la reposición en sus puestos de trabajo y, en su caso, el pago de tres meses de indemnización. Por lo que las autoridades consideran que se ha ido resolviendo paulatinamente la situación, dado que se encuentran ya en servicio público dos mil seiscientos automóviles de ruleteo con contratos de propiedad y setecientos dieciséis con contratos de trabajo. Pero lo que verdaderamente existía, era una gran desorientación en el gremio de los choferes, pues aunque la huelga que decretaron se resolvió y las autoridades del Departamento Central les concedieron la mayor parte de sus peticiones, diciendo que los propietarios de autos de alquiler debían celebrar contratos de trabajo con los choferes, tales prerrogativas no han tenido nin-

gún efecto, sino por el contrario, se complicó más el caso y casi la totalidad de ellos se encuentra sin trabajo, ya que solamente los pequeños propietarios llamados "choferes emancipados", son los únicos que hasta ahora están dando -- servicio; por lo que los primeros nombrados se encuentran en una situación angustiosa, y esto se debió también en parte, al haberse permitido que la huelga general del gremio se transformara en un paro parcial, y así fue como llevaron una manifestación pública la mayor parte de los choferes, en la que pedían se les otorgaran garantías para poder sacar sus carros a cuenta y que de ser posible, se exija a los propietarios solamente una reducción equitativa en la cuota por el alquiler.

Por su parte, la Confederación General de Obreros y Campesinos, que se adhirió con los choferes en la pasada huelga, trataron de impedir esa manifestación, ya que sostenían que los propietarios estaban disfrutando del plazo que les concedió el Departamento del Distrito Federal, para que celebraran contratos de trabajo y que además esos choferes libres son contados.

Por lo que nuevamente la Unión Automovilística, propuso lo siguiente:

Primero.- Unificar las tarifas de dejadas a sesenta centavos.

Segundo.- Que se ponga en vigor el ofrecimiento del gobierno, relativo a la rebaja de dos centavos por litro en el precio de la gasolina.

Tercero.- Estandarizar el alquiler de los autos de alquiler a los choferes, o sea la llamada cuenta como sigue:

Para un turno de las ocho a las veinticuatro horas; para automóviles 1933-34 de seis pesos; para automóviles modelo 1932 de cinco cincuenta; para los modelos de 1930-31 de cinco pesos.

Para dos turnos de las ocho a las veinte horas: automóviles 1933-1934 de cuatro pesos veinticinco centavos; para automóviles modelo 1932 de cuatro pesos; para automóviles, modelo 1930-31 de tres pesos.

Los choferes que ocupen más tiempo de lo estipulado, paguen un peso por cada hora excedente.

La gasolina será por cuenta del chofer y la lubricación del auto -- por cuenta del propietario.

Sostiene la misma Sociedad, que con esa fórmula el chofer obtendrá una utilidad de tres pesos sesenta y cinco centavos diarios y los dueños de -- los automóviles se sentirán satisfechos de que el conflicto se resuelva a la -- mayor brevedad. (11)

Por esa discrepancia, entre los mismos choferes y dado que su situación era desesperada a pesar de las ayudas que recibían, entre las que se contaba la otorgada por el Gobierno, por conducto de la Secretaría de la Economía Nacional y la ayuda económica que otorgaban los pocos choferes que se encontraban trabajando, así como la ayuda médica que les prestaba la policlínica benéfica, ubicada en Arcos de Belem 83, que les había ofrecido sus servicios de modo gratuito, esta dispersión y distanciamiento los llevó a no concretar los logros otorgados por las autoridades.

(11) Periódico Excelsior, de 13 de marzo de 1935. p. 1

Periódico Excelsior, de 20 de febrero de 1935. p. 1.

4.- CRITERIO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION, ANTES DE LA INICIATIVA DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Nuestra Suprema Corte de Justicia, antes de la Iniciativa de la Nueva Ley Federal del Trabajo, tuvo un criterio vacilante respecto al problema de los choferes de autos de alquiler, ya que unas veces los consideró como trabajadores y en otras como arrendatarios; esto se debió que a pesar de la resolución del Gobierno que les había otorgado el carácter de trabajadores del volante, nunca supieron consolidarlo debido a la falta de unión y a su dispersión -- y a falta de conciencia de clase que debió haber existido entre ellos, dejando que por el tiempo y la costumbre nuestro más alto Tribunal llegase a considerar, que la relación que existía entre los choferes de autos de alquiler y los propietarios de los mismos, era de carácter de derecho civil, ya que se trataba, decían, de contratos de arrendamiento; pero como nos dice el Maestro de la Cueva (12), fue creación de un contrato fantasma, y a esto se debió que la Suprema Corte no mantuviese un concepto firme al respecto, sino que en varias -- ejecutorias si les dio el carácter de trabajadores, con lo cual estaban protegidos por el Derecho del Trabajo.

Este problema de si los choferes de autos de alquiler debían ser -- considerados como trabajadores o como arrendatarios, como ya se dijo anteriormente, fue llevado a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la cual apeándose a la resolución emitida por el Gobierno en 1936, estableció que los choferes debían ser considerados como trabajadores del volante y no como arrendatarios, y así dictó una ejecutoria en la que se dijo:

Automóviles de alquiler.- Carácter de los Propietarios de los.- - El propietario de un automóvil al que destina para que produzca un ingreso mediante su alquiler al público, o lo que es lo mismo, que estima que su máquina es un producto destinado a nuevas producciones, aporta el elemento capital, -- dentro de la actividad económica que se propone desarrollar; pero como para -- alcanzar este fin necesita emplear una actividad humana que es el trabajo, el

(12) De la Cueva Mario.- Periódico Excelsior, miércoles 17 de noviembre de 1970 p. 7 "A".

que en muchos casos no puede desempeñar por sí mismo, si acude o hace intervenir a un trabajador en la producción, dadas sus características de patrono y de acuerdo con lo establecido por el Reglamento de Tránsito, está en la obligación de celebrar un contrato de trabajo con los choferes que manejan dicho vehículo. (13)

Sin embargo, la Suprema Corte, sin razón aparente, modificó este criterio y nuevamente con un criterio conservador y civilista, la Cuarta Sala dio un paso atrás y consideró a los choferes como arrendatarios y por lo tanto sujetos al Derecho Civil, y así dictó un gran número de ejecutorias en este sentido:

Choferes de Automóviles de Alquiler, Naturaleza Jurídica de las Relaciones entre los Propietarios y los:- Si el chofer de un automóvil de alquiler usa el vehículo libremente durante cierto número de horas cada día en el servicio público de transporte de pasajeros, a cambio de una renta convenida con el dueño quedando a favor de aquel las utilidades obtenidas al prestar el servicio, las relaciones existentes entre las partes con tal motivo, no pueden considerarse de trabajo, sino de arrendamiento, toda vez que para que existiera contrato de trabajo, sería preciso que el chofer prestara sus servicios al dueño bajo la dirección o dependencia de éste, a cambio de un salario, cosa que no sucede en este caso, ya que por lo contrario, el chofer es quien paga por el uso del vehículo. (14)

Esta fue una de las primeras ejecutorias que se pronunciaron en tal sentido y a la cual le siguió un gran número y que se pueden consultar, como:

A. D. 3818/1958, José Pacheco Pérez, resuelto por unanimidad de cuatro votos, Vol. X, p. 63; A. D. 6648/1957, Antonio Aguilar López, resuelto por unanimidad de cuatro votos, Vol. XXVIII.- p. 12; A. D. 3468/1959, Luis Trejo Galván

(13) Semanario Judicial de la Federación, 5a Época, t. XLVIII.- pp. 5042 y sigs. A. D. Luis Romero Real 19/36.

(14) A. D. 4223/56.- Rodolfo Hernández Luna.- t. CXXXII, p. 279.- Actualización y Laboral.

y Coags.- resuelto por unanimidad de cinco votos, Vol. XXVIII, p. 13. (15)

A estas ejecutorias les siguieron otras con la misma línea que son:

Arrendamiento, hechos que evidencian la existencia del contrato de; el hecho de que se señalen horas para el recibo y entrega del vehículo y se imponga la obligación de que el chofer lo mantenga en condiciones adecuadas para su uso, no pueden tener el alcance de demostrar la existencia de un contrato de trabajo y en cambio son compatibles con la naturaleza del contrato de arrendamiento. (A. D.- 5146/55.- Luis Casado Vado.- 14 de marzo de 1957. Por unanimidad de 4 votos).

Contrato de trabajo, la Subordinación en él.- El hecho de que unos testigos afirmen que existió entre las partes un contrato de trabajo, porque el demandado recibía del actor una determinada cantidad diaria de dinero que producía el coche propiedad de aquel y por lo que se reservaba éste era "el sueldo", son hechos que no acreditan la existencia de tal contrato, ya que no se determinó que hubo subordinación de dicho actor respecto al demandado, requisito indispensable en la relación laboral. (A. D. 5146, Luis Casado Vado. 14 de marzo de 1957. Unanimidad de 4 votos). Y que se puede consultar en el Semanario Judicial de la Federación, Quinta Epoca, t. CXXX, número tres (16).

Automóviles de Alquiler.- Contrato Celebrado entre el Chofer y los Usuarios, y entre el Chofer y el Dueño del Vehículo.- No es prueba de la existencia de un contrato laboral el sólo hecho de que el obrero trabaje utilizando un vehículo propiedad de determinada persona; ya que el carácter de propietario de un bien, no determina el de patrón; y en realidad en tratándose del servicio de transportes en automóviles de alquiler, la contratación tiene lugar entre el chofer y el cliente, que viene a ser una indeterminada persona, -

(15) Apéndice de Jurisprudencia 1917-1965, p. 60.- sec. 1a. Cuarta Sala. Vol. XXV.- p. 30.- Jurisprudencia.- 6a. Epoca.

(16) Semanario Judicial de la Federación.- 5a. Epoca, t. CXXXI No. 3.- Ejecutorias de enero a marzo de 1957; Antigua Librería de Murguía, S.A. Méx. - 1964.

bajo cuya dirección y dependencia el trabajador realiza su labor, y quien le paga la remuneración convenida, perfeccionándose así un contrato consensual - de naturaleza laboral, temporal, accidental e innominado, dada la diversidad de personas que por algún tiempo más o menos breve, ocupan el vehículo; y - - siendo así evidente que entre el mismo chofer y el dueño del bien, podrá - - existir otra relación pero no de tipo laboral. (17)

Respecto a las tesis jurisprudenciales que acabamos de citar y en las que se dice que la relación que se establecía entre el chofer de autos de alquiler y los propietarios, eran de arrendamiento, podemos decir:

El Nuevo Derecho del Trabajo, derivado de la declaración de derechos sociales, postula una concepción distinta: el hombre tiene derecho a -- cambio de la energía del trabajo que entrega a la comunidad, e independiente- mente del sistema económico que impere, a que la comunidad le proporcione los elementos indispensables para que pueda alcanzar una existencia decorosa.

Por lo que respecta a la naturaleza de la remuneración, por lo general se le considera la contraprestación del patrono que éste debe pagar por los servicios prestados. Se trata de obligaciones sinalagmáticas dependientes una de otra; sin embargo, con esto se reduciría al contrato de trabajo nuevamente a una relación e intercambio de valores (trabajo contra remuneración); igual al contenido de la mayoría de los contratos del derecho común y sin tener en cuenta su aspecto de relación personal que también existe, por lo que - se puede decir que la remuneración del trabajo, no es en sí esencial, aunque - resulte ser la regla. (18)

O sea que la situación de inferioridad económica en que se puede -

(17) A. D. 5220/57.- Antonio Duarte, resuelto 3 de diciembre de 1958.- Cuarta Sala. Boletín 1959.- p. 41.- Contratos de Trabajo.- t. 3.- p. 1931. Ed. Andrade.

(18) Periódico Excelsior.- 6 de octubre 1970.- p. 7 "A".
Krotoschin Ernesto.- Tratado Práctico del Derecho del Trabajo.- Seg. Edic 1963.- Ed. de Palma, Buenos Aires. t. I.- pp. 22, 240 y 241.

encontrar el trabajador en relación a que el patrón asegure una serie de medidas que tienden a proteger a aquel; pero no influye para nada en la determinación de la naturaleza jurídica de la relación, que tiene por objeto una prestación de servicios laborales. Esa dependencia que se ha llamado económica, pasa a un segundo plano y no desempeña sino un papel accesorio. Por otra parte, los elementos que se exigen para que haya dependencia económica, coinciden mejor con la protección especial que dispensa la legislación laboral, orientando a ésta para fundamentar la estructura jurídica del contrato de trabajo. Asimismo la noción de dependencia es muy vaga e imprecisa, ya que una persona puede depender de otra económicamente sin estar unida a ella por un contrato de trabajo. Jacobi afirma que un contrato de trabajo puede existir sin dependencia, del mismo modo que la dependencia económica puede existir en la prestación de trabajo a destajo y en el trabajo autónomo; la dependencia económica se encuentra frecuentemente, mas no acompaña al contrato de trabajo. (19)

Por lo que se concluye que se ha considerado como elemento del contrato o relación laboral, sin que lo sea el salario; puesto que el patrón está obligado a pagar al trabajador como remuneración por sus servicios un salario, aunque no se exprese o no se convenga; el monto del salario puede ser el mínimo, el remunerador a juicio de la Junta, el que se paga al trabajador que ejecuta un trabajo igual; porque si el salario fuese elemento de la relación, la ausencia de su estipulación daría lugar a la inexistencia del contrato. (20)

Por otra parte, la Ley Federal del Trabajo, no es derecho público, sino derecho social, no es norma de subordinación, sino de protección, integración y reivindicación en beneficio del trabajador. (21) Por tal motivo pretender que ahí donde existe subordinación entre las partes, se encuentra una prestación de servicios regida por la norma de la Legislatura Laboral, es llegar a

(19) Cabanellas Guillermo.- Ob. Cit. t. I.- p. 254.

(20) Castorena J. de Jesús, Manual de Derecho Obrero.- 5a. edic.- México 1971.- p. 254. Periódico Excelsior.- 5 de abril de 1974, pp. 7 "A" y 8 "A".

(21) Pastor Rouaix.- Génesis de los Arts. 27 y 123 de la Constitución de 1917.- Puebla 1945, pp. 125 y sigs.

conclusión, demasiado absoluta. Que la subordinación sea uno de los elementos esenciales del contrato, es nota que se pone a discusión, ya que no constituye el único elemento que permita distinguir o diferenciar ese contrato de los demás, especialmente en el caso del trabajador a domicilio, del viajante de comercio, de determinadas profesiones y altos empleados, quienes trabajan fuera de la vigilancia directa de sus patrones, como ocurre con los choferes; con lo que la subordinación se diluye, pierde intensidad, hasta no poderse diferenciar apenas en ciertos casos; por lo que se puede concluir que la subordinación no siempre aparece clara como una realidad, sino más bien revela la existencia de uno de los derechos que forman el contenido de una relación jurídica por el hecho de serlo. (22)

Asimismo en estas ejecutorias se llegó hasta el absurdo de decir que sólo existía relación laboral entre el chofer y el usuario; por otra parte añadieron, que la relación jurídica no puede configurarse como contrato de trabajo, porque no existe ni puede existir el vínculo de subordinación, ya que el chofer, dicen, puede hacer uso para prestar el servicio de transporte de pasajero o para sus fines personales; esta libertad, nos siguen diciendo, es de que el chofer no recibe ningún género de instrucciones para el uso del vehículo en cuestión que por lo demás no interesa al propietario. Finalmente dicen que el chofer no tiene un horario de trabajo, sino que usa el automóvil libremente durante el número de horas fijado en el contrato de arrendamiento.

Ahora bien, nosotros vemos que respecto a que se dice que el chofer tomaba en arrendamiento el automóvil para hacer de él, el uso que le convenga, es falso, ya que de conformidad con el Reglamento de Tránsito, el per-
misionario está obligado a prestar el servicio, porque si no lo presta se can-

(22) Bayón y Pérez Botija.- Manual de Derecho del Trabajo.- pp. 18 a 30.- Cit. por Alonso García Manuel.- Ob. Cit.- t. I.- pp. 246 y 247.

Guillermo Cabanellas.- Ob. Cit. t. I.- p. 247.

celará su permiso y en consecuencia no puede darlo para una finalidad cualquiera que ésta sea; además el chofer está sujeto a un horario fijo, que es precisamente aquel durante el cual debe prestar el servicio; no puede tampoco permanecer estacionado, ya que en el parabrisas tiene fijado cuáles son los días de descanso y cuáles los períodos para comer, los cuales si no los acata incurrirá en infracción al Reglamento de Tránsito. (23)

Ahora bien, el criterio adoptado por nuestro más Alto Tribunal, -- fue vacilante y así vemos que en la ejecutoria: A. D. 6538/57.- Ceferino Pérez Vargas, fallado el 13 de junio de 1958 (24), se dice: contrato de trabajo.- como de acuerdo con la ley laboral existe contrato de trabajo entre la -- persona que se obliga a prestar un servicio mediante retribución y aquella a -- quien el servicio se presta bajo su dirección y dependencia, debe quedar demostrada la existencia de esta situación para que se acredite una verdadera relación de trabajador a patrón, sin que sea prueba de la existencia de un contrato de trabajo, el solo hecho de que el obrero trabaje utilizando una máquina o vehículo propiedad de determinada persona, ya que el carácter de propietario -- de un bien, no determina el de patrón, sino la circunstancia de utilizar los -- servicios personales de otro mediante retribución. Así pues, no puede admitirse, ya sea en tratándose de probar una acción o una excepción, que exista necesariamente el contrato de trabajo entre quien utiliza una máquina o vehículo y el propietario de este bien, engendrando esta situación solo una pretensión -- que admite prueba en contrario.

Como ya lo vimos, las notas de dirección y dependencia, no necesariamente son notas configuradoras de la relación de trabajo. Por lo demás, -- aquí ya se admite nuevamente aunque sólo sea como presunción, la existencia de

(23) Periódico Excelsior, de 17 de noviembre de 1970.- pp. 7 "A" y 8 "A".

(24) Legislación Sobre Trabajo. t. III.- 7a. Ed.- México 2963.- Edic. Andrade, S. A.- p. 1869.

la relación laboral.

Un criterio parecido al anterior, se refleja en las ejecutorias siguientes: Choferes.- Prestación de Servicios por los.- Para que pueda realizarse el contrato de trabajo, en el cual la prestación de servicios consiste en el manejo de un automóvil, es requisito indispensable que el trabajador cuente con la autorización o licencia concedida por la Dirección de Tránsito correspondiente, ya que de desarrollarse las labores sin la licencia necesaria, no puede considerarse que el trabajo sea lícito, por infringir con ello disposiciones de orden público, de manera que no puede obligarse al dueño del vehículo a seguir ocupando los servicios de quien no cuenta con la licencia necesaria para su conducción. (A. D. 1311/58.- Rafael Cuevas González.- resuelto el 3 de noviembre de 1958.- Boletín 1958.- p. 749.).

Aquí se presume nuevamente la existencia de una relación laboral, ya que si tuviera licencia se llenaría el requisito; esto mismo se puede apreciar en la ejecutoria de Salvador Corta Medina y Coags, resuelto el 13 de febrero de 1953 y que se puede consultar en el Boletín Judicial de la Suprema Corte de Justicia, número 82.- p. 74.- de 2 de marzo de 1953.

La tenencia de una licencia de manejo, es el presupuesto necesario para desempeñar el trabajo de chofer; y si el trabajador omite cumplir con ese requisito, no obstante exigírselo su patrón y presta el servicio, no puede alegar, a pesar de tal irregularidad, tener derecho a seguir ocupando el puesto.

De lo que se desprende que si fuera contrato de arrendamiento, esto no sería causa de terminación del contrato. Por lo demás, el chofer que presta sus servicios en coches de alquiler, bien puede manejar por mucho o poco tiempo, sin tener la licencia necesaria y así nos lo dice otra ejecutoria:

El que el chofer carezca de una licencia para conducir automóviles, no constituye una prueba en el sentido de que no hubiera podido prestar servi-

cio de esa índole, por lo que los choferes bien pueden manejar por mucho o poco tiempo, sin la correspondiente licencia, exponiéndose naturalmente a las sanciones del Reglamento de Tránsito. Ahora bien, si las Juntas no toman en cuenta la circunstancia de que un conductor de autos, carece de la correspondiente licencia, no puede decirse que dicho Tribunal del Trabajo cometa violación alguna, de las mencionadas disposiciones de tránsito, porque no es a él a quien toca hacer efectivas las sanciones respectivas, y esas disposiciones no pueden tener el alcance de regir la forma en que debe demostrarse la existencia de un contrato colectivo, ante las autoridades del trabajo. (25)

De estas ejecutorias, se puede ver que la licencia para conducir, no es requisito necesario para que exista la relación de trabajo, ya que la falta de ella sólo hace acreedor a sanciones del Reglamento de Tránsito y sí en cambio la existencia de ella, hace efectiva la prestación laboral.

Asimismo, otra tesis jurisprudencial dice: que salvo prueba en contrario, toda prestación de servicios queda comprendida en el ámbito del derecho laboral y debe regirse por las disposiciones de la ley respectiva. (26)

Y con este sentido, la Jurisprudencia de la Corte volvió a cambiar, diciendo que sí hay relación laboral entre el chofer de autos de alquiler y el propietario de los mismos,

Ruleteo, Relación entre el Chofer y el Propietario de Autos.- El hecho de que el propietario de un automóvil de alquiler y el chofer ocupado -- por aquél, estén interesados en obtener el mayor rendimiento, no significa que la relación existente entre ellos, no sea contractual, sino que en todo caso -

(25) Chávez Ahyhoe Salvador Lic.- Prontuario de Ejecutorias de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Apéndice, Méx. D. F. t. LVIII, p. 2019.

(26) A. D. 864/59.- Miguel Ramírez.- Resuelto el 12 de agosto de 1963.- Semanario Judicial de la Federación de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.- 6a. Epoca.- Vol. LXXIV.- 5a. Parte.- Antigua Librería de Murguía.- México 1964.

tal circunstancia demuestra que el trabajador tiene como sueldo determinado -- porcentaje de las utilidades brutas obtenidas y que, mientras éstas sean mayores, su salario aumentará. (27)

Ahora bien, respecto a que se decía que el carácter de propietario de un bien no determina el de patrón, la Corte dictó una ejecutoria en la que se dice nuevamente que sí hay relación de trabajo y es la siguiente: El propietario de un automóvil que lo destina para que produzca un ingreso mediante su alquiler al público, o lo que es lo mismo, que estima que su máquina es un producto destinado a nuevas producciones, aporta el elemento capital dentro de la actividad económica que se propone desarrollar; pero como para alcanzar ese fin se necesita emplear una actividad humana, que es el trabajo, el que en muchos casos no puede desempeñar por sí mismo, si acude o hace intervenir a un trabajador en la producción, dadas sus características de patrono y de acuerdo con lo establecido por el Reglamento de Tránsito, está en la obligación de celebrar contratos de trabajo con los choferes que manejan dichos vehículos. (28)

No obstante lo anterior, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, continuó observando el mismo criterio vacilante a que ya habíamos hecho mención, y no fue sino hasta la Nueva Ley Federal del Trabajo, en que ya se les consideró como verdaderos trabajadores del volante y sujetos a las prestaciones de la Ley Laboral, agregando además que cualquier estipulación que desvirtúe tal carácter, no producirá efecto legal alguno ni impedirá el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

(27) A. D. 3706/62.- Sindicato de Choferes y Similares del Estado de México.- 20 de junio de 1963.- Semanario Judicial de la Federación de la S. C. de J. de la N.- 6a. Ep. Vol. LXXIV.- 5a. Parte.- Antigua Librería de Murguía.- 1964.

(28) Chávez Hayhoe Salvador Lic.- Ob. Cit.- t. XLVII.

CAPITULO IV

CRITERIO DOCTRINAL EN NUESTRO DERECHO MEXICANO

A LA LUZ DE LA TEORIA INTEGRAL.

"LOS ABOGADOS NO SE HACEN CON EL TITULO DE LICENCIADO EN DERECHO, SINO CON LAS DISPOSICIONES PSICOLOGICAS, ADQUIRIDAS A COSTA DE TROZOS SANGRANTES DE LA VIDA..."

A.O.

Es en el proceso de formación de la norma, del Derecho Mexicano del Trabajo y de la Previsión Social, donde tiene su origen la Teoría, así como en la identificación y fusión del Derecho Social del artículo 123 de la Constitución de 1917, por lo que sus normas no sólo son proteccionistas, sino reivindicatorias de los trabajadores, en el campo de la producción económica y en la vida misma, en razón de su carácter clasista; lo cierto es que recogieron de la vida misma los dolores de la explotación que sufrían los trabajadores (y aún sufren); por esto plasmaron en los textos del artículo 123 nuevos derechos sociales en su favor para combatir la explotación y reivindicarlos por medio de la asociación obrera y la huelga, obediendo los designios de la vida social que anima a la gran masa proletaria a fin de suprimir la explotación del hombre por el hombre.

Y así es por lo que el Derecho Constitucional del Trabajo no es burgués, es social, es decir revolucionario; sin embargo se le interpreta por los juristas conforme a los principios de la Ciencia Tradicional, sin querer entender que más que un derecho, es un instrumento de la lucha de los trabajadores.

El Derecho Mexicano del Trabajo, fue creado en el momento culminante de la Revolución Mexicana, pero sólo como norma reguladora de las relaciones laborales, en función proteccionista de los trabajadores subordinados. Pero ahora, a través de la evolución que ha tenido nuestro derecho, ya se le ha interpretado en toda su grandiosidad como el derecho exclusivo de los trabajadores, de todo aquel que presta un servicio a otro y cuya dinámica reivindicadora tiende a suprimir este régimen de explotación.

Por lo que frente a la opinión generalizada de los tratadistas de derecho del trabajo, en el sentido de que esta disciplina de los trabajado-

res subordinados o dependientes, nace la Teoría Integral del Derecho del Trabajo, a la luz de esta Teoría se ha comprobado que el artículo 123 de la Constitución de 1917, creó derechos sociales del trabajo en favor no sólo de los obreros industriales, en el campo de la producción económica, sino en favor de los trabajadores en general, es decir, de todos los prestadores de servicios en cualquier actividad laboral o profesional, ya que el mencionado precepto contempla a la sociedad mexicana dividida en dos clases: explotados y explotadores, o sea trabajadores y patrones, estimando que los primeros son aquellos que prestan un servicio personal a otro, puesto que todo aquel que se aprovecha de los servicios de otro, corresponde a la categoría de explotadores o patrones, amén de que en las relaciones laborales quienes participan en ellas son sujetos de las mismas; se les debe considerar en un plan igualitario, mediante las normas de compensación de las desigualdades establecidas en favor de los trabajadores, de modo que no es una característica del contrato o relación de trabajo la subordinación del trabajador al patrón. Nuestro artículo 123 superó esta situación e hizo extensiva sus normas a todos los trabajadores, ya sea que se les denomine subordinados o dependientes o autónomos.

Ahora bien, los más explotados en aquella época, eran los obreros de los talleres y fábricas, los que prestaban servicio en el campo de producción, pero no hay que olvidar que desde ese entonces ya Marx se había referido a la explotación en el seno del hogar de los trabajadores a domicilio; por lo que al presentarse el dictamen redactado por el General Mújica, ante la Comisión de Constitución, en el que se hace extensiva la protección para el trabajo en general, para todo aquel que presta un servicio a otro, al margen de la producción económica; concepto que se torna básico para la Teoría Integral y que cubre con su amparo todos los contratos de prestación de servicios, inclusive las profesiones liberales, por lo que el preámbulo del proyecto del artículo 123, quedó en los siguientes términos:

"El Congreso de la Unión y las Legislaturas de los Estados, deberán

expedir leyes sobre el trabajo sin contravenir a las bases siguientes, las cuales regirán al trabajo de los obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos y de una manera general todo contrato de trabajo".

Aquí quedaron protegidos todos los trabajadores en la producción económica y fuera de ésta, en toda prestación de servicios, comprendiendo a los -- trabajadores libres o autónomos, los contratos de prestación de servicio del -- Código Civil y las profesiones liberales.

Además al amparo del principio de la lucha de clases y frente a las desigualdades entre propietarios y desposeídos, se crearon derechos reivindicatorios de la clase obrera; así se confirma en la parte final del mensaje del artículo 123 en el que se expresa con sentido teológico que: "las bases para la legislación del trabajo, han de reivindicar los derechos del proletariado", por ello el artículo 123 es un instrumento de lucha de clases inspirado en la dialéctica marxista, para socializar los bienes de producción a través de normas -- específicas que consignan tres derechos y por lo mismo la rama del Derecho Social Constitucional. Así nacieron en nuestro País los estatutos sociales del -- trabajo y de la previsión social y consigo mismo el Derecho a la Revolución Proletaria para la reivindicación de los derechos de los trabajadores, por lo que este artículo no sólo trató de garantizar la seguridad social de los trabajadores, sino que se preocupó por hacerla extensiva a todos los débiles.

Ahora bien, el problema entre la clase obrera y el capitalista, viene de que, el capitalista le da una cantidad muy pequeña al trabajador; de manera de que el trabajador, como parte más débil, la parte menor, la más insignificante; saca luego el capitalista el capital invertido y paga el interés, que siempre le fija alto; paga el trabajo del invento, la prima que da al inventor por hacer los descubrimientos y todavía cobra un excedente y ese excedente se lo aplica en razón de que es el empresario; por lo que hay que ver que el capitalista no vaya a llevarse todo ese excedente, sino que le de una parte impor-

tante al trabajador, en relación a la importancia de sus servicios. (1)

Por lo que respecta a la cuestión que nos preocupa que es el de los choferes de los autos de alquiler, sabemos que sí existe relación de trabajo, ya que si el propietario del automóvil lo destina al servicio público para que le produzca un ingreso, porque estima que su máquina es un producto destinado a nuevas producciones, está aportando el elemento capital, ya que para alcanzar el fin propuesto necesita emplear a terceras personas, por lo que según lo establecido en el Reglamento de Tránsito, está en la obligación de celebrar -- con ésta un contrato de trabajo y eso mismo dispone el artículo 286 de la Nueva Ley Federal del Trabajo; ahora bien, si ambos están interesados en obtener el mayor rendimiento, tal circunstancia demuestra que el chofer tiene como -- sueldo determinado porcentaje de esas utilidades y que mientras éstas sean mayores, su salario aumentará esa parte. (2)

Asimismo sabemos que, esta relación de trabajo, se presta en unos casos en forma más fehaciente y en otros en forma más tenue, en virtud de los distintos tipos del servicio público de automóviles de alquiler, pero sin que ninguno de éstos, se deje sin protección al trabajador; en donde se hace más patente esta relación es en los automóviles de alquiler de servicio colectivo y de los llamados carros de sitio, en que los primeros tienen rutas fijas, y -- en los de los sitios los choferes esperan a que se les ordene ir a determinado lugar y trasladar pasajeros, sin que estén en libertad de ejecutar o no, tales

(1) Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo.- Ed. Porrúa, S. A. Méx. 1973.- 1a. Edic. 1963.- t. I.- pp. 64 a 72, 79, 86 y 87.

Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho del Trabajo.- Ed. Porrúa.- México -- 1970.- 1a Edic. 1970.- pp. 135, 217, 218 y 222.

Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Procesal del Trabajo.- Ed. Porrúa.- Méx. 1971.- pp. 24, 83, 319 y 321.

Trueba Urbina Alberto.- El Nuevo Artículo 123.- Seg. Edic.- Ed. Porrúa.- Méx. 1967.- pp. 58 y 108.

(2) A. D. 3706/62.- Sindicato de Choferes y Similares del Edo. de Méx.- 20 de junio de 1963, Seman. Jud. de la Fed., de la S. C. de J. de la N.- 6a. Época. Vol.LXXII 5a. parte, jun. de 1963, 4a.Sala, Librería Murguía.

órdenes ni dedicar el automóvil a otra actividad distinta a la anterior y por la que reciben determinado porcentaje.

Tal situación de trabajo, se quiso ocultar mediante contratos de arrendamiento, a través de los cuales se explotaba al trabajador, los que tenían incluso que solventar los gastos de reparación del vehículo, e incluso el propietario del automóvil se lo podía quitar sin previo aviso, por lo cual este tipo de trabajadores quedaba junto con su familia en el más completo desamparo, además el excedente queda única y exclusivamente en favor del patrón.

Ahora bien, ya sabemos que en relación a la Teoría Integral que tiene su origen en el artículo 123 de la Constitución de 1917, en la que se crearon los derechos sociales en favor de los trabajadores para combatir la explotación y reivindicarlos en sus derechos, por lo que frente a la corriente tradicionalista de los tratadistas del derecho, que nos dicen que el derecho del trabajo es protector solo de los trabajadores dependientes o subordinados, vemos que a través de la evolución del derecho del trabajo se le ha interpretado en todo su esplendor, como un derecho clasista, exclusivo de los trabajadores, por lo que el derecho del trabajo protege a todo aquel que presta un servicio personal a otro, ya que el derecho del trabajo contiene no sólo normas proteccionistas de los trabajadores, sino reivindicadoras que tienen por objeto que éstos recuperen la plusvalía o los bienes de producción que provienen del régimen de explotación capitalista.

Y asimismo, si los taxistas son de los mexicanos trabajadores más explotados, más injustamente tratados, más expuestos a todas las inclemencias, a todas las violencias y a todos los peligros y si el capitalista por el sólo hecho de ser el más fuerte se queda con el excedente que reditúa el automóvil, eso no es justo, ya que si la tierra es de quien la trabaja, el taxi debe ser de quien lo maneja.

La Teoría Integral explica la Teoría del Derecho del Trabajo, para

sus efectos dinámicos, como parte del Derecho Social y por consiguiente como un orden jurídico y dignificador, protector y reivindicador de los que viven de sus esfuerzos manuales e intelectuales, para alcanzar el bien de la comunidad obrera, la seguridad colectiva y la justicia social es la huelga.

En un principio, no se percibía la esencia de la huelga revolucionaria en el artículo 123 de la Constitución, sino sólo la huelga económica; a la huelga en un principio se le consideró delito, para posteriormente consagrarla como un derecho, mas cierto es que sólo nuestra declaración de derechos sociales distinguió con claridad las dos clases de huelga que pueden utilizar los trabajadores como medios de lucha: la huelga económica y la huelga social, así lo proclamó el Diputado Macías en la sesión del veintiocho de diciembre de mil novecientos dieciséis, en el Congreso Constituyente de Querétaro, cuando dijo: "Esta ley reconoce como derecho social y económico, la huelga"; al referirnos ahora específicamente a los medios de lucha de la clase trabajadora a través de la huelga, advertimos que la distinción que de la misma hicieron los constituyentes en el artículo 123, no ha sido vista con claridad ni por los juristas ni por los trabajadores, pues tanto unos como otros, han interpretado literalmente la fracción XVIII, apartado "A", de este artículo, por cuanto a que la primera parte del precepto declara que: "...las huelgas serán lícitas, cuando tengan por objeto conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo, con el capital y las huelgas únicamente serán consideradas ilícitas, cuando la mayoría de los huelguistas ejercieren actos violentos contra la persona o las propiedades, o en caso de guerra, cuando aquellos pertenezcan a los establecimientos y servicios que dependen del gobierno".

Esta es la cara visible del artículo 123, pero en la otra cara del propio artículo, se consigna el derecho a la huelga social, que es totalmente distinta a la económica; en la primera, la clase obrera impone el equilibrio entre los factores de la producción, obteniendo un mejoramiento económico y,-

en la segunda, la huelga persigue una finalidad reivindicatoria, tendiente a socializar los bienes de producción. Esta otra cara, es la huelga social, y sólo podrá verse a la luz de la Teoría Integral.

La huelga social que se deriva de la disposición constitucional mencionada, no es sólo un medio de lucha, sino es un instrumento para llegar a la socialización del capital y no requiere de ningún requisito legal, sino simplemente que la clase obrera declare la paralización de las actividades para transformar definitivamente la estructura capitalista del País, de donde se advierte al mismo tiempo, que el propio precepto crea en favor de los trabajadores el derecho a la revolución proletaria. (3)

Por lo que el objeto fundamental de la huelga social es, recuperar - lo que se le ha venido quitando por la fuerza a consecuencia de la explotación de que fue víctima el trabajo humano en forma circular, socializando así el capital en beneficio de los trabajadores.

Después de haber analizado la huelga económica y la huelga social y ver que es un derecho que consagraron los Constituyentes en el artículo 123, - podemos entrar a la problemática que se presentó en el caso de la huelga de -- choferes de coches de alquiler en mil novecientos treinta y cinco; Por una -- parte los permisionarios o propietarios de los coches de alquiler, decían que no existía relación laboral entre éstos y los choferes, adujeron además que - ya existía un precedente contrario a los choferes, en el que la Junta de Conciliación y Arbitraje declaró inexistente la huelga en el negocio de automóviles del señor Eduardo Noste, asimismo decían que estaban sujetos a la legislación civil, ya que celebraban con aquellos única y exclusivamente contratos de arrendamiento, por lo que el chofer estaba obligado a pagar por el alquiler del automóvil.

(3) Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Procesal del Trabajo.- Ed. Porrúa.- Méx. 1971.- pp. 319 y 351.

Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho del Trabajo.- Méx. 1970. 1a. Edic.- Méx. 70.- pp. 242 y 368.

Trueba Urbina Alberto, Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo, Ed. Porrúa.- 1a. Edic. Méx. 1973. t. II.- pp. 1580 y 1581.

Por su parte los choferes, decían que sólo se trató de un ejemplo - aislado, ya que no todos los negocios funcionan de igual manera, Nosotros sabemos que indudablemente son trabajadores, que por la diversidad del servicio, así como por los diferentes tipos de autos de alquiler que hay en el transporte de pasajeros, hay casos en que la relación laboral se presenta en forma objetiva, como son los que tienen rutas fijas, que son los llamados "peseros" o los que tienen que hacer un número determinado de "viajes", como son los coches de "sitio", que incluso tienen que checar su tarjeta en la caseta del sitio, así también hay otros en que se presenta en una forma un tanto oculta - como es la situación de los coches sin itinerario fijo, pero que indudablemente sí existe relación de trabajo, ya que sí están sujetos a prestar el servicio, para lo que les fue concedido el permiso, y así están sujetos a un horario, que es aquel en que efectivamente deben prestar el servicio.

También tenemos que la Ley del Trabajo del año de 1931 y la Nueva Ley Federal del Trabajo al entrar en vigor, decían que abrogaban todas las disposiciones contrarias a la Ley Federal del Trabajo, pero no así a las que no se opusieran, e indudablemente que una de éstas es la Ley de Vías de Comunicación en lo que se refieren a los servicios de transportes de pasajeros -- por medio de coches de alquiler.

Tal situación de huelga, llegó a presentar un problema muy grave, por lo que el gobierno tuvo que intervenir declarando que sí había relación -- de trabajo entre el chofer de automóvil de alquiler y el propietario del mismo; por lo que dicha paralización del servicio por parte de los choferes, debe considerarse como huelga lícita, ya que este tipo de huelga se deriva de -- la misma Constitución.

Y así, con la resolución, dada por el gobierno, se procedió a modificar el Reglamento de Tránsito a efecto de que quedasen cancelados los permisos de circulación que se les hubiesen concedido a los propietarios de los coches de servicio público, si dentro de un plazo de quince días no comprobaban

tener a su servicio, chofer con quien hayan celebrado contratos de trabajo. Igualmente en su artículo 9o, fracción II, dice: "los interesados en obtener el registro y permiso de circulación de automóviles para transporte de pasajeros, además de cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 7o, deberán de llenar los siguientes requisitos... II.- Presentar los contratos de trabajo individuales o colectivos, celebrados con los choferes, ayudantes y demás personal que integre la tripulación del vehículo...".

Posteriormente a esa resolución, el gobierno, dio un plazo de trescientos sesenta y cinco días a los choferes para que se constituyeran en sociedades cooperativas, a partir del doce de febrero de mil novecientos cuarenta y uno. Aunque en la misma huelga de 1935, ya se había creado una cooperativa de choferes, fundada con el propósito de que los choferes que no se encontraban trabajando por causa de la huelga, adquirieran automóviles en propiedad y se pusieran a trabajar. Esta sociedad cooperativa se llamó "Choferes Unidos", S. C. L., y se proponían llegar a un arreglo con los dueños de los automóviles de alquiler que no querían celebrar contratos de trabajo con los choferes, por lo que pedían que les vendiesen sus derechos sobre los automóviles en cuestión, para que entregasen los mismos a los choferes mediante una determinada cantidad de dinero. (4)

Esto tiene su razón, ya que si la Teoría Integral nos habla de que el derecho del trabajo es un derecho social que tiende a reivindicar a los trabajadores los medios de producción y no hay mejor forma de que los choferes sean los dueños de los coches en que trabajan, que el de crear sociedades cooperativas. Igualmente vemos que el derecho cooperativo es un producto social del artículo 123 para regular las relaciones de los trabajadores libera-

(4) Ley de Vías General de Comunicación. Ed. Andrade. 5a. Edic.- t. I.- Méx. 1964.- p. 142.

dos de sus explotadores en el régimen capitalista. Y así vemos que el derecho cooperativo está inmerso en el derecho económico de carácter social, incluido en el artículo 28, fracción XXX, del Apartado "A", el artículo 123, es decir -- en la declaración de derechos sociales. Por lo que entonces el derecho cooperativo nace socialmente para substituir el espíritu de lucro de las antiguas -- sociedades cooperativas mercantiles, a fin de dar paso a una nueva concepción social convertida en instrumento de lucha en favor de la clase obrera y para -- alcanzar la redención que hubiera logrado el proletariado, independientemente de sus explotadores.

En realidad el derecho cooperativo adquirió contextura jurídica en la primera ley de sociedades cooperativas de carácter social, publicada el -- quince de febrero de mil novecientos treinta y ocho, en el Diario Oficial, y -- vigente en la actualidad por cuanto esta ley expuso expresamente que las cooperativas sólo podrán integrarse por individuos de la clase trabajadora, de mane -- ra que el derecho que la reglamenta quedó incluido en el Derecho del Trabajo y de la Previsión Social, por lo que debe corresponder la regulación de los dere -- chos de las cooperativas, al derecho del trabajo, por cuanto aquéllas aportan tan solo a la sociedad su trabajo personal, el cual en todo tiempo o lugar de -- be ser protegido por dicha disciplina y es también aplicable a la norma de -- Previsión Social, porque se trata de que estas cooperativa obtengan todos los -- beneficios que conforme al artículo 123 y sus leyes reglamentarias, tienen los trabajadores.

Por tanto, el derecho cooperativo está íntimamente relacionado con el derecho del trabajo, al grado tal que podría considerarse al primero como una reglamentación especial para todos los trabajadores, que integren estos -- tipos de sociedades y especialmente para regular las relaciones sociales en -- las cooperativas, de régimen y administración y sus formas particulares de tu -- tela de sus miembros, para que no muera en ellos el principio de la lucha de -- clases como estímulo permanente de superación del proletariado emancipado. (5)

(5) Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo.- Ed. -- Porrúa.- Méx. 1973.- 1a. Edic.- t. II.- pp. 1617, 1619, 1630 y 1632.

De esto se desprende que a la luz de la Teoría Integral, el derecho del trabajo es un derecho reivindicatorio de los trabajadores, en este caso, - los choferes tienen la obligación de crear cooperativas, ya que éstas sociedades son el mejor medio para la socialización de los bienes de producción y que éstos pertenezcan a la clase trabajadora, por lo cual el gobierno debe de proporcionarles todos los medios necesarios a fin de acabar con su explotación.

Pero no sólo debe de pertenecer el automóvil a aquellos que integren sociedades cooperativas, sino a todos aquellos que presten este tipo de servicio público, desempeñando la labor del chofer o trabajador del volante.

Y así, vemos que el Gobierno en el decreto que declara servicio -- público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, dice: "Que en el caso de que concurren varios solicitantes interesados en el otorgamiento de permisos basados en la misma declaratoria, se dará preferencia a los trabajadores organizados del transporte de pasajeros en - automóviles de alquiler, que además de cumplir con el requisito reglamentario, garanticen efectivamente el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del otorgamiento del permiso, y con el fin de que el servicio sea prestado en forma eficaz en beneficio del público, al cual está destinado, es conveniente que el gobierno preste apoyo a dichos trabajadores, no sólo facilitándole medios - para su mejor organización, sino ayuda para obtener financiamiento en las mejores condiciones para la adquisición de vehículos, servicios, combustibles, lubricantes, refacciones, llantas, estaciones y garages, ya que en la mayoría de los casos los trabajadores carecen de los recursos necesarios para adquirir los, así como todo lo relacionado con el mejoramiento del servicio...". (6)

Aquí ya se nos dice que se dará preferencia a los trabajadores que son los que verdaderamente prestan el servicio, se les dará preferencia sobre todo a aquel que no sea trabajador.

(6) Ley de Vías Generales de Comunicación.- t. I.- 5a. Edic.- Ed. Andrade. -- México 1964.- pp. 142 y 386-21.

Por otra parte, en el mismo Decreto se dice: "...que la forma más adecuada para lograr dichos objetivos, es la constitución por parte de los -- permisionarios en sociedades cooperativas de intervención oficial". De esta manera se lograrán a través de elementos técnicos y de control del gobierno, una mejor distribución de horarios y turnos, con mayor aprovechamiento de los elementos humanos y materiales dedicados a la prestación de este servicio, -- además los trabajadores organizados en esta forma, obtendrán más equitativa -- retribución, garantía de permanencia en el trabajo, prestaciones de seguridad social de las que actualmente carecen y los preservará en sus condiciones de permisionarios, de participar en operaciones de crédito ruinosas, así como de quedar bajo el dominio de organizaciones monopolistas.

Aquí encontramos un error, ya que dice que las sociedades cooperativas las deben constituir los permisionarios, pero la Ley de Cooperativas -- nos dice que éstas deben ser integradas únicamente por la clase trabajadora, y al mismo tiempo estas relaciones como ya vimos anteriormente deben estar re -- gidas por el derecho del trabajo.

Finalmente nos dice y aquí se refiere nuevamente a los trabajado-- res, tanto en el aspecto individual como en el de las cooperativas, que: en apoyo en la Ley de Sociedades Cooperativas, el Departamento del Distrito Fe-- deral, independientemente de los permisos que para el transporte de pasaje--- ros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo en los individual y confor -- me a la ley de la materia haya expedido o expida a los trabajadores, podrá -- también otorgar a las sociedades cooperativas las concesiones, permisos, auto -- rizaciones, contratos o facilidades complementarias, que mejor convengan a la atención del servicio público y mejore la productividad de los propios coope -- rativistas en beneficio de los usuarios del servicio, reservándose la inter-- vención oficial que mejor proceda de acuerdo con el interés general.

Por último, el artículo 3o, nos dice que los permisos que autori-- zan el presente acuerdo, se otorgarán de preferencia a los trabajadores orga--

nizados de transportes de pasajeros que no sean propietarios de vehículo alguno dedicado al transporte y que además de llenar los requisitos reglamentarios garanticen en forma efectiva el cumplimiento de las obligaciones que establece el decreto mencionado. (7)

Podemos deducir de esto, que a la luz de la Teoría Integral del Derecho del Trabajo, que este es un derecho social, reivindicatorio de la clase trabajadora, con el fin de socializar los elementos de producción que en este caso vendría a ser el automóvil de alquiler, destinado al servicio público, -- que debe de pertenecer a aquel que lo trabaja. Que un medio para alcanzar esta situación es la creación de sociedades cooperativas y que además es una obligación el que el gobierno las fomenta, así como el derecho de vigilarlas, por lo que si el derecho del trabajo es el encargado de regular las relaciones entre trabajadores o entre trabajadores y patrones, es la legislación del trabajo la que debe encargarse de regular y dirimir cualquier controversia y que además cada trabajador del volante, sea ya que integre parte de una cooperativa o no, deberá gozar de los derechos consagrados en la Nueva Ley Federal del Trabajo.

(7) Ley de Vías General de Comunicación.- t. I.-pp. 142, 386-21 y sigs.- Ed. - Andrade.- 5a. Edic. 1964.- Méx. 1964.

CAPITULO V

ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LA NUEVA LEGISLACION MEXICANA DEL TRABAJO Y LA LEGISLACION FRANCESA DEL TRABAJO, EN RELACION A QUE EL CONTRATO QUE MEDIA ENTRE EL CONDUCTOR DE UN AUTOMOVIL DE SERVICIO PUBLICO Y EL PROPIETARIO DEL MISMO, ES DE TIPO LABORAL.

1.- Legislación Francesa

2.- Criterio que Presenta el Legislador en la Nueva Ley Federal del Trabajo.

"NO BASTA QUE CADA ABOGADO SEA BUENO;
ES PRECISO QUE, JUNTOS TODOS LOS ABOGADOS SEAMOS ALGO..."

A.O.

1.- Legislación Francesa.

La Legislación Francesa solucionó el problema de los conductores de coches de alquiler con los propietarios de los mismos, desde hace mucho tiempo, a favor del derecho del trabajo, ya que el contrato de arrendamiento y el trabajo, se diferencian en que si alguna de las partes realiza un trabajo en provecho de otra, mientras que ésta coloca uno de sus bienes a disposición del trabajador, se estaría en presencia de un contrato de trabajo.

Ahora bien, respecto al problema de los choferes, se preguntan, si la relación debe verse como un contrato de trabajo, en el cual el vehículo constituye el instrumento de trabajo, o si interviene en la relación del conductor y el propietario del coche de alquiler un arrendamiento de cosas, seguido de las relaciones entre el conductor y el cliente por un contrato de empresa, a lo que contestan diciendo que: jurídicamente las dos convenciones son posibles y lícitas y por lo tanto las partes pueden celebrarlos, ya como un contrato de arrendamiento, ya como un contrato de trabajo, ya que la voluntad de las partes es soberana; aunque esto está condicionado a que tal calificación responda a los caracteres propios de las relaciones contractuales, ya que será trabajador, aún en contra de lo expresado en el contrato, si en la relación está en una situación de subordinación que puede consistir en que al conductor se le haya impuesto una conducta en cuanto a la clientela, si tiene obligación de proporcionar un cierto ingreso, si está sometido a una vigilancia por medio de los inspectores de la sociedad dueña de los vehículos, se estará en presencia de una relación de trabajo.

Durand y Vitu, nos dicen que una de las notas más importantes para considerar la relación de trabajo, es sobre quién recae el riesgo. La aceptación de los riesgos de la circulación permiten igualmente la calificación del contrato, ya que no es imaginable a menos de que se establezcan cir-

cunstancias especiales, el admitir la celebración de un contrato de arrendamiento de cosas, cuando la compañía responda de las averías sobrevinientes a los vehículos y de los accidentes causados a los terceros y a las personas transportadas, así como de las que alcanzan al chofer. En el arrendamiento de cosas, se soportarían los riesgos por el arrendatario, ya que actúa como empresario.

En su Teoría de la Relación de Trabajo, Rouast nos ha hecho observar que la libertad del chofer en su actividad, está limitada y que ella es sometida a la vigilancia de los inspectores de la compañía, y que el ingreso o ganancia debe alcanzar un cierto límite, de manera que el chofer sea pagado por cuenta de la empresa, y la parte que se arroga y que constituye su salario. Por lo que se desprende que aquí se encuentran reunidos los elementos del contrato de trabajo.

Asimismo, Planiol nos dice que: una situación absolutamente especial, es la de los conductores de coches de sitio, que antiguamente trabajaban a medias. Se ha juzgado que el contrato que celebran las compañías que los emplean es de trabajo. (1)

Aunque la jurisprudencia francesa fue en principio vacilante, ya que en ocasiones admitía la calificación de un contrato de arrendamiento, como en la ejecutoria de la Corte de Casación, de nueve de diciembre de 1931, y Tribunal del Sena, de 19 de julio de 1932, así como Tribunal de París, de 21 de octubre de 1932, y otras, admitía una relación de trabajo, como en la resolución de la Corte de Casación de 23 de junio de 1903, sentencia de veintidós de febrero del año de mil novecientos nueve y resolución de la Corte de Casación del diecinueve de noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.

Ahora bien, en razón de la intervención del legislador, con la Ley

(1) Planiol Marcel, Georges Ripert.- Tratado Elemental del Derecho Civil.- Traducción de la 12a Edic., por el Lic. José María Cajica Jr.- Ed. José María Cajica Jr.- Distribuidores Porrúa Hermanos.- p. 361.-

de 13 de marzo de 1937, se ha dado a los prefectos en cualquier departamento, - la posibilidad de reglamentar la condición jurídica de los conductores de taxis, haciendo obligatorio para el conjunto de la profesión, las disposiciones del -- acuerdo colectivo. En estos acuerdos intervienen los Sindicatos de arrendadores de vehículos públicos, en donde la explotación está sujeta a las tarifas de - - transportes fijados por la autoridad pública, y los sindicatos de conductores - que sean o no propietarios de estos vehículos. Lo más relevante de esta Ley, es que se considera a los conductores como trabajadores e indican que esos acuer- dos colectivos tienen por objeto, la reglamentación de la duración del trabajo, y esto se establece de conformidad en el libro II, del Código de Trabajo, que es el de reglamentar el número de vehículos en circulación, el número de choferes - admitidos y las modalidades o distribución del ingreso entre el propietario y el conductor, incluso el Ministerio de Trabajo, puede intervenir para regular esas modalidades. (2)

Igualmente, las leyes de 19 de octubre de 1945, en su artículo 3o y - 4o sobre seguros sociales, y la de 30 de octubre de 1943, en su artículo 2o, so- bre accidentes de trabajo, y la de 22 de agosto de 1949, que les concede dere- chos a las asignaciones familiares, nos dicen que cuando estos conductores no -- son propietarios del vehículo, deben ser considerados como trabajadores. (3)

De lo anteriormente expuesto se desprende que para el Derecho Francés los choferes de coches de alquiler, son trabajadores y la prestación de servi- cios que realizan, debe ser considerada como una relación de trabajo.

(2) Rouast André, Durand Paul.- Voitures de Place et Taxis.- En Dalloz Repertoire de Droit Social et du Travail, Paris 1960.- t. II.- p. 392.

(3) Rouast André, Durand Paul.- Ob. Cit. t. II.- p. 393.

2.- CRITERIO QUE PRESENTA EL LEGISLADOR, EN LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

En el año de mil novecientos sesenta, el señor Presidente de la República Mexicana Adolfo López Mateos, designó una Comisión para que presentara un anteproyecto de Ley del Trabajo, siendo integrada ésta con el Secretario de Trabajo y Previsión Social, Licenciado Salomón González Blanco, por los Presidentes de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, María Cristina Salmorán de Tamayo y Ramiro Lozano, y por el Doctor Mario de la Cueva. Esta comisión, después de dos años, al terminar el proyecto, se dio cuenta de que se exigía la previa reforma de las fracciones II, III, VI, IX, XII y XXI, del Apartado "A", del artículo 123 de la Constitución, pues de otra manera no se podía armonizar la legislación.

Al iniciarse el año de mil novecientos sesenta y siete, el Presidente de la República Mexicana, designó una segunda comisión para que igualmente hiciera un anteproyecto de Ley del Trabajo, quedando integrada por los mismos juristas anteriormente indicados, y además por el señor Licenciado Alfonso López Aparicio. Siendo por fin en los primeros días de mil novecientos sesenta y ocho, en que el Secretario del Trabajo pudo informarle al C. Presidente de la República, que el trabajo estaba concluido.

En el mes de diciembre de mil novecientos sesenta y ocho, el Licenciado Díaz Ordáz, envió a la Cámara de Diputados la Iniciativa de Ley Federal del Trabajo y además el Titular del Poder Ejecutivo decidió que se enviara una copia del anteproyecto a todos los sectores interesados para que expresaran su opinión y formularan las objeciones que juzgaran convenientes. (4)

Los trabajadores del volante de servicio público, en contestación al mencionado anteproyecto, emitieron su opinión planteando a la comisión redactora una cuestión fundamentalmente humana, ya que los choferes, a quienes Bernard Shaw dedicó su comedia "Hombre y Superhombre" y de quienes se han ocupado el Conde de Keyserling en "El Mundo que Nace", y Ortega y Gasset, en "La Rebelión de las Masas", a veces sin comprender la tragedia de una vida entregada (4) Periódico Excelsior.- martes 7 de julio de 1970.- pp. 7 "A" y 8 "A".

da al servicio público, pero olvidada por las leyes y por los jueces, es uno de los grupos sociales a los que se refirió el señor Diputado Victoria, en la Asamblea Constituyente de 1917, al decir que: "miraban pasar la justicia, a la misma distancia que los separaba de las estrellas".

El servicio público de transportes constituye el haz de los canales que conduce a los niños, a los jóvenes y a los hombres, a la escuela, a la universidad y al trabajo; de esta manera el chofer es nuestro primer auxiliar en la vida diaria y él frecuentemente nos devuelve a nuestra casa y sin embargo, no se conoce ninguna otra figura de servidores del público que haya sido juzgada con tanta severidad.

Quizá no se había reflexionado de las condiciones en que las leyes, los reglamentos y los jueces, le obligaban a prestar sus servicios, ya que toma el volante durante jornadas inhumanas y notoriamente excesivas, dada la índole del trabajo en medio de la intensa y desordenada circulación que padecemos y -- frente a los agentes de tránsito, prestos a levantar infracciones, o que se ve forzado a realizar toda suerte de malabarismos para cumplir con el número de -- vueltas al circuito que se le exige, o a transportar con premura las mercancías o a obtener la suma de dinero que ha de entregar diariamente al propietario del automóvil.

Y sólo en el día en que las condiciones de trabajo respondan a los -- principios de justicia social, se establezcan escuelas de educación y capacitación vial y los agentes de tránsito cumplan con su deber, se podrá verdaderamente exigir de este grupo, que preste el servicio con un sentido humano.

Los choferes de ruleteo, son los que prestaban sus servicios en condiciones de inferioridad, pues ya la mayoría de autotransportistas había logrado desde varios años, el que se les reconociera la calidad de trabajadores y si bien es cierto que las jornadas y sus salarios han sido despedidamente crue-- les, la responsabilidad corresponde al movimiento obrero, que no ha sabido de-- fenderlo.

En esa virtud, los choferes de coches de alquiler, se encontraron con un enjambre de molinos de viento: el Derecho Civil, la autonomía de la voluntad, la libre contratación y la incomprensión de la Suprema Corte de Justicia, quienes se unieron para librar una batalla injusta en defensa de los contratos simulados de arrendamiento.

Por lo tanto, la Comisión se encontró así, delante de una argumentación sofisticada: en la opción entre el Derecho del Trabajo y del Derecho Civil, y respondió que el primero es preferente porque sus normas fundamentales son parte de la Ley Suprema de la Nación.

Respecto al argumento básico de los propietarios, consistente en que el chofer tomaba en arrendamiento el automóvil para hacer de él el uso que le convenga, se replica que es falso, porque de conformidad con el Reglamento de Tránsito que dice: que los permisos que otorgue el Departamento del Distrito Federal, para la explotación del servicio de transportes, se hará constar que el permisionario debe prestar el servicio de una manera uniforme y continua y prestar el mismo a toda persona que lo solicite. (5) Porque si no lo presta o porque interrumpa este servicio público sin causa justificada, se le revocará el permiso o se le cancelará el mismo (6), así como tampoco podría darlo en arrendamiento para una finalidad cualquiera.

La Comisión precisó, que el chofer de coches de alquiler si está sujeto a un horario fijo, precisamente aquel durante el cual debe prestar el servicio. El mismo Reglamento de Tránsito, en el Título VII, que dice de las sanciones en su Capítulo I, manifiesta: conducir un vehículo al que le falten calcomanías o siendo éstas ilegibles; así como en los taxis faltando la cartulina con horario de descanso, que si no la llevan incurrirán en infracciones -

(5) Ley de Vías Generales de Comunicación, en lo relativo al Reglamento de Tránsito.- t. I.- 5a. Edic.- Méx. 1964.- Ed. Andrade.- pp. 346 y ss.

(6) Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes.- t.I.- 5a. Edic.- Méx. 1964.- Ed. Andrade.- pp. 12 y ss.

al Reglamento de Tránsito, pero además nos dice que sólo no podrá ser utilizado en los períodos de descanso fijado en esas cartulinas y en el resto del -- tiempo debe de dar el servicio para el cual fue creado. (7)

Por otra parte, el Reglamento de descanso seminario de automóviles -- de alquiler, decía la forma en que se debió establecer el descanso semanal obligatorio para los trabajadores de automóviles de alquiler, en forma y términos -- que se detallaban en ese Reglamento: que para los efectos de ese descanso, los automóviles de alquiler se dividirán en cinco grupos, los cuales dejarán de circular alternativamente cada uno de ellos, los días lunes, martes, miércoles, -- jueves y viernes, respectivamente que la Oficina de Tránsito del Distrito Federal hará esa división aprobando las contraseñas con que deberán distinguirse y que serán colocadas en un lugar visible de cada vehículo, que esas contraseñas que determinan a qué grupo pertenece el vehículo, serán de colores: verde, rojo, amarillo, azul y blanco respectivamente. Por lo que respecta a los sábados y domingos, no habrá restricción alguna para la circulación de automóviles de -- alquiler, así como tampoco el primero de enero, el quince y dieciséis de septiembre, el veinticuatro, veinticinco y treinta y uno de diciembre, y los demás que debido al descanso sean consignadas en este artículo o señale la Oficina de Tránsito.

Por lo que se decía que el chofer podía usar el automóvil libremente, e incluso llevar a sus familiares, no es del todo cierto, ya que los automóviles correspondientes a cada uno de los grupos, no podrán circular en el Distrito Federal, ni aún en el día de descanso respectivo; aunque la Oficina de Tránsito puede otorgar permisos especiales para que los vehículos que sufran alguna descompostura o accidente, o que necesiten alguna reparación, se trasladen de un lugar a otro por un itinerario determinado, y siempre que el vehículo va ya ocupado exclusivamente por el chofer, ya que cualquier otra persona que ocu

(7) Leyes Sobre Comunicaciones y Transporte, Reglamento de Tránsito.- t. I.-

pe el vehículo, independientemente del chofer, en el caso del presente artículo, será considerada como pasajero, entendiéndose como consecuencia infringidas las disposiciones de este Reglamento.

Además, solo puede salir del Distrito Federal, el automóvil de alquiler, previo permiso que otorgue la Oficina de Tránsito, ya sea que lo conduzca el propietario o el trabajador, además el recorrido lo hará por un itinerario que al efecto se señale y previa solicitud que hagan las organizaciones de choferes de automóviles de alquiler. Ahora bien, todos aquellos automóviles que se encontrasen fuera del Distrito Federal, y tengan necesidad de regresar para su día de descanso, recogerán en la caseta de policía respectiva, un comprobante en el que se fije la fecha, hora de entrada y la ruta que debe seguir para el encierro del automóvil. Quedando prohibido a los propietarios de los coches de alquiler, hacer cualquier modificación a las contraseñas. (8)

Respecto a la remuneración en que se dice que no se debe considerar como tal las utilidades obtenidas al prestar el servicio, es porque nunca tomaron en consideración que: es facultad del Estado regular los servicios públicos y determinar las tarifas que deban cobrarse por la prestación de los mismos y que dicha facultad debe guiarse no sólo por el propósito de abaratar el precio, sino para mantener un equilibrio económico que permita la subsistencia del servicio en forma regular.

En cuanto al servicio público de transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, es necesario que el gobierno autorice al permisionario, una remuneración equitativa y razonable, tanto para no hacer fracasar la explotación del servicio por incosteabilidad, como para evitar que la prestación se interrumpa o pueda realizarse en condiciones desfavorables para el público. Por lo que se deduce que el Legislador seguramente tuvo presentes los supuestos anteriores para la fijación de las tarifas que debían ponerse en vigor. Por lo cual se establecieron como factores para determinar el precio por al-

(8) Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes.- Reglamento de Descanso Semanario de Automóviles de Alquiler.- t. I.- pp. 429 y ss.

quiler de automóviles, para el servicio de pasajeros, la distancia recorrida del tiempo de utilización del vehículo, (9)

Por lo cual se desprende que al momento de empezar a trabajar en el coche y una vez que ya habían sido sujetos de estudio tanto económicos como técnicos por parte de las oficinas de Tránsito encomendadas, sí sabían y podían especificar cuál iba a ser el sobrante de utilidades que le quedaría al trabajador del volante por su trabajo.

Así también, que el propietario del automóvil, sí le daba ciertas indicaciones al chofer, por lo que se podría llenar el requisito para aquellos que dicen que la dirección es nota esencial para la relación de trabajo, ya que el chofer no podía sacar el automóvil fuera del Distrito Federal, debía de prestar el servicio a toda persona que lo solicitase sin escoger clientela, no puede modificar las tarifas autorizadas, ni puede alterar el horario de trabajo, que al oscurecer debería encender las luces, debería presentarse en las condiciones de aseo y limpieza exigidos para el servicio público, debería observar para con los pasajeros la atención y respeto debidos, estaba obligado a no dar servicio a personas en notorio estado de ebriedad o con manifestaciones visibles de enfermedades repugnantes, además y de acuerdo con el Departamento del Distrito Federal, debería conducir hasta un velocidad máxima de cincuenta kilómetros por hora, aunque la Oficina de Tránsito podría modificar esa velocidad en los casos que estime convenientes. (10)

Después de lo anterior, se ve que aquellas ejecutorias en las que se negaba la relación laboral entre el chofer y el propietario del automóvil de alquiler, no debieron ser resueltas en tal dirección, ya que sí se llenaban los supuestos que para aquel entonces eran necesarios para la existencia de la relación laboral.

(9) Ob.cit. Decreto que declara obligatorio el uso del taxímetro en los automóviles de alquiler.- t. I.- pp. 386-12 y ss.

(10) Ob. Cit. Reglamento de Tránsito, de los Autobuses de Servicio Público.- t. I.- p. 372.

Y así, nuevamente nuestra Suprema Corte de Justicia de la Nación, --- con un criterio más amplio y más apegado a la realidad legal laboral e histó--- rica, dijo que si existía relación de trabajo entre el chofer del coche de al--- quiler y el propietario del mismo, dictando ejecutorias en ese sentido:

Ruleteo.- Relación entre el chofer y el propietario de los autos - - de:- El hecho de que el propietario de un automóvil de alquiler y el chofer --- ocupado por aquél, estén interesados en obtener el mayor rendimiento, no signi--- fica que la relación entre ellos no sea contractual, sino que en todo caso tal circunstancia demuestra que el trabajador tiene como sueldo determinado porcen--- taje de las utilidades brutas obtenidas y que mientras éstas sean mayores, su salario aumentará. (11)

Desobediencia de las órdenes del patrón, como causa de rescisión del contrato de trabajo (choferes).- Incurren en la causal de rescisión del contra--- to de trabajo, prevista por el artículo 122 fracción XI de la Ley Laboral, el chofer que desobedeciendo las órdenes del patrón contenidas en el Reglamento - de Trabajo de su categoría, conduce el vehículo que tiene confiado, sin el cui--- dado necesario y le causa daño a éste. (12)

Incluso aquí también hay relación de trabajo y además un mínimo de - órdenes, como lo es el deber del chofer de conducir el vehículo con precau--- sión para no dañarlo.

Choferes que prestan sus servicios en sitios de alquiler.- Cuando --- existe relación laboral con el propietario del vehículo.- Se acreditan los ele--- mentos de dirección y dependencia señalados en el artículo 17 de la Ley Fede--- ral del Trabajo, si se comprueba que el actor trabajó para el demandado como - "chofer de sitio", o sea que tenía a su disposición al trabajador para tripu--- lar el vehículo de su propiedad, de acuerdo con la forma en que desarrollan las

(11) A.D. 3706/62.- Sindicato de Choferes y Similares del Estado de México, re--- suelto el 20 de junio de 1963.- El Juicio de Amparo, Ignacio Burgoa, 7a. Edic. Ed. Porrúa.- pp. 2404 y ss.- Méx. 1970.

(12) A. D. 6951/68.- Miguel González Rodríguez, resuelto 14 de mayo de 1969, - por unanimidad de 5 votos, Choferes, Tesis Jurisprudenciales.

actividades de un sitio de automóviles de alquiler, que consiste en que los -- choferes esperan que se les ordene ir a determinado lugar y trasladar pasaje-- ros, sin que estén en libertad de ejecutar o no tales órdenes, ni dedicar el -- vehículo que manejan a otra actividad diversa de la anterior, labor por la que perciben determinado porcentaje de lo que produce el automóvil. (13)

Después de lo anterior, entró a la batalla el Nuevo Derecho del Trabajo: el chofer no tiene más patrimonio que su energía de trabajo, y la presta para hacer producir el capital de otro y obtiene un ingreso por el trabajo que desarrolla. Con apoyo en esta idea, la comisión dio rienda suelta a esta Teoría de la Relación de Trabajo: la existencia de un contrato simulado, explico, no puede detener la aplicación del estatuto laboral.

En la realidad social el chofer y el automóvil integran la unión del trabajo y del capital para la realización de un fin económico; en esa unidad -- el chofer pone su energía de trabajo al servicio del capital "en forma subordinada", subordinación que se manifiesta en la prestación de un servicio público dentro de un horario fijo y de conformidad con el Reglamento de Tránsito y de las órdenes complementarias del patrón.

Por otra parte, al analizar el sistema de autos de alquiler en México, vemos que es mucho más complicado de lo que puede parecer a primera vista, ya que hay cinco tipos determinados como son: los "amarillos"; los "coral"; -- los de "turismo"; los "peseros" y los del "aeropuerto".

Entre los dos primeros citados, existe una pugna, porque los taxis -- "amarillos", se dice que son los "corrientes" y los "coral", son de la "alta", aunque en realidad, cada grupo cree que el otro goza de más privilegios.

Empecemos este análisis por los taxis "amarillos": en este tipo de

(13) A. D. 2693/67, Luis Adolfo Quinterio Egan, resuelto el 24 de enero de 1968. Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana 1917-1971.- Cárdenas Editor y Distribuidor.- 1ª. Edic.- Méx. 1972.- pp. 113 y 114.

coches de alquiler, en los que la mayoría de los casos los manejan los propietarios de los mismos, pero que no siempre ocurre así, anteriormente se decía que estos choferes de coches de alquiler celebraban con los propietarios de los mismos, contratos de arrendamiento; lo que no se adecúa a la realidad ni a la idea de la Nueva Ley Federal del Trabajo y a mayor abundamiento, el Reglamento de Tránsito dice claramente que "se cancelarán los permisos de circulación a los propietarios de coches de alquiler, que les haya concedido, si dentro de un plazo de quince días no comprueban tener a su servicio chofer con quien hayan celebrado contratos de trabajo".

Igualmente en el artículo 9o del Reglamento citado, en su fracción II, dice: "Los interesados en obtener el registro y permiso de circulación de automóviles y autobuses para transportes de pasajeros, deberán llenar los siguientes requisitos; fracción II.- Presentar los contratos de trabajo individuales o colectivos celebrados con los choferes, ayudantes y demás personal que integre la tripulación del vehículo. (14)

Por lo que, si se considera que el chofer sí recibía ciertas indicaciones del propietario del automóvil como son: las de ir a determinada hora, llevarlo a una hora fija, ir con el aseo necesario y que además el mismo Reglamento de Tránsito indicaba que no le podía dar un uso distinto para el que fue creado, y que si se trabaja más arduamente, mayor sería su salario, sí se les debe considerar como trabajadores, por la sola prestación del servicio al patrón. (15)

Respecto a los taxis de los llamados "corales", aquí ya hay una mayor vigilancia, porque son coches de sitio en los que deben de realizar un número determinado de viajes, y en los que deben de checar tarjeta de sitio, donde se les indica la ruta, que es la que deben seguir y además están sujetos a un horario del sitio y que es correlativo al que les exige el Reglamento de

(14) Ob. Cit.- Reglamento de Tránsito.- t. I.- pp. 347, 349.

(15) Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana 1917-1971, Cárdenas Editor y Distribuidor.- Méx. 1972.- pp. 113, 114.

Tránsito de efectuar el servicio. Aquí ya encontramos una mayor vigilancia, así como un horario fijo, e incluso hay una Tesis Jurisprudencial en la que se dice: "Si se comprueba que el actor trabajó como chofer de sitio para el demandado, de acuerdo con las actividades de un sitio de automóviles de alquiler, en que los choferes esperan que se les ordene ir a determinado lugar, - sin que estén en libertad de ejecutar o no tales órdenes, es indudable que - existe relación de trabajo", ejecutoria sita en las páginas ciento tres y - ciento catorce, de la Obra "Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana" 1917-1971.

Un tercer tipo es el de los choferes de autos de alquiler, que -- prestan servicios a turistas, en agencias de viajes, hoteles o sitios, llamados también "de servicios especiales de turismo". La tarifa oficial que fue aprobada por el Departamento de Turismo para esta clase de servicio, es de -- cincuenta y cinco pesos la hora. Anteriormente no había placas especiales pa -- ra este tipo de alquiler, dándoseles una credencial para efectuar este servi -- cio y sin tener ningún otro requisito más que el de tener un coche con placas de servicio público. Ahora la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es quien otorga las placas para el servicio de guías de turistas, siempre y cuan -- do tengan un automóvil que reúna las condiciones esenciales para este servi -- cio, además el interesado en prestar ese servicio debe reunir los siguientes requisitos:

"a) Presentar al Departamento de Turismo, por conducto de la Direc -- ción General de Sanciones y Guías, solicitud por escrito, acompañada de cua -- tro fotografías tamaño credencial, señalando la región, ruta, lugar o especia -- lidad en que desee ejercer sus funciones.

"b) Acreditar su nacionalidad mexicana. Los extranjeros habilita -- dos conforme a la excepción contenida en el artículo 2o de este Reglamento, - deberán demostrar su legal estancia en el País y estar debidamente autoriza -- dos para el desempeño del trabajo de referencia. En ningún caso se autoriza --

rán a menores de 18 años.

"c) Acreditar su honorabilidad y buena conducta, mediante constancias expedidas por dos personas o establecimientos públicos o privados, y certificado de inexistencia de antecedentes penales, expedido por autoridades competentes, que solicitará directamente, a costa del interesado, la Dirección General de Sanciones y Guías del Departamento de Turismo, el que está facultado para hacer las investigaciones complementarias que estime conveniente, siempre que no lesione la dignidad del interesado, ni se violen las garantías individuales.

"d) Presentar certificado expedido por la autoridad sanitaria competente, en que se haga constar que no padece enfermedad física o mental incompatible con el ejercicio de esta actividad. Dicho certificado deberá renovarse cada dos años, al solicitar al Departamento de Turismo el refrendo de su autorización.

"e) Presentar certificado de haber cursado y aprobado estudios secundarios completos, o equivalentes, y hablar por lo menos un idioma, además del español. Se dará preferencia a las personas que acrediten tener estudios superiores.

"f) Haber cursado y aprobado en escuelas oficiales o en las autorizadas por el Departamento de Turismo, por lo menos las materias básicas de la especialidad de guías que serán: Historia de México, con enfoque especial a la historia de la Revolución Mexicana, Geografía, Arqueología, Arte Prehispánico, Etnografía, Arte Virreinal, Moderno y Contemporáneo, Arte Popular y Folklore Mexicano.

"g) Garantizar el cumplimiento de sus obligaciones para con los turistas y los daños que pudieran ocasionarles, hasta la suma de un mil pesos. Esta garantía se otorgará mediante depósito, prenda, hipoteca o fianza de compañía legalmente autorizada. La afectación de esta garantía será sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales en que el guía pueda incurrir".

Una vez reunidos estos requisitos, el Departamento de Turismo les dará la autorización y la correspondiente credencial, que se deberá refrendar cada dos años. Si al través de doce años ininterrumpidos y sin queja al Departamento, el mismo Departamento de Turismo les otorgará placa credencial definitiva, exenta de refrendo. (16).

Referente al problema de que si deben ser considerados como trabajadores, debemos decir en primer lugar, que la mayoría de estos choferes, son propietarios de los automóviles de alquiler, y en segundo lugar, que la gran mayoría, o sea un noventa por ciento de éstos prestan sus servicios en agencias de viajes y en donde estas les señalan los lugares que tienen que ir, la tarifa, a qué personas deben transportar e incluso el tiempo que deben de hacer y pagándoles una cantidad ya prevista de antemano. Esto lo hace principalmente las agencias de viaje, tales como la Wells Fargo y la American Express y otras, las que a pesar de tener el carácter de patrones, niegan reconocer la calidad de trabajadores a este tipo de choferes.

También existen los que hacen el servicio en el Aeropuerto Internacional, y que se denominan "Transportaciones de Aeropuerto", S. A., los que tienen un horario de ocho horas y los que deben de cubrir un mínimo de seis jornadas. Este servicio se efectúa en dos clases de vehículos, los coches propiamente dichos y camionetas, en los primeros pueden llevar hasta cinco pasajeros y en los segundos hasta un número de ocho. Cada pasajero debe efectuar el pago de diez pesos al despachador, el que les da un boleto que ampara dicha cantidad y que el pasajero entrega al chofer del automóvil; por lo que si se considera que además de haber relación laboral -trabajador patrón-, de la que nos habla la Nueva Ley Federal del Trabajo, al referirse a dicha relación laboral, reúne además las características tradicionalistas de dirección y dependencia.

A este respecto, actualmente se están efectuando pláticas entre los representantes de estos trabajadores y de los patrones, para la celebración de un con-

(16) Reglamento de Guías de Turistas, Guías-Choferes y Similares.- Méx. 1969.- pp. 6, 7, 10, 11 y 12.

trato.

Un quinto grupo, es el de los coches de alquiler, de servicio colectivo, llamados comúnmente "peseros". En un principio se pintaron de negro y crema, pero la Policía de Caminos reclamó, ya que esos eran sus colores oficiales, por lo que hubieron de cambiarse esos colores. Primeramente fue una ruta, posteriormente fueron tres las rutas: los "rojos", que iban desde el Zócalo, hasta Tlálpán, con ramales a Iztapalapa y otros lugares; los "verdes", que recorrían todo Paseo de la Reforma y llegaban hasta la Villa de Guadalupe, y otros de color azul que completaban la red.

Pero no importaba ya tanto el color, sino la cartulina que cada semana repartía la Oficina de Tránsito para realizar esa clase de servicio.

Refiriéndonos a las percepciones de este tipo de servicio, puede decirse que un chofer de "pesero", al empezar su turno, ya sabe qué porcentaje de excedentes de utilidades le corresponde en un día y que es un promedio de cien y ciento veinte pesos diarios, trabajando ocho horas. (17)

Indudablemente este último tipo, además de realizar la prestación del servicio, que debe regir la Legislación Laboral, reúne además las características de un horario fijo, ruta señalada de la cual no se puede salir, tiene que realizar un determinado número de viajes, que se puede decir que están calculados, ya que los realiza día tras día y de los cuales ya sabe cuál va a ser su salario, por el número de viajes y que su salario aumentará mientras más viajes haga.

Del análisis realizado, se desprende que ciertamente hay casos en los cuales el chofer se dice que dispone libremente del automóvil, pero esto se debe a que las autoridades de Tránsito lo propician, ya que no actúan con la atinencia que debieran hacerlo. Pero también es cierto que actualmente la gran mayoría presta sus servicios a un patrón y la sola prestación de servicios da lugar a la relación de trabajo, además éstos reúnen los requisitos más que nada - -

(17) Periódico "El Heraldo de México".- 23, 26 y 27 de enero de 1971.- pp. 2 "A" 5 "A" y 5 "A".

doctrinales, ya que sí están sujetos a un horario fijo, algunos a rutas fijas, otros no, pero indudablemente que tienen la obligación de prestar el servicio, ya que éste es servicio público y no pueden dejar de hacerlo, sin incurrir a infracciones e incluso a la pérdida del permiso.

Por otra parte, ya vimos que los propietarios tienen la obligación de celebrar contratos de trabajo, con aquellos a quienes emplean para la realización del servicio y del que el chofer recibe determinado porcentaje de lo que produce el automóvil, ya que ambos están interesados en obtener el mayor rendimiento posible y que mientras mayor sea éste, el salario del trabajador aumentará, ya que seguramente el Legislador tuvo presentes todos los factores para no hacer fracasar esta fuente de trabajo, por lo que estableció para determinar el precio del alquiler del automóvil para el servicio de pasajeros, la distancia recorrida o el tiempo de utilización del vehículo.

Sin embargo, no les llegó a otorgar una verdadera protección, sino hasta con la vigencia de la Nueva Ley Federal del Trabajo y fue el señor Diputado Blas Chumacero Sánchez, al hablar en la discusión del cuatro de noviembre de mil novecientos sesenta y nueve, en la Cámara de Diputados, en que dijo: "el gremio de chóferes de automóviles dedicados a la conducción de pasajeros, y que son explotados en razón a las condiciones en que vienen prestando los servicios; con la Nueva Ley dejaron de ser los supuestos arrendatarios de los vehículos que manejan, para adquirir con plenitud la jerarquía de trabajadores, y que además les abre las puertas de seguridad social". (18)

Ya se vio que el servicio se presta en dos formas principales: una es aquella en que los propietarios de los vehículos son, al mismo tiempo, quienes prestan el servicio en calidad de choferes; en otras ocasiones, éstos tienen que recurrir a terceras personas, para la prestación del servicio; de esta última situación es de la que se ocupa la Ley, ya que la existencia de estas

(18) Breña Garduño Francisco Lic. y Doc. Baltazar Cavazos Flores.- Nueva Ley Federal del Trabajo, Comentada y Concordada.- t. II.- Confederación Patronal de la República Mexicana.- Méx. 1970.- 1a. Edic.- Mayo de 1970.- p.28.

relaciones de trabajo, se ocultó mediante la celebración de contratos de arrendamiento, a los que el Maestro De la Cueva les llamó "contratos fantasmas", y se decía que eran aquellos en los cuales una persona, arrendador, da en arrendamiento a otra, que es el chofer, el vehículo mediante el pago que hace éste de una cantidad diaria, semanal o quincenal. Esto es absurdo, ya que indudablemente se está en presencia de relaciones de trabajo, pues el supuesto "arrendatario", como ya lo vimos en las diferentes clases de coches de alquiler, está sujeto a un horario fijo, tiene que seguir las instrucciones que le da el propietario del -- vehículo, las cuales van de un mínimo a un máximo, como es la de aquellas que no tienen itinerario fijo a aquellas como en la de los coches de servicio colectivo llamados "peseros", ya que en todos estos casos desarrollan una actividad en beneficio del propietario del automóvil.

Asimismo, en los coches de alquiler de sitios de automóviles, que son lugares donde se estacionan los vehículos destinados al servicio público y donde acude el usuario para la contratación de estos servicios, aquí existe la obligación de llevar a la persona a donde ordene la caseta del sitio o ir por una persona, recogerla y llevarla al lugar indicado; esta caseta de sitio formado por los propietarios de coches de alquiler, es un clásico representante del patrón, por lo que la existencia de esos supuestos contratos de arrendamiento, impedía que los choferes disfrutaran de los beneficios de la Legislación del Trabajo, por lo que para evitar esta situación, se estableció que las relaciones entre los propietarios o permisionarios y los choferes, son relaciones de trabajo y que cualquier estipulación que desvirtúe la naturaleza de la relación jurídica, no produce ningún efecto legal, ni impedirá el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

Y así, el artículo 256 de la Nueva Ley Federal del Trabajo, nos dice: las relaciones entre choferes, conductores, operadores y demás trabajadores que presten servicio a bordo de autotransportes de servicio público de pasajeros y de carga foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones o automóviles y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y que-

dan sujetas a las disposiciones de este Capítulo.

Respecto al artículo 257, de la misma Ley, nos dice que el salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Se puede decir que en los coches de alquiler de servicio colectivo, cada persona que utiliza el vehículo y se transporta, dan una cuota fija a los choferes, además existen terminales y paradas previamente establecidas. Por cuanto a que se dice que el salario no puede ser inferior al mínimo, no se puede decir que estos trabajadores del volante lo tengan ya asegurado, ya que no realizarían su trabajo con la misma eficacia y además hay que tener presente que el artículo 264 de la propia Ley, en su II fracción, dice que: cuando haya disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias que sean justificadas, es posible la rescisión del trabajo sin responsabilidad para el patrón.

Asimismo y volviéndonos a referir al artículo 257, en su Párrafo -- Cuarto nos dice: los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario, en los casos de interrupción de servicios, por causas que no le sean imputables, por lo que si se descompone el vehículo, no se puede suspender el pago del salario, sino que se debe pagar salvo los casos establecidos por la ley, - esto de conformidad en el artículo 106 y en relación al 42 que señala las causas de la suspensión temporal de prestar el servicio y pago del salario, no se señala la descompostura del vehículo. Ahora bien, si el trabajador intencionalmente descompone el automóvil, no gozará de las prerrogativas anteriores, ya que al probarse este hecho, se puede rescindir la relación laboral sin responsabilidad para el patrón, en apoyo en la Fracción V, del artículo 47 de la Nueva Ley.

El artículo 259 de la mencionada Ley Federal del Trabajo, nos dice

que: para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el Párrafo Segundo, del artículo 89, que nos dice que para determinar el monto de las indemnizaciones que deban pagarse a los trabajadores, se tomará como base el salario correspondiente al día en que nazca el derecho a la indemnización, incluyendo en él la cuota diaria y la parte proporcional de las prestaciones que menciona el artículo 84. Ahora bien, cuando la retribución sea variable, se tomará como salario el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados, antes del nacimiento del derecho. Si en ese lapso hubiese habido un aumento en el salario, se tomará como base el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Cuando el salario se fije por semana o por mes, se dividirá en siete o en treinta, según el caso para determinar el salario diario.

Por lo que respecta al séptimo día, se dice que por cada seis días de trabajo, se gozará de un día de descanso, con goce de salario íntegro. En cuanto a las vacaciones, en relación con el artículo 76, se dice que los trabajadores que tengan más de un año de servicios, disfrutarán de un período anual de vacaciones pagadas, que en ningún caso podrán ser inferiores a seis días laborables y se aumentará en dos días laborables, hasta llegar a doce, por cada año subsecuente de servicios.

El artículo 260, nos dice: el propietario del vehículo y el concesionario o permisionario, son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley.

Muchas veces se ocultaba si la persona era concesionario o permisionario o propietario, para eludir responsabilidad; no importa el carácter que tenga o la denominación que se le de. La relación de trabajo se justifica por sí misma y adquiere toda la legalidad que le corresponde desde el momento que hay un trabajador que le presta un servicio al concesionario, permisionario o explotador y éste se aprovecha del servicio.

Asimismo, antes el riesgo era sólo para el chofer, ahora se dice - que para que un vehículo pueda transitar en el Distrito Federal, será necesario que esté inscrito en la Dirección de Tránsito del Distrito Federal, por lo que el propietario deberá presentar la solicitud correspondiente de registro y además incluirá su aceptación de responder subsidiariamente de las multas que se impongan a cualquier conductor del vehículo objeto del Registro, - aunque no fuera el propietario directamente el infractor.

Además, los interesados en obtener este registro y permiso de circulación de automóviles para transporte de pasajeros destinados al servicio - público, deberán exhibir póliza de seguro contra accidentes de trabajo, expedida a favor de las personas empleadas en la explotación o manejo del vehículo de que se trate. Además exhibir el seguro o la fianza extendidos para garantizar el pago de las multas en que pudiera incurrir el asegurado, los asociados o trabajadores a su servicio por infracciones de tránsito. El monto - de la fianza será fijado por la Dirección de Tránsito y no podrá ser menor de cien pesos. Esto sólo se refiere al registro del automóvil, ya que para solicitar el permiso para este servicio, deberá otorgar fianza por doscientos pesos, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas por el permiso, entre las que debe de incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito y transporte o del cumplimiento de las obligaciones fijadas en el permiso de las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, de regularidad, seguridad e higiene. (19).

(19) Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes.- Reglamento de Tránsito en el - Distrito Federal.- artículo 7o, fracción I y artículo 9o fracción III y - IV.- pp. 347, 348 y 349.

Decreto que declara Servicio Público la Actividad que Consiste en el Transporte de Pasajeros en Automóviles de Alquiler, Sin Itinerario Fijo, en el Distrito Federal.- Diario Oficial.- 31/XII/51.- p. 386-21.

En el artículo 261 se dice: queda prohibido a los trabajadores:

I.- El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio de las doce horas anteriores a la iniciación.

II.- Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de las horas de trabajo, sin prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción escrita por el médico.

Y en este sentido existe una Tesis Jurisprudencial que nos dice:

Si se demuestra que el trabajador, que era chofer al servicio de una empresa de transportes, aun cuando no viniera manejando el vehículo, sino que lo hacía su ayudante, se encontraba en estado de embriaguez, al levantársele una infracción de tránsito, por este motivo la causal de rescisión es justificada, ya que en cualquier forma el referido trabajador se encontraba desempeñando un servicio público y por lo mismo estaba impedido de ingerir bebidas alcohólicas, hasta en tanto no entregara el vehículo que estaba bajo su responsabilidad.

(20)

Esto es en cuanto al trabajo que desempeña, coloca bajo el cuidado del trabajador la vida de un gran número de personas y cuando comprobaba el aliento alcohólico, aún después de varias horas de haber sido ingerido, ya recuperó su equilibrio pero no ha recuperado la eficiencia y el dominio necesario para desempeñar el trabajo, ya que una sola copa basta para que el conductor del automóvil pierda ciertas condiciones de eficiencia y de seguridad necesarias, por lo que es de estimarse que es obligación de los choferes el no ingerir alcohol en ninguna cantidad ni proporción cuando han de estar desempeñando sus labores, para encontrarse aptos y en inmejorables condiciones para evitar cualquier peligro o accidente.

III.- Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines. Por lo que los coches llamados de "sitio" no podrán

subir pasaje o salirse fuera de la ruta indicada, ya que tienen obligación de

(20) A. D. 95/62.- Joel Ortíz Rendón.- resuelto el 10. de marzo de 1963.-

Cuarta Sala.- Boletín 1903.- México 1963.- pp. 150.

checar su tarjeta en la caseta del sitio después de cada viaje y hacer un mínimo de estos por encargo del sitio.

Igualmente, al incumplimiento por parte de los trabajadores de estas obligaciones especiales, es motivo de rescisión del contrato sin responsabilidad para el patrón.

El artículo 262 nos dice: Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga con precaución.

Someterse a los exámenes médicos y periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo.

Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observen.

Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y refacciones que dispongan, si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo al poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación.

Observar los Reglamentos de Tránsito y las indicaciones técnicas que indiquen las autoridades o el patrón.

De esto, se puede ver que sin que aceptemos el concepto de subordinación, el chofer debe seguir ciertas instrucciones, incluso le proporcionará ciertas ventajas; asimismo en los reglamentos de tránsito se encuentran disposiciones de dirección y que si no existiesen, el propietario se las daría al chofer, incluso la de que no debe de ir a ningún otro taller para hacer las reparaciones, sino en el previamente señalado.

El artículo 263 nos dice: Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

En los transportes foráneos, pagar los gastos de hospedaje y alimen-

tación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éste.

Hacer la reparación para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general.

Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia.

Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Anteriormente a la Nueva Ley Federal del Trabajo, era el chofer el que tenía que solventar los gastos de composturas del vehículo, ahora es el propietario del automóvil el que tiene la obligación de costear esas reparaciones. Las anteriores disposiciones al igual que crean la obligación para los permisionarios o propietarios de los vehículos, crean derechos en favor de los trabajadores y garantías para los usuarios en lo relativo a que el vehículo deberá reunir las condiciones de buen aspecto y seguridad necesarias. A este respecto, los peritos de la dirección de tránsito, rendirán dictamen, previo examen que hagan del vehículo sobre las condiciones del mismo. (21).

Por lo que respecta a la jornada de trabajo, será de ocho horas la diurna, de siete la nocturna y de siete y media la mixta. Durante la jornada continua del trabajo se concederá al trabajador un descanso de media hora por lo menos.

Esto dio lugar a que se terminara con la costumbre de "arrendar el coche por doce horas o más", lo que significaba un grave perjuicio para la salud del chofer.

Con el objeto de que los trabajadores del volante no sufran merma

(21) Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes.- Reglamento de Tránsito en el D. F.- artículo 7o; fracción II.- p. 348.

en sus intereses económicos y con base en estudios realizados por la Oficina de Servicios Públicos de la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal, relacionado con el mejoramiento del servicio de los automóviles de alquiler, ha entrado en vigor una disposición en el sentido de que los taxis de acuerdo con la terminación de su número de placas, descansen obligatoriamente ocho horas un día de la semana para que dentro de ese tiempo sea posible dar a la unidad el mantenimiento necesario que asegure la prestación de un servicio aceptable.

La anterior disposición abarca autos de sitio, peseros, amarillos y minitaxis.

Por lo que con base en lo anterior la terminación de placas 0 y 1, obliga a descansar los lunes; placas terminadas en 2 y 3 descansan los martes; taxis con terminaciones 4 y 5 descansan los miércoles; el jueves se reserva para los taxis con terminación 6 y 7 y, el viernes para la terminación 8 y 9. El horario de descanso es de diez de la mañana a seis de la tarde.

Ahora, falta solamente lograr que los dueños de los taxis acaten esta disposición y dejen de fijar a los choferes horarios de descanso arbitrarios que lo único que provoca es poner al chofer entre la espada y la pared, pues si el trabajador no se sujeta al horario que el dueño fija, corre el riesgo de perder el trabajo y lo mismo sucede con la autoridad en el caso de que los taxistas no se sujeten al descanso oficial obligatorio que antes citamos.

(22)

Así también el artículo 68 de la Nueva Ley, nos dice: los trabajadores no están obligados a prestar sus servicios por un tiempo mayor del permitido por la Ley, por lo que si el patrón obligara a prestar servicio al chofer por una jornada mayor, además de la multa que impone el artículo 878, fracción I, que dice: que se impondrá multa de cien a cinco mil pesos al patrón que no

cumpla con las disposiciones contenidas en el artículo 41, además de pagar la prolongación del tiempo extraordinario, con un doscientos por ciento más del salario que corresponda a las horas de la jornada.

Respecto a la participación de utilidades de los choferes de coches de alquiler, si se considera como lo es, que el propietario de éste aporta una máquina como capital para que el chofer con su trabajo produzca dividendos o ganancias, el chofer deberá participar en éstas, aunque sólo gozarán de este derecho cuando el ingreso anual de utilidades exceda de ciento veinte mil pesos anuales, según la resolución de la Comisión Nacional Para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas, por lo que sólo participarían de utilidades los trabajadores que prestaran servicio a patronos que tuvieran varios automóviles y cuyas utilidades excedieran de la cantidad mencionada.

El artículo 264 nos dice: Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I.- La negativa de efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y el público en general.

II.- La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias justificadas.

O sea, que no podrán rescindir la relación de trabajo, si no es por causa justificada, la fracción primera es ventajosa para el trabajador, ya que en razón de sus conocimientos puede determinar si el vehículo presta seguridad para él y para los usuarios, esto con relación al artículo 262 y 263 de la propia Ley.

Además el Decreto que declaró servicio público al transporte de pa-

sajeros en automóviles de alquiler, en su artículo 15, inciso b), nos dice: que los permisos pueden ser revocados: por no acatar el permisionario las órdenes emanadas del Departamento del Distrito Federal, relativas a reparación, higiene, comodidad y seguridad del vehículo cuando se preste el servicio dentro del plazo que se señale, el cual no será menor de cinco días ni excederá de ciento ochenta.

El mismo Decreto en su artículo 20, nos habla que: la persona que preste el servicio a que esta Ley se refiere, sin llenar los requisitos que la misma señala, será sancionada con multa de cien a un mil pesos con cargo al propietario del vehículo. De esto se desprende que además de esta sanción incurrirá en responsabilidad laboral (23), pudiendo escoger el trabajador por causa de esa rescisión injustificada entre la reinstalación o la indemnización con el importe de tres meses de salario.

La segunda de las fracciones mencionadas, nos dice que no es causa de rescisión justificada la disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, sólo que concurriesen causas justificadas, por lo que queda a cargo del patrón comprobar esa disminución de ingresos y al trabajador cuáles son las causas de justificación, esto con relación al artículo 134, fracción IV de la misma Ley, que nos dice que el trabajador debe ejecutar su trabajo con la intensidad, cuidado y esmero apropiado.

Con todo esto, la Nueva Ley Federal del Trabajo, vino a dar estabilidad en el empleo al trabajador del volante, ya que anteriormente el propietario del automóvil se lo podía quitar, incluso sin previo aviso.

Ahora bien, el objeto de reglamentar este tipo de trabajo, es el de darle una protección efectiva dada la naturaleza peculiar del trabajo, por lo que estas normas son el mínimo de beneficios de que deben disfrutar los choferes en la inteligencia de que en lo general les son aplicables las normas generales de esta Ley en cuanto no las contraríen, de acuerdo con el artículo 181 de la Nueva Ley Federal del Trabajo.

(23) Ley de Vías Generales de Comunicación.- pp. 386-21.

Por lo tanto podemos decir que sí hay relación de trabajo entre los choferes de autos de alquiler y los propietarios de los mismos, que quizá no -- en todos los casos se de fehacientemente esta situación aunque como ya lo dijimos no es nota configuradora por sí sola de la relación de trabajo, la connotación subordinación; ahora bien, si para que exista esta relación laboral, el -- patrón tiene que dar ciertas órdenes al trabajador del volante, éstas sí existen, como ya lo dijimos, aunque para que entre la protección del Nuevo Derecho del Trabajo, es suficiente la prestación personal de servicio y que otra se -- aproveche de este trabajo.

Por otra parte, al hablar de las cooperativas, ya dijimos que es un medio para socializar los bienes de producción y que es la manera más adecuada para reivindicar los derechos de los trabajadores. Veamos que es una Sociedad Cooperativa:

La Sociedad Cooperativa es aquella que tiene como finalidad permiti-- tir a sus componentes obtener la misma remuneración por su fuerza de trabajo, o el mínimo de bienes de servicios por el dinero que paga a la propia cooperativa y en la cual las utilidades se reparten en proporción a los servicios -- prestados a la sociedad.

La Ley de Sociedades Cooperativas nos dice que son aquellas que reúnen los siguientes requisitos:

- 1.- Estar integradas por individuos de la clase trabajadora que -- aporten su trabajo personal.
- 2.- Funcionar sobre principios de igualdad en derecho y obligaciones de sus miembros.
- 3.- Funcionar con un número variable de socios, nunca inferior a -- diez.
- 4.- Tener capital variable y duración indefinida.
- 5.- Conceder a cada socio un voto.

6.- No perseguir fines de lucro.

7.- Procurar el mejoramiento social y económico de sus socios mediante la acción conjunta de estos en una colectividad.

8.- Repartir sus rendimientos a prórrata entre los socios: en razón del tiempo trabajado por cada uno. (24)

9.- Que la Ley exige como condición fundamental que esta clase de sociedades estén integradas por individuos de la clase trabajadora que aporten a la sociedad su trabajo personal.

Hay dos clases de cooperativas: a) las de producción; b) las de consumo. Como la que nos interesa es la producción, a esta nos referimos:

Son cooperativas de producción aquellas en que los socios se obligan a prestar sus servicios en la misma empresa explotada por la cooperativa y en la que por regla general todos tienen en un principio el carácter de socios. La Ley nos dice: son sociedades cooperativas de producción aquellas cuyos miembros se asocien con el objeto de trabajar en común en la producción de mercancías o en la prestación de servicios al público.

Ahora bien, ya hablamos que las cooperativas es un medio para acabar con la explotación de los trabajadores, que en el caso que nos ocupa de los choferes de ruleteo, tienen la obligación de agruparse en este tipo de sociedades, para que a través de sus funciones, puedan adquirir no sólo permisos para realizar este tipo de servicio público, sino que además puedan adquirir la propiedad de los automóviles de alquiler, ya que se considera como su herramienta de trabajo.

El Decreto que declaró servicio público el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, dice que los permisionarios, sin ser trabajadores, o sea que no tripulen ellos el coche de alquiler, y aunque si lo hicieran parte del día, forzosamente tienen que recurrir a terceras personas para que desempeñen el servicio para el que fue creado, ya que si no lo hiciera incurrirían en (24) Ley Gral. de Socs. Coops.- Nvo. Derecho Admvo. del Trabajo.- Trueba Urbina Alberto.- Ed. Porrúa.- Méx. 1973.- p. 1638.

infracciones al Reglamento de Tránsito y se le cancelaría el permiso; por lo que al emplear a esta persona, debe celebrar con ella contrato de trabajo, lo que le da el carácter de patrón. Y así vemos que la Ley de Sociedades Cooperativas, exige que las cooperativas estén integradas por individuos de la clase trabajadora que aporten a la sociedad su trabajo personal, situación ésta última que debe prevalecer.

Además la sociedad cooperativa, puede tramitar permisos y la Ley que concede estos, les es favorable pues protegen a la clase trabajadora, al decir que son preferentes los derechos de los trabajadores para el otorgamiento de permisos para prestar servicios públicos en automóviles de alquiler, y a la vez son preferentes los trabajadores organizados en cooperativas, porque indudablemente pueden prestar un mejor servicio.

Por otra parte vemos que el trabajador del volante al fallecer o sufrir un accidente, deja a su familia en el más completo desamparo y sin la más mínima protección.

Lo que no sucedería siendo socio de la cooperativa, ya que si fallece y no ha terminado de pagar el automóvil de alquiler, las personas que dependen económicamente del mismo, pueden ingresar a la cooperativa, siempre que satisfagan los requisitos exigidos, tanto para ingresar a la sociedad, como los exigidos por la ley y el Reglamento de Tránsito.

Anteriormente, como trabajaban como supuestos arrendatarios, al ocurrir el fallecimiento del chofer, la familia de éste quedaba en el más completo desamparo.

Ahora bien, para que las sociedades cooperativas realicen las funciones anteriores, deben de contar con capacidad económica, por lo que su capital social se constituye por el conjunto de aportaciones de dar de los socios, estas aportaciones podrán hacerse en efectivo, bienes, derechos o trabajo y estarán representadas por certificados que serán nominativos, individuales y de igual valor y sólo trasmisibles en las condiciones que determine

el reglamento y el acta constitutiva de la sociedad, este valor será inalterable. En cuanto a las reservas, las cooperativas tienen la obligación de crear dos clases de reservas legales: la ordinaria común a todas las sociedades y con la finalidad preferente de cubrir los riesgos y enfermedades profesionales de los socios.

Las sociedades cooperativas creadas por los choferes, se organizarán por: la asamblea general de socios, que es el órgano supremo de la sociedad y tiene como funciones: a) el modificar las bases constitutivas; b) resolver sobre ingreso y separación de socios; c) establecer y modificar los sistemas de producción, trabajo, distribución y cuentas; d) designar los otros órganos sociales y exigirles responsabilidades en su caso; f) repartir las utilidades y aplicar y construir los fondos sociales; g) acordar la disolución de la sociedad. Otros órganos son: órganos de administración, consejo de vigilancia. (25)

Aunque si los taxistas no cuentan con los medios suficientes para el desarrollo de las funciones de la cooperativa, qué se puede hacer. De modo expreso se previene que el Gobierno tiene la obligación de impulsar a las empresas constituidas en forma de cooperativas, siempre que no traten de eludir el cumplimiento de la legislación industrial, creando una situación jurídica propicia a las cooperativas, por lo que estableció una institución de crédito que fue el Banco Nacional Obrero de Fomento Industrial, para que ponga en sus manos instrumentos de producción, por lo que se satisface el imperativo general de los derechos que se consignan en el precepto del programa del gobierno.

Y así, el cinco de junio de 1941, se promulgó el Decreto de ley que crea el Banco Nacional de Fomento Cooperativo y el cual tendrá la forma de Sociedad Anónima de Capital Variable y podrá efectuar las operaciones propias de las instituciones y de los bancos de depósito. (26)

(25) Apuntes de Derecho Mercantil, impartidos por el Maestro Lic. Raúl Cervantes Ahumada.

(26) Trueba Urbina Alberto.- Ob. Cit.- t. II.- p. 1679.

Ahora bien, quiénes serán competentes para conocer de conflictos entre estos trabajadores organizados en cooperativas de taxistas, es evidente que por mandato de la ley por la naturaleza de los órganos especializados en la aplicación de las leyes laborales y en cuanto se trata de trabajadores la competencia debe ser de los tribunales de trabajo, porque estos son los que proceden con absoluta y rigurosa equidad social, ya que su función es tutelar exclusivamente en favor de los trabajadores en los conflictos que ellos tengan entre sí. Por lo que no es aceptada la intervención de la Secretaría de Industria y Comercio en el régimen de las Sociedades Cooperativas, toda vez que éstas sociedades están integradas por individuos de la clase trabajadora que laboran en común y sin explotadores; y porque no es el órgano del Estado o de la administración pública, el idóneo socialmente para intervenir y resolver éstos, pese a las atribuciones que les encomienda la fracción XII del artículo 80, de la Ley de Secretarías de Departamento de Estado, que la faculta concretamente para intervenir en la organización, fomento y vigilancia de toda clase de cooperativas, así como los artículos 25, 82, 83, 84 y 87 de la Ley General de Sociedades Cooperativas que les autoriza para conocer de controversias relativas a la expulsión de los socios y de las infracciones a dicha ley o su reglamento. En realidad se trata de una desacertada distribución de funciones, pues en todo caso el órgano adecuado, técnica y prácticamente, sería la Secretaría del Trabajo y Previsión Social por el carácter social que le imprime a las cooperativas el artículo 123.

Ya que precisamente en las relaciones sociales que se forman en el trabajo en común que realizan los miembros de las sociedades cooperativas formadas por esta clase de trabajadores, se proyecta el artículo 123 en cuanto convierten en derecho exclusivo mínimo en favor de los individuos de la clase trabajadora que la integran, pues el derecho mexicano del trabajo rige las actividades de los propios trabajadores entre sí, en las relaciones entre trabajadores y patrones, en el campo de la producción económica y en cualquier actividad fuera de la propia producción económica.

Por lo tanto, el Derecho Cooperativo está íntimamente relacionado con el Derecho del Trabajo, a grado tal que podría considerarse al Derecho Cooperativo como una reglamentación especial del Derecho del Trabajo. (27)

Ahora bien, la agrupación de los choferes de autos de alquiler en sociedades cooperativas, para que por medio de éstas puedan adquirir en propiedad los automóviles, no quiere decir que sus relaciones se excluyan por tanto, del Derecho del Trabajo, sino que las normas laborales se les aplicarán a estas sociedades cooperativas, precisamente en las relaciones entre sus socios, como auténticas instituciones sociales integradas por elementos de la clase trabajadora.

Por otra parte, en el trabajo en común de los miembros de estas sociedades cooperativas, los propios trabajadores organizan diversas formas de trabajo, pero al mismo tiempo los encomiendan a algunos de sus compañeros, la dirección de los propios trabajadores en las asambleas que celebren al efecto. De aquí nacen relaciones sociales entre los propios trabajadores, quedando sujetos los mismos a los sistemas y normas establecidos para el desarrollo del trabajo en común o colectivo; pero a quienes se les encomienda la dirección están obligados a sujetarse estrictamente a las disposiciones de la Ley, a los mandatos de las asambleas. Los mismos trabajadores dividen el trabajo de acuerdo con las necesidades de la institución y conforme a los planes establecidos previamente, de manera que quienes son designados para dirigir a sus compañeros de trabajo, tendrán el deber de sujetarse a las normas fundamentales del derecho del trabajo y sus leyes reglamentarios y a las específicas de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

En estas relaciones sociales, se finca el destino de las cooperativas, porque del cumplimiento estricto de las obligaciones de cada quien, se logrará el progreso de la sociedad y el mejoramiento económico y social de sus componentes.

(27) Trueba Urbina Alberto.- Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo.- t. II pp. 1727 y ss.

Ahora ya podemos decir que verdaderamente una cooperativa creada - por los choferes de autos de alquiler para el servicio público, además de reivindicarlos en su derecho con la adquisición en propiedad de los automóviles, y evitar la explotación de estos por los propietarios o permisionarios, el -- gobierno tiene la obligación de fomentar este tipo de sociedades como medida de transformación social, pero esto no es suficiente, ya que estos trabajadores no tienen plena conciencia de sus derechos, así como de malos líderes que no han sabido protegerlos, por lo que es necesario como primer paso, que se les den conferencias y pláticas orientadoras a través de la Oficina de Tránsito respectiva, así como de autoridades del Trabajo, para que la formación de sociedades cooperativas cumpla verdaderamente su misión, y por lo tanto, al no ser explotados ya en forma tan ignominiosa y con lo cual se llevaría a un mejor desempeño del servicio público.

Pero además que aquellos trabajadores de coches de alquiler que se encuentren trabajando en este servicio en carros que no sean de su propiedad, el propietario que los emplea debe celebrar con ellos contratos individuales de trabajo, o si aquellos están sindicalizados, celebrar con el sindicato el contrato colectivo correspondiente, pero ya sea uno u otro contrato, gozarán de las prerrogativas que les concede la Nueva Ley Federal del Trabajo y de -- Previsión Social, ya que esta Nueva Ley, ha venido a darles el carácter de -- trabajadores que se les había venido negando, y que nos dice que: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, son relaciones de trabajo y que la estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo anterior, no producirá ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios -- prestados".

Por lo que el chofer de autos de alquiler de cualquier tipo, que maneja un vehículo de esta naturaleza que no es de su propiedad, es trabaja--

dor y está sujeto a las disposiciones de la Nueva Ley Federal del Trabajo.

Con el período que la Nueva Ley Federal del Trabajo, lleva en vigor, ha beneficiado a este gremio, pero sin que aún pueda decirse que hayan alcanzado todos los logros consagrados en la Ley, ya que ante la inminente legalización de las relaciones obrero patronales, entre los trabajadores del volante y los dueños de autos de alquiler, los propietarios, conocidos también como "flotilleros", a pesar de que el Reglamento de Tránsito dice que no se le puede otorgar a una persona permisos en número mayor de dos, estas personas, por razones diversas, cuentan a veces hasta con veinte automóviles, o a veces hasta más, por lo que para librarse de estas obligaciones laborales, estas personas empezaron a quitarles los taxis a los ruleteros, como una acción encaminada a librarse y a liquidar todo antecedente de trabajo, con quien ya había hecho antigüedad en el empleo. (28)

Este problema de la negación por parte de los propietarios de rehusar a firmar contratos de trabajo, no se daba en todos los casos, sino sólo en aquellos en que los choferes no estaban organizados, ya que al darles la Nueva Ley el carácter de trabajadores a los choferes, que manejan autos de alquiler que no son de su propiedad, se han ido sindicalizando poco a poco y han emplazado a huelga a los dueños de los vehículos que se niegan a celebrar contratos de trabajo, o que han violado el contrato colectivo,

Con lo que a la fecha han sido emplazados a huelga trescientos cuarenta y ocho permisionarios. De estos emplazamientos, los trabajadores ya han ganado trece huelgas y en el que el automóvil ha sido "rematado" para pagar -- prestaciones y horas extras que se debían a los trabajadores.

Las violaciones al contrato de trabajo más frecuentes, es por falta de pago de tiempo extra, por falta de pago de los días de descanso, pues ya sabemos que nuestra ley establece el descanso hebdomedario. Otras de las violaciones más frecuentes también, es la negativa a pagar la cuota del Seguro Social, y por ello muchos trabajadores no están legalizados en el Seguro Social.

(28) Periódico El Sol de México, Edic. de Medio Día.- Méx. D. F., 16 de noviembre de 1972, Sección "A", p. 10.

cial, con el consiguiente daño a sus derechos y a los servicios médicos asistenciales. (29)

Ahora bien, hay treinta y dos mil taxistas, de los cuales están organizados una mínima parte de ellos, con lo que el día en que se agrupen todos ellos en uno o varios sindicatos, pero perteneciendo todos ellos a una misma Confederación, ese día estarán más cerca de alcanzar los logros que la Ley del Trabajo les concede, ya que los sindicatos pueden exigir a los patronos en una forma más precisa e incluso presionar a los patronos para que celebren contratos de trabajo.

Por otra parte, existe por parte del Gobierno, la idea de otorgar los permisos y automóviles a los trabajadores de este tipo de servicio público, así como a la del mejoramiento del salario, por lo que ha realizados estudios y ha concluido que la mayoría de los autos de alquiler que operan en la metrópoli, deben ser substituidos por lo que las nuevas unidades se otorgarán exclusivamente a los que sean trabajadores y que a la vez se gestionan créditos, y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos concedió un crédito para comprar un nuevo tipo de autos de alquiler como son los minitaxis. Esto tiene dos finalidades: primero, el de desaparecer el mayor número de taxis que se encuentran en malas condiciones debidas a su uso, segundo, aumentar los ingresos a los choferes, al autorizar este tipo de carros compactos, con lo que disminuirán los gastos, por el mantenimiento del automóvil y mejora este servicio como consecuencia de lo anterior, con lo que va hacia el camino de la socialización de los bienes de producción. Este tipo de vehículos, tiene el mismo sistema de trabajo que los taxis "amarillos", a cuyo sistema de servicio ya nos hemos referido, aunque con mayores beneficios para el chofer, en virtud de ser unidades nuevas y el poco gasto de combustible.

Otro paso para la organización y servicio de taxis, es la nueva tarifa por el uso del vehículo, por lo que la tarifa aumenta en un peso el banderazo y a noventa centavos por kilómetro recorrido, en lugar de los cincuenta y

(29) Periódico Ovaciones.- 2a Edic.- México, D. F., martes 15 de mayo de 1973. pp. 1 y 6.

Periódico Novedades, Méx. D. F.- 6 de septiembre de 1973. 4a. Sección.

cinco que costaba anteriormente, por lo que el banderazo será de dos cincuenta, para los automóviles amarillos y minitaxis y de tres pesos cincuenta centavos, para los de sitio, así como de veinticuatro pesos la hora en el servicio por tiempo y aumento en diez por ciento adicional en el servicio nocturno, de las veintidós a las seis horas, con lo que se pretende se acabe la anarquía que existía para el cobro del transporte, así como para que el servicio se preste más eficazmente. (30)

Refiriéndonos a la circular número dos de la Oficina de Servicios Públicos, dependiente de la Dirección General de Policía y Tránsito del D. F., que con fundamento en los artículos 58, Apartados VII, VIII y XVI de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito, emitió una serie de disposiciones a las que deberán sujetarse los permisionarios que prestan el servicio público de transportaciones en automóviles de alquiler en las terminales de autobuses foráneos y de Ferrocarriles Nacionales de México, que son las siguientes:

1o.- Los conductores de los automóviles de alquiler deberán permanecer dentro de sus vehículos o junto a ellos en el entendido de que esta Dirección comunicará al C. Director de Ferrocarriles Nacionales de México y a los Presidentes de las líneas foráneas estas disposiciones a efecto de que sean los "maleteros" los que lleven al pasaje y equipaje a los taxis que estén acomodados en riguroso orden de salida.

2o.- Los conductores de automóviles de alquiler, podrán cobrar únicamente tres pesos extras, por derecho de cajuela independientemente de lo que marque el taxímetro.

3o.- Deberán instalarse casetas de los sitios en cada una de las terminales, en los lugares autorizados por esta Dirección, con el objeto de proporcionarles una mejor forma de estacionamiento y puedan tomar el pasaje en riguroso orden.

(30) Periódico Novedades, de 16 de diciembre de 1973.- México, D. F., pp. 1 y 5.

Periódico Novedades, de 23 de diciembre de 1973.- México, D. F., p. 1.

4o.- Deberán colocar las tarifas autorizadas en las casetas correspondientes, en lugar visible para el público, así como señales para que el mismo sepa en dónde debe abordar el auto de alquiler que le corresponda.

5o.- Por ningún motivo el conductor del auto de alquiler deberá negar el servicio a toda persona que lo solicite, únicamente será convencional, cuando el servicio solicitado sea al Estado de México, Xochimilco, Tláhuac, -- Tlálpán y Cuajimalpa. (31)

Por lo que hace a cada una de las bases de las terminales de autobuses foráneos, los taxis se formarán en línea sobre las aceras para establecer un riguroso turno para la toma de pasaje.

A la llegada de cada autobús, se colocará el jefe de servicio en la puerta de la terminal y será él quien ofrezca los servicios de taxis, y a la vez, indicar al pasajero el taxi que debe abordar. Avanzará un taxi que esté haciendo sitio, y así será hasta que no haya servicio. En todos los casos estará pendiente el jefe de servicio, a fin de que se le de el servicio al pasajero, con las excepciones ya indicadas, aunque también intervendrá en estos casos con el objeto de conocer si el pasajero y el taxista están en lo justo, ya que se trata de servir hasta donde las posibilidades lo permitan.

Por otra parte, se debe considerar como acierto de las autoridades de tránsito, el establecimiento de la tarifa tiempo distancia, ya que los choferes al transitar por vías de gran circulación, independientemente de que el vehículo no circule, el motor está en marcha y su atención como operador está en función de su trabajo y es injusto que este tiempo no le hubiese sido remunerado, aunque esta tarifa se le aplicará sólo a los modelos de 1972 en adelante.

Por todas estas prestaciones, los taxistas, al sentirse protegidos -- por la Nueva Ley Federal del Trabajo y respaldados por las autoridades, olvi--
(131) Circular Número Dos, emitida por la Dirección General de Policía y Tránsito, Oficina de Servicios Públicos.- México, D. F., 11 de agosto de 1972.

dándose de su situación anterior, deberán ofrecer respetar al máximo las disposiciones que ponen fin a una situación irreal y ficticia, que había propiciado incluso abusos de anarquía en el cobro y negación del servicio, y que al haberse introducido un elemento de seguridad, los obliga a respetar la causa que lo motivó, para evitar pretextos y crear un encarecimiento arbitrario, procurando un justo medio que proteja los intereses del público y de satisfacción a las necesidades de sustento y educación a la familia del manejador.

Por lo que finalmente podemos decir que: desde el primero de mayo - de mil novecientos setenta, los trabajadores de coches de alquiler de servicio público, quedaron incorporados a la Nueva Ley Federal del Trabajo, teniendo los patrones la obligación de pagar a los choferes los turnos que pierdan por descomposturas, pago de horas extras y séptimos días, así como la obligación de inscribirles en el Instituto Mexicano del Seguro Social y firmar con ellos contratos de trabajo individuales o colectivos, y que cualquier disposición que desvirtúe la relación laboral, no producirá ningún efecto, ya que los derechos que otorga la misma Ley, son irrenunciables e imprescriptibles.

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES:

Del estudio y análisis realizado, de los antecedentes históricos y jurídicos y de las consultas a diferentes tratadistas, el sustentante -- concluye:

PRIMERO:- Que es cierta y efectiva la relación obrero-patronal -- entre los trabajadores del volante o choferes y el propietario del vehículo que hace servicio público, sin importar que el trabajo desempeñado sea por día, por jornada ordinaria de ocho horas, o por turno.

SEGUNDO:- La finalidad perseguida por la Legislación Laboral al reconocer como trabajadores a los conductores de vehículos de servicio público, es protegerlos con todos los derechos que el trabajador tiene frente al patrón, al amparo de la Ley Reglamentaria del artículo 123 de la -- Constitución Política del País y en tal virtud beneficiar a los usuarios -- porque el trabajador, así reconocido, tendrá interés en la protección de -- su fuente de trabajo.

TERCERO:- Del estudio realizado se llega a la conclusión de que la consideración que como trabajador hace expresamente la Ley del Conductor de los vehículos indicados, atiende a una razón fundamental: que se trata de un servicio público.

2.- Conclusiones.

CUARTO:- El Estado, al través del aspecto normativo legal, realiza una función sociológica de protección al trabajador, evitando su explotación y haciéndolo que adquiriera garantía de permanencia en el trabajo, un mínimo de prestaciones sociales y una continua protección legal de su conducta como trabajador.

QUINTO:- La relación laboral se desprende de la prestación de -- servicios personales que al dueño de la unidad hace el trabajador, teniendo éste la obligación de proporcionar un mínimo de utilidad obtenida en virtud de su función, de la concesión de explotación de las placas de servicio público y del uso de la unidad destinada a este fin, cuidando y protegiendo ésta por estimarla como fuente de trabajo, dada la relación contractual laboral entre propietario y trabajador.

SEXTA:- La relación entre el patrón y el trabajador, obliga al -- primero a dejarle los excedentes obtenidos durante la explotación del servicio público en los automóviles de alquiler, al segundo como pago-salario, pero protegido por la Ley en que nunca podrá ser menor que el mínimo establecido en la región, debiendo el patrón, en caso de que la obtención-diferencia obtenida por el trabajador, sea menor del salario mínimo prefijado, de

3.- Conclusiones.

nivelarlo hasta éste, como consecuencia de la explotación que hace el propietario de su bien mueble motor y de la concesión de las placas de servicio público.

SEPTIMA:- Es indudable en consecuencia, que el conductor de unidades destinadas al servicio público, es un trabajador, lo liga con el patrón o empresario una relación contractual laboral y está protegido por las disposiciones contenidas en la Ley Federal del Trabajo, con el reconocimiento expreso que ésta hace de su carácter de trabajador con un profundo sentido clasista.

BIBLIOGRAFIA:

Alonso García Manuel

Derecho del Trabajo.- Ed. José Ma. Bosch.- Barcelona 1970
tt. I y II.

De la Cueva Mario

Derecho Mexicano del Trabajo.
Ed. Porrúa.- 12a. Edic.- Méx.
1970.- t. I.

Pina Vara Rafael de

Derecho Civil Mexicano.- Ed.
Porrúa.- 3a. Edic.- Méx. 1963.
t. I.

Cabanellas Guillermo

Diccionario de Derecho Usual.
Bibliográfica Omeba.- Libro -
de Ed. Argentina.- Buenos Ai-
res 1968.- tt. I y IV.

Breña Garduño Francisco Lic.,
Baltazar Cavazos Flores Dr.

Nueva Ley Federal del Trabajo
comentada y concordada.- Con-
federación Patronal de la Re-
pública Mexicana.- Méx. 1970.
tt. I y II.

Castorena J. de Jesús

Manual de Derecho Obrero.-
5a. Edic.- México 1971.

Burgoa Ignacio

El Juicio de Amparo.- 7a. ---
Edic.- Ed. Porrúa.- Méx. 1970

Rouix Pastor

Génesis de los Artículos 27 y
123, de la Constitución de ---
1917.- Puebla 1945.

Palavicini Félix F.

Historia de la Constitución -
de 1917.- México, D. F.- t.I.

Kaskel Walter y Hermann Dersch

Derecho del Trabajo.- 5a. Edic.
1971.- Ed. de Palma.- Buenos
Aires.

Ferrari Francisco de

Derecho del Trabajo.- 2a Edic.
1971.- Ed. de Palma.- Buenos
Aires.- t. II.

Krotoschin Ernesto

Tratado Práctico de Derecho -
del Trabajo.- 2a Edic. 1963.-
Ed. de Palma.- Buenos Aires.-
t. I.

2.- Bibliografía.-

- Porrás y López Armando
La Nueva Ley Federal del Trabajo.- 2a Edic.- Textos Universitarios.- Méx. 1971. -
- Lastra y Villar
Las Leyes del Trabajo de la República Mexicana, Interpretadas por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.- N. D. N. L.
- Trueba Urbina Alberto
Nuevo Derecho del Trabajo.- Méx. 1970.- 1a. Edic.- Méx. - 1970.- Ed. Porrúa.
- Trueba Urbina Alberto
Nuevo Derecho Procesal del Trabajo.- Ed. Porrúa.- México 1971.
- Trueba Urbina Alberto
Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo.- Ed. Porrúa, S. A.- 1a. Edic.- Méx. 1973.- -- tt. I y II.
- Trueba Urbina Alberto
El Nuevo Artículo 123.- 2a. - Edic.- Ed. Porrúa.- Méx. 1967
- Planiol Marcel, Ripert Georges
Tratado Elemental de Derecho Civil, Teoría General de los Contratos.- Traducción de la 12a Edic, por José María Cajica Jr.- Biblioteca Jurídica - Sociológica.- Ed. José María Cajica Jr.- Distribuido por - Porrúa Hermanos y Cía.- Méx. 1947.- Vol. VII.
- Cincuenta y Cinco Años de Jurisprudencia Mexicana 1917-1971
Cárdenas Ed. y Distribuidor, 1a. Edic.- México 1972.
- Apéndices de Jurisprudencia 1917-1965
Jurisprudencia 6a. Epoca, -- Compilación y Dirección, Francisco Barrutieta Mayo.- Ed. - Mayo.- Méx. 1965.- Vol. XXV.
- Cuarta Sala Laboral 1955-1963
Jurisprudencia y Tesis sobresalientes.- Compilación y Dirección, Francisco Barrutieta Mayo.- Ed. Mayo.- 1965.- Vol. Laboral.

3.- Bibliografía.

Jurisprudencia y Tesis
Sobresalientes 1966-1970.
Actualización II Laboral.

Chávez Hayhoe Salvador Lic.

Chávez Hayhoe Salvador Lic.

Legislación Sobre Trabajo.

Legislación Sobre Trabajo.

Semanario Judicial de la
Federación de la Suprema
Corte de Justicia de la
Nación.

Contratos de Trabajo.

Semanario Judicial de la
Federación de la Suprema
Corte de Justicia de la
Nación.

Semanario Judicial de la
Federación de la Suprema
Corte de Justicia de la
Nación.

Semanario Judicial de la
Federación de la Suprema
Corte de Justicia de la
Nación.

Rouast André, Durand Paul.

Director General:
Francisco Barrutieta Mayo.
Méx. 1968.

Prontuario de Ejecutorias de
la Suprema Corte de Justicia
de la Nación.- Apéndices, --
Méx. D. F. t. LVIII.

Prontuario de Ejecutorias de
la Suprema Corte de Justicia
de la Nación.- Apéndices.-
Méx. D. F. t. XLVII.

Editorial Andrade.- t. II.-
7a. Edic.- Méx. 1963.

Editorial Andrade.- t. III.-
7a. Edic.- Méx. 1963.

5a. Epoca.- t. CXXXI no. 3 -
enero a marzo de 1967.- Anti-
gua Librería Murguía, S. A.
Méx. 1963.

Editorial Andrade.- t. IV.-
Boletín 1959.

6a. Epoca.- Vol. LXXIV, 5a.
parte.- Antigua Librería de
Murguía.- Méx. 1964.

6a. Epoca.- Vol. LXVII.- 5a.
parte.- Antigua Librería de
Murguía.- Méx. 1964.

5a. Epoca.- t. XLVIII.

Voitures de Place et Taxis,
en Dalloz Répertoire de Droit
Social et du Travail, Paris
1960.- t. II.

4.- Bibliografía

- Minuta con Proyecto de Decreto de Ley Federal del Trabajo. México 1970.
- Trueba Urbina Alberto y Trueba Barrera Jorge. Nueva Ley Federal del Trabajo. 7a. Edic.- Ed. Porrúa.- Méx. - 1971.
- Trueba Urbina Alberto y Trueba Barrera Jorge. Ley Federal del Trabajo Reformada y Adicionada.- 60a. Edic. Ed. Porrúa 1969.
- Leyes Sobre Comunicaciones y Transportes. 5a. Edic.- Ed. Porrúa.- Méx. - 1964.
- Reglamento de Guías de Turistas, Guías-Choferes y Similares. Departamento de Turismo del Gobierno de México.- Méx. 1969
- Cervantes A. Raúl. Apuntes de Derecho Mercantil.
- Periódico Excelsior. 13, 14, 20, 21 de febrero de 1935.- Méx. D. F.
- Periódico Excelsior. 7 de julio, 6 de octubre y 17 de noviembre de 1970.- Méx. D. F.
- Periódico Ovaciones. 2a. Edic.- 5 de mayo de 1972.- pp. 1 y 6.- Méx. D. F.
- Periódico El Herald de México. 23, 26 y 27 de enero de 1971. Méx. D. F.
- Periódico Novedades. 6 de septiembre, 4ta. Sec; 16 de diciembre, pp. 1 y 5, ambos 1973; 23 de diciembre del mismo año, p. 1; 21 de septiembre de 1974, p. 8.- Méx. D. F.
- Periódico El Sol de México. Edic. de mediodía.- 16 de noviembre de 1972.- Méx. D. F.