



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LA IMPORTANCIA DEL MOVIMIENTO FERRO-
CARRILERO EN MEXICO Y SU RELACION CON
LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
RENE ARTURO RODRIGUEZ BAGGIO



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Al Ilustre Maestro

DR. CARLOS MARISCAL GOMEZ:

**Fuente inagotable de valio
sos conocimientos y edifi-
cantes experiencias, donde
se nutre la juventud estu-
diosa del país.**

Al distinguido Maestro

DR. JOSE LUIS REBOLLO RAMIREZ;

**Gracias con sus vastos conoci-
mientos y sabias directrices,
hizo posible la realización -
de esta tesis.**

A MIS PADRES:

**Que con sus sabios consejos e inmenso
carifio, me han enseñado el camino de
la vida, haciendo posible así la cul-
minación de esta tesis.**

A MIS HERMANOS:

**En quienes siempre he encontrado
solidaridad y comprensión en to-
das las vicisitudes de mi existir.**

A MI NOVIA:

**Que con su cariño y comprensión
me ha impulsado siempre al logro
de metas superiores.**

AL LIC. HECTOR VIRGILIO FLORES DAVILA

**A quien agradezco la experiencia de
sus consejos para la feliz realiza-
ción de esta tesis.**

Tesis elaborada en el Seminario de
Derecho del Trabajo a cargo del Dr.
ALBERTO TRUEBA URBINA, bajo la di-
rección del Dr. CARLOS MARISCAL --
GOMEZ.

**LA IMPORTANCIA DEL MOVIMIENTO FERROCARRILERO EN MEXICO Y
SU RELACION EN LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO:**

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS.

- a).- Generalidades.
- b).- Síntesis Histórica del ferrocarril.
- c).- El ferrocarril en América Latina.

CAPITULO II

EL FERROCARRIL EN MEXICO

- a).- La Construcción y Explotación del ferrocarril.
- b).- La Creación del ferrocarril como empresa descentralizada.
- c).- El Progreso del ferrocarril.
- d).- Estado actual del ferrocarril.

CAPITULO III

LEGISLACION DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

- A).- Ley General de Vías de Comunicación.

- b).- Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, S. A.
- c).- Ferrocarriles Unidos del Sureste, S. A. de C. V.
- d).- Ferrocarriles del Pacífico, S. A. de C. V.
- e).- Ferrocarriles Nacionales de México, S. A.

CAPITULO IV

REGLAMENTACION EN MATERIA DE FERROCARRILES

- a).- Regulación del trabajo de los ferrocarrileros en la -
nueva Ley Federal del Trabajo.
- b).- El Reglamento del Artículo 137 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- c).- Consideraciones doctrinales sobre el Derecho ferrocarrilero.

CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.

E X O R D I O

Al alcanzar la presente etapa en nuestra carrera, nos encontramos en una situación tan especial, como lo es, - la culminación de los estudios superiores de la Licenciatura en Derecho, hasta la obtención del anhelado título profesional y, por otro lado, la perspectiva de internación a -- otros planos de responsabilidad y de nuevas experiencias en la aplicación de los conocimientos adquiridos.

Hoy en la actualidad, los días que transcurren, - no son tan favorables para la expresión, con eco, de nuestros pensamientos y sentires, salvo los diálogos un tanto - aislados con nuestros maestros y compañeros; por ello con sideramos pertinente comentar, ahora que tenemos oportunidad de hacerlo dejando cierta huella, que en los últimos años - se ha hecho refulgir una fuerte corriente que lesiona seriamente el espíritu, los principios y la práctica de la profesión del Derecho; pero los que nos sentimos satisfechos y - seguros de haber elegido uno de los mejores caminos de la - ciencia, protestamos enérgicamente, proponiéndonos acabar - con ese sentir y elevar los principios que enarbolamos desde nuestra decisión por conocer y manejar el derecho; Justicia y Equidad.

Ahora bien, entrando en materia, sabemos que el -
trabajador ferrocarrilero, jugó un papel muy importante --
dentro de nuestra revolución, ya que puede decirse que la
revolución fue hecha en los ferrocarriles principalmente.

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

En general, trato de exponer los antecedentes --
del transporte ferrocarrilero, a través de sus diferentes
etapas, desde su construcción hasta nuestros días y, su re-
gulación dentro del marco legal.

C A P I T U L O I**ANTECEDENTES HISTORICOS**

a).- GENERALIDADES.

b).- SINTESIS HISTORICA DEL FERROCARRIL

c).- EL FERROCARRIL EN AMERICA LATINA

- - -

a).- GENERALIDADES:

Cabe hacer resaltar, que la potenciali
dad y auge económico que han alcanzado todos los países
es atribuible al gran desarrollo de las comunicaciones -
ferroviarias.

Es muy cierto, que las comunicaciones
ferrocarrileras han sido un elemento esencial del progre
so, ya que unen al hombre y actualizan la producción y
multiplican el esfuerzo humano, y así, encontramos su co
rrelación con el progreso de los países.

Es bien sabido, que un territorio sin
comunicaciones equivale a un territorio sin progreso, ya
que su radio de acción se atrofia al permanecer estático.
De aquí que cada nueva línea abierta al tráfico, es una -
batalla más, ganada en la guerra contra el atraso que exis
ta en un territorio, ya que con cada nueva vía de comuni-
cación abierta, da lugar al progreso de la región, apor-
tando beneficios tanto económicos, como sociológicos y --
educativos, en síntesis, progreso en beneficio del estado.

En nuestro país se ha estudiado en forma amplia por nuestros gobernantes, tratando de resolver el problema de las vías de comunicación en una forma amplia y sin obstáculos.

El aumento del comercio actual, y la competencia de las diferentes empresas transportistas, aunado a las nuevas necesidades de los grandes contingentes tendientes a lograr un nivel de vida superior, obliga a los ferrocarriles y a su personal activo a intensificar sus servicios, por lograr el perfeccionamiento de los mismos.

Además, la especialización de la industria del transporte ferroviario, apoyada por el sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana, impuso las modalidades de sus reglamentaciones, organizándose en condiciones adecuadas a la protección y defensa de los intereses de los trabajadores, a fin de defender sus objetivos de interés obrero en forma siempre ascendente. En este punto el citado sindicato a pesar de sus intereses por el bienestar de sus agremiados,

pasa por alto el contenido del Artículo 253 de la Nueva Ley Federal del Trabajo, el cual va en contra de los principios de dicho sindicato y sobre todo en perjuicio de los ferrocarrileros aludidos en dicho Artículo, y que abarca a un gran número de ellos a quienes perjudica.

El costo del transporte ferroviario, es la razón primordial del estado de atraso que conserva el ferrocarril, ya que por más esfuerzo que ha sido realizado por las autoridades al respecto, no ha sido posible sacar adelante a la empresa.

El conocimiento de embarque o carta de porte en tratándose de mercancías embarcadas en trenes, se volvieron fácilmente negociable al embarcar, aún antes de llegar a su destino, y además, embarcador y remitente podían negociar con los bancos los conocimientos de embarque como títulos cambiarios.

En lo que respecta a la transportación de mercancías, las más usuales son las siguientes, en relación a su economía:

En distancias de pocos metros, lo más económico es la fuerza humana.

El más barato hasta ciento cincuenta kilometros es el transporte efectuado por camión.

De ciento cincuenta kilometros hasta un mil quinientos, el ferrocarril es el medio de transporte más económico, comodo y seguro.

Cuando el kilometraje es mayor, encontramos en un lugar prominente al transporte marítimo, y después en un plano muy inferior, los transportes aéreos.

También, tenemos que como punto preponderante, el transporte ferroviario se encuentra unido con la independencia económica que precede siempre a la política de los países, de tal manera, que aquellos países que carecen de un buen servicio ferroviario, no tienen libertad absoluta para comerciar, y por lo consiguiente, su economía nacional sufre un gran golpe.

Un ejemplo muy objetivo, lo tenemos en los Estados Unidos de Norteamérica, por el gran impulso que este país ha dado a los ferrocarriles, a pesar de -- operar con pérdidas anuales por distintos motivos, pero que no obstante no han descuidado esta rama de la economía, por ser uno de los cimientos básicos del desarrollo y poder de las naciones.

Y así mismo, es de mencionarse la importancia del resurgimiento en años anteriores a la segunda guerra mundial, de países como Alemania, Japón y -- sobre todo Italia, ya que ese resurgimiento fué siempre vinculado con los formidables programas de desarrollo fe rrevario establecido por los mismos países.

b).- SINTESIS HISTORICA DEL FERROCARRIL:

Hay ciertos autores para quienes el ferrocarril tiene antecedentes desde la época del Imperio Romano, cuando sus habitantes utilizaban caminos con dos hileras de piedras, separadas convenientemente para que - rodando por ellas se facilitara el movimiento de los carruajes; pero esto sólo se puede considerar como una hipótesis, ya que también se cuenta que los romanos emplearon más tarde los tablonos o carriles de madera para transportar las grandes cantidades de material que se empleaban - para sus grandes construcciones.

Más tarde, encontramos que en la Edad Media, se usaban caminos con carriles de madera en la ciudad de New-Castle en las minas de carbón, a fin de poder disminuir el rozamiento y desgaste de las ruedas en el suelo. Este sistema que era de un costo bastante elevado, no obstante ello, fué empleado en varios lugares de Inglaterra, puesto que la economía que resultaba de este sistema de transporte, compensaba el gasto de su instalación. Más tarde, surgió la idea de cubrir con hierro los listo-

nes, con cuyas modificaciones se empleó el sistema de transporte en casi todas las minas de carbón de Inglaterra. En el año de 1739, se colocan barras de fundición y treinta -- años después se adopta de una manera permanente esta medida, sin embargo era necesaria la locomoción que pudiera correr sobre ellas para poder efectuar el transporte de mercancías y pasajeros.

Surge a la luz otro gran adelanto, con la aplicación del vapor como fuerza motriz para arrastrar los vehículos, y como casi siempre, todos los descubrimientos -- son casuales, tenemos el de Dionisio Pain, que observó que al calentarse el agua en una olla de metal bien cerrada, el vapor hacía saltar la tapa.

La base para que Stephenson construyera -- su locomotora, fué la idea de Nicolás Cugnot, quien en Francia, construyó una máquina capaz de moverse y es la primera de la que se tiene noticia, y a James Watt por haber llegado a dominar y utilizar el vapor como energía y de haber hecho adelantar en mucho la máquina de vapor.

Pero el primer paso fué dado por Stephenson, cuando en el año de 1814 salió de sus talleres la primera locomotora, la cual fué ensayada en las vías de carbón de Killingworth, habiendo conseguido arrastrar con ella ocho carruajes de treinta toneladas de peso, siendo conocida ésta máquina con el nombre de "La Boket". Además, y gracias a Stephenson el primer ferrocarril para servicio de pasajeros, se debe a él, el cual fué instalado entre las ciudades de Stockton y Darlington en el norte de Inglaterra, y fué inaugurado el 27 de septiembre de 1825. (1)

El nombre del primer maquinista de locomotoras en el mundo, fué Eduardo Entwistle, quien a la edad de dieciséis años condujo la La Boket, a raíz de la inauguración de la línea entre Liverpool y Manchester.

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

c).- EL FERROCARRIL EN AMERICA LATINA:

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

para lo que debería ser tan importante ferrocarril. En un principio se usó el sistema de tracción animal, estableciéndose una estación con el nombre de "relevo" que aún existe en la actualidad.

El primero que construyó una locomotora de prueba, fué Pedro Cooper de New York, con éxito, y así, se fijó la fecha del 28 de Agosto de 1829 para hacer una larga jornada. La pequeña máquina fué bautizada con el nombre de "Tonthum", la cual pudo llegar hasta los molinos de Elliot a catorce millas de distancia, en una hora y quince minutos.

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

Nos podemos dar cuenta, que a medida que pasa el tiempo se fabrican mejores locomotoras en beneficio de todos aquellos que viven y utilizan este importante medio de transporte.

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

En lo que respecta a las demás naciones Latinoamericanas, corresponde a México el haber sido el primero en implantar el ferrocarril el 16 de septiembre de 1850, cuando se abrió el tráfico entre Veracruz y el Molino, en un tramo de tres kilómetros.

Un año después, se inaugura en Perú una línea entre Callao y Lima, después Brasil y Chile, Colombia, y así otros países como Argentina y otros.

C A P I T U L O I I

EL FERROCARRIL EN MEXICO

- a).- LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DEL FERROCARRIL.
- b).- LA CREACION DEL FERROCARRIL COMO EMPRESA DESCENTRALIZADA.
- c).- EL PROGRESO DEL FERROCARRIL.
- d).- ESTADO ACTUAL DEL FERROCARRIL.

a).- LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DEL FERROCARRIL:

La construcción y la explotación del ferrocarril se puede observar en tres etapas: (3)

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

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

La tercera etapa abarca de los años 1937 a la fecha.

Fué en la segunda etapa, en el mes de junio del año de 1932, cuando se dá un paso de considerable importancia para la empresa ferrocarrilera, que fué cuando

(3) Lic. Diego López Rosado. Problemas Económicos de México. Ed. Manuales Universitarios, Escuela de Economía.

el gobierno publicó el decreto de expropiación de la empresa de los ferrocarriles Nacionales de México y se convirtió así, en el propietario del principal sistema ferroviario del país.

Nuestro país que cuenta con un enorme y accidentado terreno y con desigual distribución de núcleos de población y que además tenía una difícil y gravosa circulación de sus productos, problema que existe desde la -- época de la colonia, es por lo que aparece como un estado excepcionalmente necesitado de buenas comunicaciones.

Desde la época del Benemérito de las Américas Don Benito Juárez, se advertía la apremiante necesidad que existía de hacer circular la riqueza económica, la cual se encontraba estancada, tenía un difícil movimiento; por lo que el señor Lic. Don Benito Juárez en aquel entonces Gobernador del estado de Oaxaca expuso ante el congreso de 1848 su opinión al afirmar: "yo creo que es fácil -- destruir las causas de la miseria, facilitando nuestras comunicaciones con el extranjero y con los demás estados de la República, abriendo nuestros puertos y nuestros caminos;

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

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

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

Y así, fué en el 31 de mayo de 1842, -- cuando los acreedores del camino carretero de Perote a Veracruz, aceptaron la obligación de construir un ferrocarril del Puerto de Veracruz a Río de San Juan. Ocho años más tarde el 16 de septiembre de 1850 se abrió el tráfico un tramo de trece kilómetros, los cuales se pueden considerar como el eslabón inicial de ferrocarril a cargo de la jefatura de Hacienda. En el mes de septiembre de 1851 hasta diciembre de 1853, las obras adelantaron poco, aún cuando desde enero hasta septiembre de 1854 se construyeron 1,600 mts., quien tuvo a su cargo dicha construcción fué el Ing. Santiago Méndez, el cual también con posterioridad construyó un total de 23,610 mts., con un costo de \$-2,654,463.00.

En virtud de la Ley de agosto de 1855 existía un privilegio favoreciendo a la Asociación Moss Hermanos, para la construcción de un camino ferreo des-

de el Río de San Juan hasta el Puerto de Acapulco, siendo esta una verdadera línea Interoceánica, pero ésto quedó sólo en proyecto, ya que sólo se llegó a construir un tramo de seis kilómetros, que separaban a la capital de la República a la cercana Villa de Guadalupe, dicho tramo fué inaugurado el 4 de julio de 1857. La primera maquina que prestó sus servicios hizo un recorrido desde donde ahora es el jardín Aquiles Serdán, pasando por Santiago Tlalteolco y terminando en la Villa de Guadalupe.

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

En octubre 8 de 1870, se otorgó la concesión para el ferrocarril de México a Cuautitlán y el 10 de enero de 1873 fué inaugurada la vía del ferrocarril Mexicano desde México hasta el Puerto de Veracruz, habiéndose esta

do en esa época bajo el gobierno de Don Sebastian Lerdo de Tejada, el total de los gastos para dicho sistema fué de - 8-12,573,693.92, lo cual fué un verdadero esfuerzo el que se hizo, por estar en esa época el país en una situación - crítica en la economía.

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

De esta forma, el gobierno Federal ,aga- ba el ferrocarril y el gobernador y los amigos más influ- yentes eran dueños de él. Generalmente tales ferrocarrí- les resultaron de vía angosta y contruidos con materiales más baratos, pero los subsidios eran muy grandes, suficien- tes para tender las vías, y tal vez hasta para mejorarlas.

En los cuatro años que fué lo que duró - su primer periodo de gobierno, el General Porfirio Díaz - expidió setenta y uno decretos de concesión de subsidios a

ferrocarriles, que representaron erogaciones por la cantidad de 40 millones de pesos; y todos estos decretos excepto dos o tres, fueron a favor de los gobernadores de los estados.

CONCESION DE CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL INTEROCEANICO.

Debido al gran incremento que tuvo el movimiento mercantil del Puerto de Veracruz, se hizo posible la construcción de nuevas vías con la capital de la República, a pesar de que habían algunos excepticismos en cuanto al resultado que acarrearía la competencia de dos líneas ferreas; Pero el 16 de abril de 1880 se dió la concesión para tender la línea Interoceánica de Veracruz a Acapulco, pasando por Puebla y con un ramal a México, Morelos y Cuernavaca; y así el 16 de septiembre de 1880 de Jalapa a San Andrés; el 27 de noviembre de 1880 ferrocarriles de Morelos; el 10 de enero de 1881 de Jalapa a Veracruz; el 23 de diciembre de 1881 de Peralvillo a los Reyes; el 21 de enero de 1882 línea de Acapulco.

El ferrocarril de Veracruz al Pacífico - tuvo por objeto ligar a los dos océanos, sirviendo de unión entre el ferrocarril mexicano por el norte del país y el -

de Tehuantepec por el sur del país.

CONCESION PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO.

Podemos decir que constituyó la empresa más poderosa que se haya emprendido en materia de ferrocarriles en aquellos tiempos. El proyecto primitivo intentaba trazar una dilatadísima cruz con sus rieles sobre el suelo de la República, uniendo la capital con los Estados Unidos, y el Golfo de México con el Océano Pacífico. La ley de septiembre de 1880 autorizó la construcción de las siguientes líneas: de México a León, ligando Queretaro, Celaya, Guanajuato, Irapuato y Silao, de León a Paso del Norte, ligando a Agascalientes, Zacatecas y Chihuahua y un ramal para el Pacífico pasando por Guadalajara. La línea principal a paso del norte comenzó a tenderse el 25 de mayo de 1880 y fué terminada en marzo de 1884 con un recorrido de 1,971 km.

CONCESION DE CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO.

Desde el año de 1857 se elaboró el primitivo proyecto de la vía ferrea que se conoció con el nombre

de ferrocarril México-Toluca. El día 10 de octubre se autoriza a Don Mariano Riva Palacio, para construir una línea de Toluca a Cuautitlán y para continuar con la construcción de ésta línea se dictaron varios decretos. El contrato de 15 de noviembre de 1901 autorizó a la vía del ferrocarril Nacional Mexicano para ensanchar su vía hasta Nuevo Laredo, que era muy angosta, subvencionando a la empresa con dos millones de pesos en bonos del cinco por ciento.

El Ferrocarril Mexicano del Sur fué construido para comunicar la ciudad de Puebla con la de Oaxaca directamente, poseyendo además un ramal de Tehuacán a Esperanza.

El Ferrocarril Pan-Americano se concedió por el contrato del 28 de agosto de 1901, el cual partiendo de San Jeronimo, sobre el ferrocarril de Tehuantepec y pasando por Tonalá, llegara a un punto de la frontera con Guatemala.

El ferrocarril de México a Cuernavaca y

el Pacifico, fué adquirido por la compañía Central, y se inició en mayo de 1890, para cruzar los estados de More-- los y Guerrero hasta concluir en Acapulco, el cual solo - llegó hasta el Balsas.

El Ferrocarril de Hidalgo y Noroeste fué de los pocos ferrocarriles que se construyeron por empre-- sas mexicanas, siendo su objeto el de llegar hasta Turpan, mediante concesiones que arrancaron del 28 de enero de --- 1878 y la mayoría de las cuales se otorgaron a Don Gabriel Mancera.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec - surge cuando en 1857 el gobierno de México entregó una con cesión a la Luisiana Tehuantepec Co. de Nueva Orleans, pa- ra construir una ruta Itamica aprovechando el río Coatsa-- coalco en cuanto se pudiera y construyendo para el resto un ferrocarril. Este contrato caducó por no poder cumplir con las condiciones establecidas a la compañía.

Años después el gobierno de los Estados Unidos mostró un interes muy grande en la cuestión del es

establecimiento de un canal Interoceánico y en 1870 nombró al Almirante Shufelt jefe de la expedición de reconocimiento de los Istmos de Tehuantepec y Nicaragua. En el informe rendido por el Almirante, recomendaba la ruta de Tehuantepec, como la más apropiada para el objetivo. En 1878 por una concesión otorgada al señor Leonard de New York, se empezó a construir el ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, concluyendo únicamente treinta y cinco - km. Posteriormente se dió el contrato a los señores C.H. Stahje, J. Hampson y S. Orthell que en 1894 concluyeron el ferrocarril.

El ferrocarril del Distrito inició su construcción con la patente de 12 de octubre de 1852 expedida a favor del Conde de la Cortina para un ferrocarril de México a Tlalpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyocán y San Angel. Antes del establecimiento de los tranvías electricos, el servicio urbano se llevaba a cabo mediante vapor o tracción animal.

Para el año de 1891 se habían concluido 10,896 kms. de vía; en 1895, 11,890 kms. y en 1897, ----

13,684 kms. 243 mts.; todo esto con la política del General Porfirio Díaz.

SE NACIONALIZA EL FERROCARRIL.

En el año de 1937 el entonces Presidente de la República Mexicana General Lázaro Cárdenas decidió - expropiar por causas de utilidad pública la parte de los - bienes de la compañía que perteneciera a los accionistas - privados, consumando así la plena nacionalización de las - líneas, ya que hasta entonces el gobierno federal poseía - la mayor parte de sus acciones, y logra también contar con un sistema de transporte ferroviario que fuese propiedad - de la Nación y además poder utilizarse racionalmente por - el estado en el desarrollo económico de la Nación. Este - predominio, sin embargo, nunca le había dado facultades al Estado para intervenir de un modo absoluto en la marcha ad ministrativa de la empresa, pues recordará que Linantour - al crear los ferrocarriles Nacionales de México en 1908, - cuidó de que el Estado no adquiriese por ningún motivo fun ciones de administrador.

Con la política del régimen del General Lazaro Cárdenas que se orientaba a poner en manos del Estado todos aquellos instrumentos que le permitieran planear y promover el desarrollo económico del país, se incrementó notablemente con la nacionalización del ferrocarril.

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

En base a la política Limantouriana, si el Estado se hacía responsable de las obligaciones finan-

cieras de la empresa, lo justo era que asumiera plenamente el control y el manejo de la compañía para que ésta pudiera desarrollar un plan congruente de explotación y de administración que además le permitiera mejorar el servicio, - le ofreciera la oportunidad de reestructurar la compañía - sobre nuevas bases, adaptadas a la evolución del país y a las nuevas necesidades de la población. En muy poco tiempo se tuvo el primer tropiezo y fue el terrible problema - de que las líneas expropiadas además de tener el equipo de masiado viejo y en un estado ruinoso y lamentable, con locomotoras que llevaban más de 50 años de servicios ininterumpidos, tenía un trazo que no era precisamente el adecuado para cubrir el desarrollo económico del país.

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

Todos los sectores nacionales aprobaron tal medida, lo cual se comprueba con las declaraciones que

en aquellos días aparecieron en todos los periódicos suscritos por los hombres y organizaciones mas representativos del país.

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

b).- LA CREACION DEL FERROCARRIL COMO EMPRESA DESCENTRALIZADA:

Con base en un decreto expedido por el - Congreso de la Unión el 24 de diciembre de 1940, motivado por una iniciativa de ley enviada por el Presidente de la República, General Manuel Avila Camacho, quien apenas tenía un mes de haberse hecho cargo del Poder Ejecutivo, --- cuando desapareció la administración obrera y se convirtió a los Ferrocarriles Nacionales de México en una empresa al servicio público, administrada por una entidad descentralizada, independientemente del gobierno, fué así como se llevó a cabo la descentralización del ferrocarril.

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

El dictamen emitido por las comisiones - respectivas es particularmente interesante porque puntualizo los desaciertos y las fallas en la concepción de los fer

ferrocarriles Nacionales de México y porque deja demostrado la incapacidad de las líneas para prestar un servicio mejor, que se derivan de una serie de factores que no eran ni podrían ser atribuibles ni a los trabajadores, ni al gobierno, puesto que arrancaban de la forma misma de la empresa en 1908. Señalaba así mismo, la falta de un programa de explotación racional de los ferrocarriles en relación con el desarrollo económico de la nación, programa que no había sido puesto en práctica porque ni el sistema ferroviario tenía el trazo que requerían las necesidades nacionales, ni los empresarios privados que lo habían administrado supieron colocar por encima de todas las contingencias que surgen de la operación de una empresa, el objetivo de servir a la evolución material del país.

El dictamen de uno de los párrafos sobre salientes expresaba:

A falta de programas para la explotación racional de los ferrocarriles Nacionales de México, es indispensable agregar una serie de abusos y prácticas viciosas. El mal funcionamiento del correo en relación con el patrimonio de --

los ferrocarriles es uno de estos casos. Otro más importante que el anterior, es el de los fletes del gobierno, este tiene el privilegio de pagar sólo un cincuenta por ciento de las tarifas y muchos funcionarios, poco escrupulosos, ordenan el transporte de materiales y mercancías particulares amparandolas con el privilegio de que el gobierno disfruta. Otro cargo más grave es el que se refiere al saqueo de las areas de los ferrocarriles Nacionales de México, por resolución dictada por la junta de conciliación y arbitraje, consiste el saqueo en una serie de laudos dictados por la junta federal a favor casi siempre, de antiguos funcionarios que no sólo disfrutaron de sueldos fabulosos sino que en algunas ocasiones defraudaron a la empresa.

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

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

- 7.- El gobierno debe de adquirir las empresas que actualmente administran las líneas nacionales y en el caso del Interoceánico, transformarlo en un ferrocarril de vía ancha.
- 8.- Sugierase al gobierno la fiscalización por parte del sindicato de ferrocarrileros, de la marcha general y en los trabajos de la empresa.
- 9.- Sugiérase al gobierno la conveniencia de dedicar la suma de dinero indispensable para la negociación de los ferrocarriles, tomandola principalmente del diez por ciento de las entradas brutas de la empresa que anualmente proporcionan suma importante al propio gobierno federal.

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

c).- EL PROGRESO DEL FERROCARRIL:

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

Años después, precisamente en el año de 1910, estalla la revolución de México, durante la cual -- los grupos en pugna utilizaron en gran parte los ferrocarriles en maniobras militares con el consiguiente deterioro, en algunos casos y hasta con algunas destrucciones to

tales de las locomotoras, furgones, tanques, góndolas, -- además con la voladura de vías, puentes, incendios de talleres y materiales sin que las condiciones del país, por largo tiempo, permitieran sufragar los cuantiosos gastos que se requerían para poder reparar los daños sufridos en el sistema ferroviario durante el período de la revolución.

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

Siempre y cada vez que se ha querido demostrar, los ferrocarriles constituyen en la mayoría de los países, el sistema arterial por donde circulan en forma preponderante - la riqueza nacional, por lo que en su construcción, mantenimiento y operación, tienen que estar a niveles satisfactorios a las necesidades en aumento de la industria, agricultura y comercio y demás sectores productivos, para no frenar el desarrollo por la falta de transportes oportunos y suficientes de las materias primas y materiales que requiriesen tanto de los lugares de origen, como de los centros de producción y de ahí a los de consumo.

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

Motivadas por ésta situación, las empresas afectadas se vieron obligadas a adquirir y operar por

cuenta propia algunos carros y locomotoras, además de ren
tar locomotoras propiedad de empresas americanas, para ha
cer frente a sus necesidades, aventurando calcular esta -
inversión efectuada aún hasta para artículos de primera -
necesidad para sus trabajadores. No sería aventurado cal
cular esta inversión efectuada tanto por empresas priva--
das, como de propiedad estatal en la cantidad aproximada
de \$-250,000.00.

d).- ESTADO ACTUAL DEL FERROCARRIL:

Los proyectos llevados a cabo para la re-habilitación de los ferrocarriles Nacionales de México, -- los cuales se han hecho de una manera periódica, van desde la modernización de las vías ferreas hasta la ampliación de vías troncales como de otras que soportan fuertes tráficos, adquisición de modernas locomotoras, coches de pasajeros y equipo de carga de diferentes clases, como lo hemos anotado con anterioridad en ésta época aunque sea en un mínimo, ya fabricamos algunos carros de ferrocarriles, pero apesar de todo, actualmente no ha sido posible superar los estados de perdidas con que operan los ferrocarriles, tal vez debido sólo al alto costo de los mismos, o bien que -- aún no se haya superado las deficiencias y saqueos existentes como ya lo explicamos con anterioridad en el año de -- 1940, y sea necesaria la creación de una comisión investigadora, que dictamine y obligue a poner en práctica, medidas de carácter coercitivas a efecto de poder sacar adelante una empresa ferroviaria, que viene a constituir una pequeña gran vertebra del desarrollo de nuestro país.

C A P I T U L O I I I**LEGISLACION DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS**

- a).- LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACION.
- b).- FERROCARRIL DE CHIHUAHUA AL PACIFICO, S. A.
- c).- FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE, S. A. DE C. V.
- d).- FERROCARRILES DEL PACIFICO, S. A. DE C. V.
- e).- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, S. A.

a).- LEY GENERAL DE VIAS DE COMUNICACION:

La Ley General de Vías de Comunicación reglamenta a los ferrocarriles en el Libro I con el Título de Comunicaciones Terrestres, Título I-Ferrocarriles:

Capítulo I- Reglas Generales:

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

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

II).- A las sociedades organizadas bajo el régimen cooperativo con el mismo objeto.

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

Artículo 130.- Para los efectos de es-

ta Ley, se entiende que una línea de ferrocarril entronca con otra, cuando los rieles de una de dichas vías se unen con la otra, de manera que los carros puedan circular en ambas.

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

Artículo 131.- Las empresas de ferrocarriles y tranvías están obligados a conceder a los inspectores de ferrocarriles y al personal auxiliar de inspección el derecho de viajar a bordo de los trenes de pasajeros, en cualquier coche o carro, en trenes de carga o de trabajo, locomotoras, autovías, carretillas y arzones, a viajar en los vestíbulos de los carros o en el lugar que juzguen más conveniente para el desempeño de su cometido y a transportar libre de pago su equipaje siempre que no exceda de quinientos kilogramos. Para el efecto la Secretaría de Comunicaciones otorgará las credenciales en la -

forma que prevenga el reglamento respectivo, los que serán expedidos exclusivamente al personal de inspección que aparezca en las nóminas de la dirección de ferrocarriles de la propia Secretaría.

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

Artículo 133.- Las empresas portadoras en

tán obligadas a proporcionar a los embarcadores los carros necesarios para transportación de mercancías y aceptar en sus líneas carros de propiedad particular de los que ellos no estén en posibilidad inmediata de proporcionar, obligándose las empresas de transporte a reparar por su cuenta el equipo que se opere en las condiciones antes señaladas, de acuerdo con los contratos relativos que para el caso se celebren.

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

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

rá a proporcionar un departamento en él, como se expresa.

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

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

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

Artículo 135.- Si un empleado de una en

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

Capítulo II - Ferrocarriles Particulares.

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

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

Los ferrocarriles y los auxiliares de una explotación industrial para hacer servicio público, necesitarán permiso que será revocable en cualquier tiempo, a juicio de la propia secretaría.

Capítulo III - Explotación de los ferrocarriles.

Artículo 137.- El servicio de carro dormitorio y comedor que proporcionen las empresas ferrocarrileras, será considerado como auxiliar de las mismas y estará sujeto igualmente que los servicios que se presten en dichos carros a la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones, por lo que se refiere a su inspección y a las tarifas que por uno y otros servicios cobren las empresas respectivas.

Artículo 138.- Todas las empresas de ferrocarril, incluso las que el gobierno federal posea o administre en todo o en parte, estarán obligadas a permitir que por sus líneas circulen trenes pertenecientes a otras empresas ferrocarrileras, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones sea necesario llegado a este caso, se -

observarán las disposiciones siguientes:

I).- Las resoluciones de la Secretaría imponiendo la circulación de que se trata, se dictarán - después de oír a las empresas interesadas, y dejarán de tener efectos al cesar las causas que la motivaron.

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

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

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

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

Artículo 140.- Un remitente podrá tomar para sí o para varios un carro por entero, para que en este transporte mercancías de igual o diferente clasificación, siempre que el embarque se haga en un mismo punto de origen y en un sólo punto de destino; en este caso, se expedirá una sola carta de porte o conocimiento al remitente que tome el carro y a favor de un sólo consignatario, calculandose el flete conforme a la cuota de tarifa de carro por entero correspondiente a la clase superior de mercancías transportadas. Se prohíbe a quienes sosten

gan esta clase de servicio, especular con el transporte.

b).- FERROCARRIL DE CHIHUAHUA AL PACIFICO, S. A.:

ANTECEDENTES Y BASE LEGAL

En acuerdo presidencial del 11 de noviembre de 1953, se ordenó la organización de esta empresa, -- con motivo de la fusión del ferrocarril Kansas City, México y Oriente y el ferrocarril del Noroeste de México, la -- cual quedó constituida por escritura pública otorgada el -- 12 de enero de 1955, por los Secretarios de Comunicaciones y Obras Públicas y de Hacienda y Crédito Público.

El domicilio de la Sociedad en la Ciudad de México, y su duración será de setenta años.

El capital es de \$-127,065.000.00, dividido en 125,065 acciones, con valor de \$-1,000.00, cada -- una, todas nominativas. De ellas corresponden al Gobierno Federal 127,061, mismas que son inalienables.

El Artículo 9o. de los Estatutos, dispone que en todo tiempo el Gobierno Federal deberá ser dueño

de acciones que representen cuando menos el 51% del capital social.

ATRIBUCIONES

I.- Explotar las concesiones otorgadas por el Gobierno Federal a las compañías de los ferrocarriles de ex-Kansas City, México y Oriente del Noroeste, que por virtud de la fusión de esas sociedades quedan transmitidas a la nueva que resulta de ella.

II.- Adquirir, poseer, explotar y enajenar por cualquier título legal las concesiones, derechos y propiedades que las dos sociedades fusionadas transmiten a la sociedad que de su fusión resulta, así como los bienes y derechos que en lo futuro le transfiera cualquier persona física o moral que posea o explote líneas ferreas o de transporte por tierra, por aire o por agua o cualquier servicio anexo a dichas líneas.

III.- Encargarse de toda clase de transporte por tierra, por agua o por aire con las industrias o

servicios anexas o conexos que estime convenientes o lucrativos en cuanto tiendan al desarrollo y mejoramiento de los servicios que prestaban los ferrocarriles Kansas--City, México y Oriente del Noroeste.

IV.- Adquirir o poseer bienes muebles e inmuebles de toda especie, construir líneas férreas y ejecutar obras de cualquier género.

V.- Proveer el establecimiento o desarrollo de compañías o empresas que tengan por objeto alguno o algunos de los que expresa la fracción anterior; la producción o comercio de materias o efectos propios para el consumo de la sociedad o para el desarrollo de sus propiedades; adquirir acciones y en general título de crédito en dichas empresas y tener participación en ellas en cualquier forma, con facultades de ejercitar los derechos inherentes a esas acciones, bienes y demás títulos.

VI.- Ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos de orden civil, mercantil. de trabajo,

o administrativo que fueren propios para realizar los fines de la sociedad, incluso operaciones de crédito que no estén reservadas por las leyes a las instituciones de crédito; suscribir títulos de crédito, prestar garantías y - en general hacer y ejecutar todos los contratos y actos - que de una manera directa o indirecta se relacionen con los objetos de la sociedad.

VII.- Se faculta al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas para que, por sí o, por medio de sus representantes, gestione la inclusión en la Escritura Constitutiva de la sociedad de todas las cláusulas - necesarias conforme a la Ley de Sociedades Mercantiles, y de cuantas estipulaciones sean convenientes para la observancia y cumplimiento de las bases anteriores.

ESTRUCTURA ORGANICA

La administración de la sociedad está a cargo de un consejo, integrado por siete miembros y sus respectivos suplentes; de ellos, el Gobierno Federal de--

signará cinco propietarios y cinco suplentes. Los accionistas minoritarios tienen derecho a designar otro consejo y su suplente. El último representa al sindicato de -- trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. -- Preside el consejo el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

El Gerente General es designado por la -
asamblea general de accionistas o por el consejo de admi-
nistración.

La vigilancia de la sociedad se encomien-
da a dos comisarios, uno designado por el Gobierno Federal
y el otro por la mayoría de los accionistas que represen-
tan las demás acciones que no pertenezcan al Gobierno Fede
ral.

c).- FERROCARRILES UNIDOS DEL SURESTE, S. A. DE C. V. :

ANTECEDENTES Y BASE LEGAL

Esta empresa se constituyó como Ferrocarriles Unidos de Yucatan, S. A., el 1 de noviembre de --- 1902, en la Ciudad de Mérida, Yuc., con capital inicial de \$-23,000,000.00.

En el año de 1958 se aumentó el capital social en \$-23,000,000.00 cuyas acciones se dieron en pago al Gobierno Federal.

En asamblea general de accionistas de - 27 de enero de 1964, se determinó transformar la sociedad en de capital variable, y aumentar el capital social a -- \$-110,000,000.00.

Por decreto presidencial de 14 de agosto de 1968, publicado en el Diario Oficial del 29 del mis mo mes y año, se ordenó la aportación a Ferrocarriles Uni

dos de Yucatán, S. A. de C. V., de todos los bienes que - constituyeron el sistema denominado Ferrocarril del Sureste, que administraba en forma directa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; dichos bienes se desincorporan del dominio público de la Federación y pasan a formar parte e incrementan el patrimonio de la empresa citada en primer término, misma que cambia su denominación a la actual.

El capital está representado por tres series de acciones: serie "A", compuesta por 87,421 ---- acciones con valor de \$-1,000.00 cada una, suscritas por el Gobierno Federal; de ellas , se pagaron 44,421 y el -- resto se pagará por inversiones; la serie "B" está representada por 15,100 acciones del mismo valor nominal, suscritas y pagadas por el Gobierno del Estado de Yucatán, y la serie "C", con 7,479 acciones, suscritas por particulares.

Las de serie "A" serán siempre suscritas por el Gobierno Federal; cuando se acuerden posteriormente aumentos de capital para pagar con acciones adeudadas

al Gobierno Federal dicho aumento será representado por - acciones clase "A", segunda serie.

Las acciones serie "A", propiedad del - Gobierno Federal, no podrán ser enajenadas o gravadas, ni en forma alguna comprometidas. Dan al Gobierno Federal - derecho para designar tres consejeros propietarios y sus tres suplentes, así como, en unión del Gobierno del Estado de Yucatán, un comisario propietario y un suplente.

Las acciones clase "B" otorgan derecho al Gobierno del Estado de Yucatán a designar también dos consejeros propietarios y dos suplentes.

El domicilio social es la Ciudad de Mérida, pudiendo establecer agencias y sucursales en cualquier parte de la República o del extranjero, previo acuerdo del consejo de administración, así como sus domicilios convencionales.

ATRIBUCIONES

I.- La explotación de las concesiones -

otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a: compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, S. A., compañía Peninsular Ferrocarriles, S. A., compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid -- con ramal a Progreso, S. A., compañía del Ferrocarril, -- Muelles y Almacenes del Comercio, S. A., y compañía Constructora del Muelle Fiscal del Progreso, S. A., que se fusionaron y que fueron cedidas a Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

II.- La explotación de los ferrocarriles, muelles, almacenes, derechos y demás bienes muebles e inmuebles que pertenecen a la sociedad.

III.- La explotación del negocio de almacenaje y de cualesquiera otros, relacionados con ferrocarriles y muelles.

IV.- La explotación de nuevas concesiones que pueda otorgarle en lo futuro el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

V.- Ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos relacionados con los objetos anteriores.

ESTRUCTURA ORGANICA.

Los Ferrocarriles Unidos del Sureste, - S. A., de C. V., se gobiernan por un consejo de administración integrado por siete miembros; cinco designados -- por los tenedores de las primeras series, y los dos restantes y sus suplentes son nombrados: uno por los tenedores de la serie "C", y otro por la sección XXXVII del sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana.

d).- FERROCARRIL DEL PACIFICO, S. A. DE C. V.

ANTECEDENTES Y BASE LEGAL

Mediante el decreto de 27 de febrero de 1952 se desincorpora del dominio público Nacional los bienes que adquirió el Gobierno Federal de la compañía del Ferrocarril Sudpacífico de México (por contrato de compra venta del 21 de diciembre de 1951) y se ordena la constitución de la empresa mencionada.

Dicho decreto, dado el 27 de febrero de 1952 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de marzo del mismo año, fué modificado por otro del 2 de junio de 1954, publicado en el Diario Oficial del 22 del mismo mes y año.

El capital de la sociedad se integrará con:

a).- La aportación que haga el Gobierno Federal de todas las cosas corpóreas e incorpóreas, derechos, concesiones y, en general, de todos los bienes que

adquirió en los términos del contrato de compraventa de - que trata el Artículo primero y de los posteriormente --- afectados a esos servicios y, en su caso, de las utilidades, frutos y productos percibidos u obtenidos hasta ahora y de los que el propio Gobierno perciba u obtenga de - tales bienes hasta el día en que se constituya la sociedad.

b).- La aportación de la cantidad de -- \$-8,100,000.00, destinada por el Gobierno Federal en concepto de capital de operación y para otros gastos del ferrocarril, y por la de cualesquiera otras cantidades que destinare para el mismo fin con posterioridad a la expedición de este decreto.

c).- Las aportaciones que efectuó el -- mismo Gobierno con motivo del capital social que se decreta. Estas aportaciones podrán consistir en numerario, -- créditos, otros derechos, subsidios y cualesquiera otros bienes corpóreos e incorpóreos útiles para los objetos de

d).- Los aportes de que tratan las tres fracciones anteriores estarán representados por las accion

nes de la segunda serie o serie "B", según lo expresa el Artículo sexto.

e).- Las aportaciones que hagan los particulares o las instituciones públicas o privadas, que est
tarán representadas por acciones de la primera serie o se
rie "A", de que trata el Artículo sexto.

e).- FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO, S. A.

ANTECEDENTES.

El 28 de marzo de 1908 se firma el acta constitutiva de la empresa, y por decreto del 25 de mayo de 1937 se modifica la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, creandose el Departamento Autónomo de los Ferrocarriles Nacionales de México que se encargó de la administración de los bienes expropiados. El 30 de abril de 1938 se publica la Ley que crea la administración obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, la cual fué derogada por Ley del 31 de diciembre de 1940. Esta, a su vez, creó, con el carácter de Corporación pública descentralizada, los Ferrocarriles Nacionales de México.

El 30 de diciembre de 1940 se publica la Ley Orgánica que creó el organismo público descentralizado denominado Ferrocarriles Nacionales de México.

LEGISLACION.

Constitución Política de los Estados --
Unidos Mexicanos (Diario Oficial de 5 de febrero de 1917).

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México (Diario Oficial de 30 de diciembre de --- 1948).

Ley de Vías Generales de Comunicación - (Diario Oficial de 19 de enero de 1940).

Ley Federal del Trabajo (Diario Oficial de 28 de agosto de 1931).

Ley para el Control por parte del Gobierno Federal, de los Organismos descentralizados y empresas de participación estatal (Diario Oficial de 4 de enero de 1966).

Ley de Inspección de Adquisiciones (Diario Oficial de 30 de diciembre de 1965).

Ley de Inspección de Contratos y Obras Públicas (Diario Oficial de 4 de enero de 1966).

Ley de Secretarías y Departamentos de Estado (Diario Oficial de 24 de diciembre de 1958).

Ley Orgánica del Presupuesto de Egresos de la Federación y su Reglamento (Diario Oficial de 31 de diciembre de 1935).

Reglamentos de : Provisión de carros, - de transportes, tarifas de cobro de demoras, piso y rentas, para la construcción, conservación y servicio de ferrocarriles, para inspectores de carga, para tráfico de pasajeros, de labores, de auditores de trenes.

Contrato Colectivo de Trabajo celebrado con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

ATRIBUCIONES.

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México, Diario Oficial del 30 de diciembre de -- 1948. Dicha Ley señala que para la administración de los ferrocarriles nacionales se crea, con patrimonio y personalidad jurídica propios, un organismo público descentralizado que se denominará Ferrocarriles Nacionales de México.

El patrimonio de Ferrocarriles Nacionales de México, estará constituido por los bienes que formaron el patrimonio y la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México, creados por Ley de 31 de diciembre de 1940, y las líneas férreas y bienes que a ella --- aportare el Gobierno Federal y los que adquiriera en lo futuro.

Son facultades de su consejo de administración:

I.- Formular el programa general de administración y reglamentos necesarios.

II.- Dictaminar y aprobar el presupuesto anual de egresos y la estimación de ingresos para el año siguiente, que le someta el Gobierno Federal.

III.- Discutir y aprobar el plan de adiciones y mejoras que formule la gerencia general y vigilar su ejecución.

IV.- Discutir y aprobar los dictámenes que presenten las comisiones del consejo, en los asuntos que a las mismas les están encomendados.

V.- Fijar el porciento de los ingresos brutos que se destinen a la operación durante cada ejercicio anual.

VI.- Establecer el régimen de jubilaciones que permanentemente deba regir en ferrocarriles nacionales de México.

VII.- Discutir y aprobar, en su caso el balance anual y los informes financieros que le presente la gerencia general.

VIII.- Discutir y aprobar, en su caso, los proyectos de modificación de tarifas que le presente la gerencia general.

IX.- Discutir y aprobar los empréstitos que proponga la gerencia general.

X.- Discutir y aprobar los proyectos -- que formule el gerente general, sobre construcción de nuevas líneas o ramales y rehabilitación integrales.

XI.- Resolver, en los términos de las -- disposiciones vigentes en materia de trabajo, sobre movi-

lización de personal, su presión o creación de divisiones, distritos, corridas, talleres, oficinas y fijación de horarios de labores; medidas que , para tal efecto,-- deberá someter a su consideración el gerente general.

XII.- Fijación de las normas sobre vacaciones de los trabajadores del sistema.

XIII.- Resolver sobre los problemas de trabajo que se presenten a la administración y que, por su importancia, le sean sometidos por el gerente general.

XIV.- Decidir sobre los demás asuntos que le planteen la gerencia general y las comisiones del consejo de acuerdo con sus facultades.

C A P I T U L O I V**REGLAMENTACION EN MATERIA DE
FERROCARRILES**

- a).- **REGULACION DEL TRABAJO DE LOS FERRO
CARRILeros EN LA NUEVA LEY FEDERAL
DEL TRABAJO.**
- b).- **EL REGLAMENTO DEL ARTICULO 137 DE -
LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNI-
CACION.**
- c).- **CONSIDERACIONES DOCTRINALES SOBRE -
EL DERECHO FERROCARRILERO.**

a).- REGULACION DEL TRABAJO DE LOS FERROCARRILEROS EN LA
NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO:

Nuestra Nueva Ley Federal del Trabajo contempla en su Título VI, Capítulo V, de los artículos 246 al 255, los actos jurídicos que se presentan ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social por conflictos entre los trabajadores ferrocarrileros y la empresa, los cuales se fundan y defienden de acuerdo con el contenido de la Ley Federal -- del Trabajo y del Contrato Colectivo.

Artículo 246.- Los trabajadores ferrocarrileros deberán ser mexicanos.

Artículo 247.- En los contratos colectivos se podrá determinar el personal de confianza, tomando en consideración lo dispuesto en el artículo 9o.

Artículo 248.- En los contratos colectivos se podrá estipular que los trabajadores trenistas presten -- sus servicios sobre la base de viajes en una sola o en dos -- direcciones.

Artículo 249.- Cuando algún trabajador es-

té próximo a cumplir los términos de jubilación determinados en los contratos colectivos, la relación de trabajo sólo podrá rescindirse por causas particularmente graves que hagan imposible su continuación, de conformidad con las disposiciones contenidas en los contratos colectivos. A falta de disposiciones expresas se estará a lo dispuesto en el artículo 161.

Artículo 250.- No es causa de rescisión de las relaciones de trabajo ni de pérdida de los derechos, la circunstancia de que los trabajadores por fuerza mayor, queden aislados de sus jefes, si continúan en sus puestos.

Si en las mismas condiciones los abandonan, volverán a ocuparlos al desaparecer las causas que motivaron el abandono. En estos casos, se harán previamente las investigaciones respectivas, con intervención de los representantes del sindicato y de la empresa, y si de ellas resulta responsabilidad a los trabajadores afectados, o se comprueba que voluntariamente descuidaron o perjudicaron los intereses de la empresa, serán separados de sus empleos. Los trabajadores que hayan ocupado los puestos abandonados tendrán la categoría

de interinos, y al ser reinstalados los titulares continuarán trabajando en los empleos que tenían con anterioridad o en -- los que queden vacantes.

Artículo 251.- Los trabajadores que hayan -- sido separados por reducción de personal o de puestos, aún -- cuando reciban las indemnizaciones que en derecho procedan, -- seguirán conservando los derechos que hayan adquirido antes -- de su separación, para regresar a sus puestos, si éstos vuelven a crearse y también para que se les llame al servicio en el ramo de trabajo de donde salieron, siempre que continúen -- perteneciendo a los sindicatos que celebraron los contratos -- colectivos.

Artículo 252.- Las jornadas de los trabajadores se ajustarán a las necesidades del servicio y podrán -- principiar en cualquier hora del día o de la noche.

Artículo 253.- No es violatorio del principio de igualdad de salarios la fijación de salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o ramales de diversa importancia.

Comentario: Esta disposición es peligrosa, pues no obstante que se cubre aparentemente su inconstitucionalidad, su aplicación ligera puede entrañar serios perjuicios a los trabajadores.

Artículo 254.- Queda prohibido a los trabajadores:

I.- El consumo de bebidas embriagante, y - su tráfico durante el desempeño de sus labores, por cuenta ajena a la empresa;

II.- El consumo de narcóticos o drogas enervantes, salvo que exista prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y

III.- El tráfico de drogas enervantes.

Artículo 255.- Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I.- La recepción de carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para estos fines; y

II.- La negativa a efectuar el viaje contra-

tado o su interrupción, sin causa justificada.

Comentario: Trata de dos causales nuevas de despido que se relacionan íntimamente con la probidad de los trabajadores, de modo que es conveniente que éstos procedan con la más rigurosa honrradéz para que sus actos no queden -- ubicados dentro de las causales de rescisión. El capítulo relativo al trabajo ferrocarrilero es pobre, por lo que deberá ser complementado con los contratos colectivos donde se reglamente mejor el servicio.

El departamento legal del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana considera que los casos legales de mayor importancia que existen son - los siguientes:

Despido.

Prescripción.

Prescripción en materia laboral.

Accidentes de trabajo.

Actas de investigación administrativa.

Convenios y contratos de trabajo.

Riesgo profesional.

Descuentos en el salario.

Expulsión de los miembros del sindicato.

Descuentos en los salarios para cubrir -
responsabilidades del trabajador.

Escalafón.

Salario por trabajo de dos turnos.

Suspensión en el trabajo.

Valuación de la incapacidad.

Jubilaciones.

Salarios caídos.

Ebriedad del trabajador como causa del -
despido.

Nivelación de salarios.

En lo que respecta a las demandas presen-
tadas en contra de la empresa, consiste en las siguientes
causas:

Ascenso.

Asignaciones.

Atención médica.

Aumento personal o puesto.

Aumento servicio.

Aumento tripulaciones.

Boletines, vacantes.

Cambios.

Defunciones.

Derechos.

Descuentos.

Destituciones.

Devoluciones.

Disciplinas.

Escalafones.

Habitaciones.

Indemnización.

Jubilación.

Liquidación.

Ordenes de pago.

Pagos.

Pérdidas o extravíos.

Reclamaciones.

Sueldos.

Suspensiones.

Pago de vacaciones.

En lo que respecta a los catorce grupos que forman la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, tres de ellos se encuentran dedicados casi en forma exclusiva a la -- atención de asuntos ferrocarrileros.

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

Fogoneros.

Patieros.

Maquinistas.

Conductores de trenes.

Similares de locomotoras.

Carroteros.

Oficinistas, y

Llamadores.

En el grupo dos, se maneja todo lo concerniente contra todos los ferrocarriles de recorrido corto, como son: El Pacifico, el Mexicano, el Chihuahua al Pacifico, etc., abarcando a todo el personal que labora en esos ferrocarriles.

En el grupo tres, se llevan las demandas -
contra los ferrocarriles Nacionales de México, de las espe-
cialidades concernientes a la fuerza motriz, y que son las -
siguientes:

Carretilleros.

Jefes de estación.

Despachadores.

Motoristas.

Forjadores.

Calderos.

Truqueros.

Audirores de trenes.

Mecánicos.

Jefes de despachadores.

Electricistas.

Telegrafistas.

Vigilantes.

Todo el personal de vía.

Celadores de electricidad y telegráfos.

Plantas de recuperación de materiales.

Ayudantes de jefes de despachadores.

Jefes de oficina de telegrafistas.

Contadores viajeros.

Electricistas similares.

Personal de porteros de coches dormitorios
y especiales.

Cargadores, estibadores y demás personal -
no especificado.

Departamento médico en su personal de afa-
nadoras y toda la servidumbre de los hospitales.

Funcionarios y oficiales de los departamento
s de fuerza motriz y maquinaria y el de vía y de edificios,
y

Personal no oficinista del departamento de-
almacenes.

**b).- EL REGLAMENTO DEL ARTICULO 137 DE LA LEY DE VIAS
GENERALES DE COMUNICACION:**

Por efectos de la nueva Ley Federal del Trabajo, que entró en vigor el 1o. de mayo de 1970, fueron derogadas todas las disposiciones legales que se opusieron a la misma, salvo aquellas que lejos de oponerse a ésta constituyen principios de derecho social, que implican la tutela de los derechos de los trabajadores.

Artículo 1o.- Los maquinistas, fogoneros, conductores, garroteros, despachadores, telegrafistas, jefes de estación, jefes y mayordomos de patio, jefes de vías, supervisores, cabos de sección, guardavías, guardacruceros, guardapuentes y guardatúneles, guardacambios, semaforistas y proveedores, tanto en servicio de líneas como en el de patio, de toda clase de ferrocarriles, inclusive tranvías, para ser admitidos en el servicio o promovidos a un puesto inmediato superior, deberán sujetarse a exámenes médicos y de aptitud; y comprobar su buena conducta, en la forma y términos que previene este reglamento.

Artículo 2o.- Las empresas tendrán la --- obligación de sujetar a la aprobación de la Secretaría de - Comunicaciones y Obras Públicas la designación de los médi--cos que practiquen el examen a que se refiere el artículo -- anterior.

Artículo 3o.- La Secretaría aprobará la - designación de los profesionistas a que se refiere el artícu--lo anterior, siempre que reúnan los siguientes requisitos:

I.- Ser médico cirujano con título de la Universidad Nacional Autónoma o expedido por las universida--des o escuelas oficiales de los Estados, siempre que en este último caso la Secretaría de Educación Pública haya reconoci--do su validez. Respecto de los títulos expedidos en el ex--tranjero, se requiere que estén revalidados por la Universi--dad Nacional Autónoma;

II.- Tener registrado el título en el De--partamento de Salubridad Pública;

III.- Ser de conducta honorable;

IV.- Ser propuesto por la empresa respecti--va;

V.- No estar sujeto a proceso por delito que merezca pena corporal.

Artículo 4o.- No serán admitidos en ingreso o reingreso al servicio, los aspirantes que adolezcan a las siguientes incapacidades:

I.- Cáncer, tuberculosis, lepra en cualquier aparato u órgano, sífilis primaria o secundaria;

II.- Enfermedades de los ojos y anexos: coroiditis, coroidoretinitis diplopía, desprendimiento retiniano, dacriocistitis, grandes síndromes orbitarios, moluscum contagiosum, tracoma, glaucoma, hemorragias retinianas, cataratas, queratitis, intersticial, úlceras, querato-conjuntivitis pustulosas, iritis, irido ciclitis;

III.- Enfermedades de oídos, nariz y garganta: sinusitis, otitis, laberintitis, síndrome de Menier;

IV.- Enfermedades de la piel: eczema, impetigo, micosis, prurigo agudo y crónico;

V.- Enfermedades del aparato digestivo; estenosis esofágica, úlcera gástrica o duodenal, estenosis pilórica, cirrosis atrófica o hipertrófica del hígado, litiasis

biliar, diarrea crónica, disentería aguda o crónica;

VI.- Enfermedades del aparato circulatorio: aortitis, angina de pecho, cardiopatías orgánicas, aneurisma;

VII.- Enfermedades del aparato respiratorio: asma, rino-escleroma, enfisema pulmonar, antracosis, tumores de laringe;

VIII.- Enfermedades del sistema nervioso: meningo encefalitis crónica, parálisis general progresiva, tabes dorsal, enfermedad de Parkinson, esclerosis en placas, epilepsia, coreas hemipléjicas, histeria, demencia, neuritis;

IX.- Enfermedades del aparato urogenital: nefritis crónica, litiasis renal, riñón flotante, adenoma prostático, pielonefritis, tumores de la vejiga, hidrocele, varicocele;

X.- Intoxicaciones crónicas: alcoholismo, drogas estupefacientes (morfina, opio, cocaína, éter, haxix);

XI.- Anomalías: onanismo, pederastia, sodomía;

XII.- Hernias inoperables, de cualquiera -
clase y origen;

XIII.- Dentadura: cuando falten más de seis
molares que no estén repuestos o que estén cariados;

XIV.- Aparato locomotor: deformaciones, an-
putaciones, malformaciones congénitas, son impedimento para
empleos que requieran integridad física, como trenistas, me-
cánicos, etc. En los oficinistas queda a juicio del médico
determinar si están o no capacitados para desempeñar sus --
funciones.

Artículo 5o.- Tampoco serán admitidos, -
en ingreso o reingreso al servicio, los aspirantes que a pe-
sar de no estar incapacitados por alguna de las causas que
expresa el artículo anterior, no reúnan las siguientes con-
diciones:

I.- Presentar agudeza visual medida con
anteojos o sin ellos, comprendida en los límites:

10/10 en un ojo hasta con 5/10 en el otro

9/10 en un ojo hasta con 6/10 en el otro

8/10 en un ojo hasta con 7/10 en el otro

7/10 en un ojo hasta con 8/10 en el otro

II.- Oír la voz cuchicheada a seis metros de distancia con un oído y a no menos de cinco con el otro, y el tictac de un reloj reglamentario de bolsillo a cien -- centímetros con un oído y a no menos de ochenta con el otro;

III.- Percibir los colores de una manera -- clara, precisa y rápida;

IV.- Tener una condición física general -- satisfactoria.

Artículo 6o.- El personal a que se refiere el artículo 1o. tendrá la obligación de sujetarse a exámenes periódicos en los plazos siguientes:

I.- Cada tres años para el personal que tenga menos de cuarenta y cinco años;

II.- Cada dos años para el que tenga más -- de cuarenta y cinco y menos de cincuenta y cinco;

III.- Cada año para el que tenga más de -- cincuenta y cinco años de edad.

El primer examen tendrá lugar dentro de los treinta días siguientes a la vigencia de este reglamento.

Artículo 7o.- Para que los empleados a que se refiere el artículo anterior puedan continuar en servicio, será necesario que no adolezcan de ninguna de las incapacidades a que se refiere el artículo 4o., que satisfagan los requisitos a que se contraen las fracciones I y III del artículo 5o. y, además, que oigan la voz cuchicheada a cuatro metros de distancia, para un oído, y a no menos de tres metros para el otro, y el tictac de un reloj de bolsillo a sesenta centímetros de distancia para un oído y a no menos de cincuenta -- centímetros, para el otro.

Artículo 8o.- Se suspenderá temporalmente, hasta por el término de un año, al empleado que padezca alguna incapacidad física o mental contenida en la tabla que a -- continuación se inserta:

I.- Falta de agudeza visual de más de cuarenta por ciento (40%), ya corregida en ambos ojos. Falta de un ojo, aunque se conserve la unidad y agudeza visual en el - ojo que quede. A despachadores, jefes de estación y telegrafistas, se concede la falta de agudeza hasta el cincuenta por ciento (50%), ya corregido en ambos ojos o la falta de un ojo

II.- Estrechamiento del campo visual en --
 más del cincuenta por ciento (50%), en el eje horizontal. No
 incapacita a despachadores, telegrafistas y jefes de estación
 que desempeñen únicamente labores de oficina;

III.- Hemerolapía incurable;

IV.- Homianopsia;

V.- Discromatopsia al verde, rojo o azul.
 No incapacita a despachadores, telegrafistas o jefes de esta-
 ción que desempeñen únicamente labores de oficina;

VI.- Glaucoma;

VII.- Trcoma;

VIII.- Pérdida definitiva de más del sesenta
 por ciento (60%) de agudeza auditiva en cada oído;

IX.- Sordera completa de un lado;

X.- Laberintitis crónica;

XI.- Epilepsia incurable;

XII.- Corea incurable;

XIII.- Parkinsonismo;

XIV.- Enajenación mental de cualquiera forma y origen;

XV.- Sífilis nerviosa, parálisis general progresiva, ataxia locomotriz, gomas sífilíticas del cerebro que interesen los nervios;

XVI.- Hundimientos del cráneo que produzcan perturbaciones funcionales o mentales o para el esfuerzo de la movilidad;

XVII.- Padecimientos orgánicos incurables del sistema nervioso central o periférico, cuando interesen los gruesos troncos nerviosos o los nervios motores de los miembros superiores o inferiores. Las lesiones incurables de los gruesos troncos nerviosos, o de los nervios motores de los miembros inferiores, no incapacitan a los despachadores, telegrafistas y jefes de estación que desempeñen únicamente labores de oficina y que puedan ser substituidos inmediatamente;

XVIII.- Amnesia de cualquier origen. Afacia;

XIX.- Alcoholismo crónico;

XX.- Padecimientos orgánicos del corazón,

de su serosa o de la aorta. Mientras los padecimientos valvulares del corazón estén compensados, no incapacitan a despachadores, jefes de estación, telegrafistas y jefes de patio, siempre que se disponga de personal para sustituirlos inmediatamente, en caso de presentarse la descompensación;

XII.- Angina de pecho;

XIII.- Aneurismas inoperables;

XIV.- Ateroma o arteriosclerosis avanzada, con presión arterial muy alta, rebelde al tratamiento; se - considerará la presión arterial muy alta, en:

Adultos, cuando de los 18 a los 35 años tengan como presión arterial máxima 150 como límite superior permanente.

Cuando de los 35 a los 55 años de edad, - tengan como presión arterial máxima 170, como límite superior permanente.

Cuando de los 55 años en adelante, tengan como presión arterial máxima 200, como límite superior permanente. O cuando la presión arterial diferencial sea - menor de cincuenta (50);

XXIV.- Endarteritis obliterante;

XXV.- Cualquier padecimiento embolígeno (flebitis, endocarditis vegetante);

XXVI.- Cualquier padecimiento hemorrágico. Hemofilia;

XXVII.- Tuberculosis pulmonar, laríngea o de las grandes articulaciones, o huesosas;

XXVIII.- Enfisema pulmonar avanzado;

XXIX.- Diabetes graves o rebeldes al tratamiento, con más de cincuenta gramos de glucosa por litro. La diabetes no incapacita a despachadores, jefes de patio, jefes de vía y superiores que puedan ser sustituidos inmediatamente;

XXX.- Lepra;

XXXI.- Cánceres inoperables;

XXXII.- Hipotensión crónica grave;

XXXIII.- Nefritis azotémica con más de 80 miligramos de urea en 100 centímetros cúbicos de sangre;

XXXIV.- Hernias inoperables. Las hernias ino

perables no incapacitan a despachadores y jefes de patio que puedan ser sustituidos inmediatamente;

XXXV.- Obesidad acentuada incurable;

XXXVI.- Deformaciones permanentes de los miembros superiores o inferiores, que impidan más del cuarenta por ciento (40%) de la función normal de uno de los miembros deformados. No incapacita a despachadores, jefes de estación, telegrafistas, jefes de patio que desempeñen únicamente labores de oficina y que puedan ser sustituidos inmediatamente;

XXXVII.- Movilidad defectuosa permanente de las articulaciones que impidan más del cuarenta por ciento (40%) de la función normal de las articulaciones del hombro, codo, puño, rodilla o tibio-tarsiana. La movilidad defectuosa permanente de estas articulaciones cuando sea corregible con algún aparato ortopédico, no incapacita a jefes de estación, telegrafistas y despachadores que desempeñen únicamente labores de oficina y que puedan ser sustituidos inmediatamente;

XXXVIII.- Deformaciones de la columna vertebral

cuando produzcan dificultades de más del cuarenta por ciento (40%), para la movilidad o para el esfuerzo. Las deformaciones de la columna vertebral, cuando produzcan dificultad de más del cuarenta por ciento (40%) para la movilidad o para el esfuerzo, no incapacitan a despachadores, jefes de estación y telegrafistas que desempeñen únicamente labores de oficina y puedan ser sustituidos inmediatamente;

XXXIX.- Mutilaciones de la mano, antebrazo - brazo, cadera o muslo. Las mutilaciones de cadera o muslo, no incapacitan a despachadores o telegrafistas que puedan ser sustituidos inmediatamente;

XI.- Uso de drogas estupefacientes.

Si transcurrido el término expresado el empleado no se restableciere, se terminará el contrato de trabajo, sin perjuicio de la indemnización a que tenga derecho.

Artículo 9o.- Cuando al practicarse un examen médico, el empleado adolezca de algún padecimiento físico o mental de los enumerados en el artículo anterior,-

podrá utilizar para su curación los servicios de un profesionalista de su confianza, pero la empresa tiene la obligación de proporcionarle gratuitamente asistencia médica. En el primer caso estará obligado a presentar, en el plazo que le indique el departamento médico de la empresa, un informe del profesionalista que lo atiende, relativo al tratamiento a que esté sujeto y al estado de salud que guarde. Para que el empleado sea considerado en condiciones satisfactorias, será necesario que así lo dictamine el departamento médico de la empresa, previo el examen correspondiente.

Artículo 10o.- La Secretaría tendrá en todo tiempo el derecho de supervisar los dictámenes de los médicos de las empresas, especialmente cuando los interesados no estuvieren conformes con ellos; decidiendo, en todo caso, lo que proceda sobre el particular.

Artículo 11o.- Los empleados del servicio ferrocarrilero o aspirantes a ocupar plazas en él, que falten dolosamente a la verdad cuando sean examinados para los efectos de los artículos 4o. y 6o., con el fin de obtener un

dictamen médico favorable a sus intereses, sufrirán una multa de veinte (20) a quinientos (500) pesos, que impondrá la Secretaría al justificar la empresa respectiva la falsedad.

Artículo 12o.- Los exámenes de aptitud, para el servicio a que se refiere el artículo 137 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, requieren la aprobación de las siguientes materias:

I.- Para maquinistas que manejen máquinas de vapor:

a)- Nociones de la estructura de las máquinas y conocimiento completo de su manejo;

b)- Conocimiento completo del sistema de señales y del sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

c)- Conocimiento completo sobre frenos;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

II.- Para maquinistas que manejen máquinas eléctricas:

a)- Nociones de su estructura y de su fun

cionamiento y conocimiento completo de su manejo;

b)- Conocimiento completo sobre frenos;

c)- Conocimiento completo del sistema de señales y del sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

III.- Motoristas que manejen vagones con motor de combustión interna o de cualquiera otra clase de fuerza tractiva;

a)- Nociones sobre su estructura y conocimiento completo de su manejo;

b)- Conocimiento completo del sistema de señales y del sistema de movimiento de trenes empleados por la respectiva empresa de ferrocarriles;

c)- Reglamentos especiales de seguridad.

(La fracción IV no está consignada en el "Diario Oficial".)

V.- Fogoneros de máquinas de vapor:

a)- Nociones sobre la parte que les corresponda en la estructura, funcionamiento y manejo de dichas máquinas;

b)- Conocimiento completo del sistema de señales y de la parte que les corresponda en sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

c)- Nociones sobre frenos;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

VI.- Fogoneros (ayudantes de maquinistas) - de máquinas eléctricas;

a)- Nociones sobre la parte que les corresponda en la estructura, funcionamiento y manejo de dichas máquinas;

b)- Nociones sobre frenos;

c)- Conocimiento completo del sistema de señales y de la parte que les corresponda en el sistema de moviimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

VII.- Ayudantes de motoristas:

- a)- Nociones sobre el manejo de sus respectivos motores;
- b)- Conocimiento completo del sistema de señales;
- c)- Reglamentos especiales de seguridad.

VIII.- Conductores de tren:

- a)- Nociones sobre la estructura de carros y coches;
- b)- Conocimiento completo sobre frenos;
- c)- Conocimiento completo sobre el sistema de señales y sobre el sistema de movimiento de trenes empleados por las respectivas empresas de ferrocarriles;
- d)- Reglamentos especiales de seguridad.

IX.- Conductores de vagones con motor:

- a)- Conocimiento completo del sistema de señales y de la parte que les corresponda en el sistema de movimiento de trenes empleado por las respectivas empresas de ferrocarriles;
- b)- Reglamentos especiales de seguridad.

I.- Garroteros:

- a)- Nociones sobre frenos;
- b)- Conocimiento completo del sistema de señales y de la parte que les corresponda en el sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;
- c)- Reglamentos especiales de seguridad.

XI.- Despachadores:

- a)- Conocimiento completo de telegrafía y sus reglamentos;
- b)- Conocimiento completo de manejo de los trenes según el sistema empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;
- c)- Conocimiento sobre el reglamento de -- provisión de carros;
- d)- Reglamentos especiales de seguridad.

XII.- Telegrafistas:

- a)- Conocimiento completo de telegrafía y sus reglamentos;

b)- Conocimiento de la parte que les corresponda del sistema de señales y en el sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

c)- Reglamentos especiales de seguridad.

XIII.- Jefes de estación:

a)- Conocimiento completo de telegrafía y - sus reglamentos;

b)- Conocimiento de la parte que les corresponda en el sistema de señales y en el sistema de movimiento - de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

c)- Conocimiento de los reglamentos especiales de tráfico y contabilidad y sobre provisión de carros;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

XIV.- Jefes y mayordomos de patio; igual que los garroteros.

XV.- Jefes de vía, supervisores y cabos de - sección:

a)- Conocimientos especiales sobre derechos, construcción y conservación de vías;

b)- Conocimiento de los reglamentos propios del departamento de vía;

c)- Conocimiento de la parte que les corresponda en el sistema de señales y en el sistema de movimiento de trenes empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

d)- Reglamentos especiales de seguridad.

XVI.- Guardavías, guardapuentes y guardatúneles;

a)- Conocimiento de la parte que les corresponda en el sistema de señales empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

b)- Reglamentos especiales de seguridad.

XVII.- Guardacruceros:

a)- Conocimiento de la parte que les corresponda en el sistema de señales empleado por la respectiva empresa de ferrocarriles;

b)- Reglamentos especiales para cruceros con ferrocarriles o con caminos públicos;

c)- Reglamentos especiales de seguridad;

d)- Todos deberán saber leer y escribir en español y tener nociones de aritmética.

Artículo 13o.- Las empresas designarán al personal encargado de practicar los exámenes de aptitud, pre via designación de sinodales que someterán a la aprobación de la Secretaría, la que podrá, cuando lo estime conveniente, supervisar los exámenes practicados.

Artículo 14o.- Los que aspiren a servir en las empresas ferrocarrileras o a ser promovidos a un pues to inmediato superior, comprobarán su buena conducta en la siguiente forma:

I.- Los nuevos empleados, por medio de -- cartas de personas honorables o de instituciones que satisfa gan a las empresas;

II.- Los empleados que presten sus servi-- cios en los ferrocarriles o los que hayan trabajado en ellos, por las constancias que figuren en sus respectivas hojas de - servicio.

Artículo 15o.- Los empleados que se nieguen a cumplir con lo dispuesto por el artículo 6o. de la ley, sufrirán una multa de veinte (20) a quinientos (500) pesos, que impondrá la Secretaría, inmediatamente que la empresa respectiva le comunique tal negativa y se notificará al empleado responsable, que de no sujetarse en un plazo de cinco días al examen correspondiente, quedará rescindido su contrato de trabajo, sin responsabilidad para la empresa, de acuerdo con lo prevenido por los artículos 121, fracción XII y 122 de la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 16o.- La falta de cumplimiento de las obligaciones que este reglamento impone a las empresas de ferrocarriles se sancionará administrativamente con una multa de cincuenta a cinco mil pesos, sin perjuicio de la responsabilidad a que diere lugar el empleo de personal incapacitado para el desempeño de sus labores, o la falta de seguridad debida al público y a los empleados de la empresa.

TRANSITORIO:

Artículo único.- (Reformado por decreto de

16 de febrero de 1934.) El presente reglamento entrará en -
vigor en la fecha en que acuerde el Ejecutivo.

**c).- CONSIDERACIONES DOCTRINALES SOBRE
EL DERECHO FERROCARRILERO:**

Podemos establecer en principio, que el derecho tiene una misma finalidad a través de diversas ramas, mismas que persiguen el logro de la seguridad social - al saber a que atenerse, pero no en cualquier forma, sino - a través de la justicia social, base de nuestra órbita cultural en la que se propugna por la realización del bien común temporal, aunque no siempre se consiga.

Sea un sistema que persiga con el derecho fines individualistas servir al hombre sobre todas las cosas o fines trans-individualistas-servir ante todos conceptos sobre el individuo, estado, raza, religión, etc., encontramos las distintas ramas del derecho, con algunas variantes de los diversos métodos o sistemas propuestos.

Así es como se puede hablar de un derecho ferrocarrilero, que existe en la medida en que realiza un propósito o una finalidad, del mismo modo que todas las demás ramas del derecho.

Por eso, en los países de mayor potencia ferroviaria o que dependan en mayor escala de sus comunicaciones ferrocarrileras, encontramos mayores propósitos en esta materia, que tampoco se conoce en nuestro medio, quizá -- por nuestra precaria situación en éste aspecto que es vital para cualquier economía y del insospechado valor para nosotros, pero en éste punto podemos considerar que encontramos el primer obstáculo.

Es necesario resaltar, que la legislación en materia ferroviaria, se encuentra en un estado por demás deplorable, ya que además de que se encuentra desperdigada y contemplada en una y otra ley, ya que el punto principal a decir verdad, es el de que nuestros ferrocarriles se encuentran regulados y contemplados por un reglamento del siglo pasado, que ya no encaja dentro del sistema actual de seguridad social que trata de alcanzar incansablemente el Derecho.

El 16 de diciembre de 1881, el señor Presidente de la República Mexicana, Manuel González, expidió el reglamento para la construcción, conservación y servicio

de los ferrocarriles, mismo que establece en su parte relativa, las disposiciones aplicables a todos los ferrocarriles de esa época, pero en noviembre 2 de 1894, el señor Presidente - General Porfirio Díaz, introdujo modificaciones en su parte técnica; pues así, esas disposiciones del siglo pasado, son las que regulan y hacen operar nuestros trenes, y no ha aparecido quien diga que ese reglamento es anacrónico e inoperante, y sólo se sabe de que los señores Secretario y Subsecretario, - así como el señor Lic. Juan Pérez Abreu, Oficial Mayor de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya ordenaron que se proceda a formular un estudio especial de dicho reglamento, que fué promulgado hace más de 93 años, a fin de poner en vigor uno nuevo, que sea real y cubra las necesidades de la época moderna; ésto último, es muy elogiado para dichos funcionarios públicos, pues nadie antes quiso tocar éste punto tan importante para la industria ferrocarrilera.

Fué el señor Presidente, Gral. Manuel Avila Camacho, en uso de sus facultades, quien expidió un decreto de ferrocarriles particulares, y esto fué el 9 de agosto de 1944, pero en nada modificó el reglamento arriba mencionado, que está en vigor desde el siglo pasado.

Estas disposiciones obsoletas continúan en vigor, con supuestos creados para el transporte por ferrocarril con problemas que en nuestros días no existen, con la circunstancia especial de que esas disposiciones reglamentarias ya no encajan en la época actual, y están completamente apartadas de la realidad. En 1971, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y a medida que el tiempo transcurre, ha dado demasiadas facilidades a nuestra industria ferrocarrilera.

El 28 de septiembre de 1932, se promulgó la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, en la que se incluye el tomo primero "Comunicaciones terrestres, título primero ferrocarriles, Capítulo I-Reglas Generales, Capítulo II ferrocarriles particulares-Capítulo III-Explotación ferrocarriles-Capítulo IV-Tranvías-Estableciendo nuevas disposiciones sobre nuestra materia ferrocarrilera", recopilando decretos y disposiciones sobre los ferrocarriles, de manera que, el conjunto de las disposiciones, reglamentos, leyes, convenios, estatutos, contratos, circulares y ordenes, forman el derecho ferrocarrilero, por lo que se considera necesario e

indispensable formar una modificación ferroviaria, de tal modo que haya una ley que sustituya el libro primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento, así como decretos y disposiciones, estableciendo una legislación unificada y creando un derecho que bien puede ser del Derecho Ferrocarrilero.

La causa principal por la cual nuestra -- industria ferrocarrilera no se desarrolla, radica en sus -- fuertes gastos; por lo consiguiente, es problema económico. Los capitales tan grandes por cierto, actualmente invertidos en ésta actividad, tienen un carácter precario, si vemos las necesidades que exige la buena operación de un ferrocarril. Reconocida la forma atentatoria en que se suplanta ese servicio, quienes administran y trabajan dentro del ferrocarril viven intranquilos, temerosos de que en un momento cualquiera, los transportes, no ferrocarrileros; con mejores medios y elementos apoyados en una fuerte inversión, pero sobre todo respaldados por un imperativo, el de crear la gran industria del transporte por carretera y el transporte aéreo logren que los ferrocarriles sean desplazados o fuertemente competidos, razón por la cual ahora encuentran

sólo el subsistir, procedimiento que induce a una explotación desesperada, inicua.

Situación tan deplorable es sólo el producto de las circunstancias.

Los actuales propietarios de camiones en tránsito por carreteras federales con muy contadas y bien conocidas excepciones, actúan en forma negativa para el ferrocarril, y los ferrocarrileros, decepcionados por no poder encontrar una mejor solución ante esa competencia dual del transporte aéreo y carretero, sólo esperan el mañana, cuando les digan: esto se acabó, pues además compiten los oleoductos, gaseoductos y amonoductos, restando fuertes ingresos por concepto de fletes.

El Crédito y una política francamente -- Proteccionista por parte del gobierno, es lo que hace en favor del ferrocarril, pues cierto es que todos los ferrocarriles son subsidiados por los propios estados, pero ese subsidio podría ser raquítico, si de verdad se administraran estas empresas con honestidad y eficiencia, o que el -

estado ejerciera supervisión constante, efectiva y oportuna y no como actualmente se lleva a cabo, que hay desatención en todo y por todo, creo llegará el día en que toda la industria ferrocarrilera será propiedad del Estado, forma única - de seguir operando ese servicio necesario, sin pérdidas y -- sin peligro de quiebra; y como ya lo hemos destacado con anterioridad, un ejemplo muy claro y objetivo lo tenemos en el ferrocarril de Sonora-Baja California, el cual opera con uti lidades, y esto se debe a que se encuentra bajo la adminis-- tración directa de la Secretaría de Comunicaciones y Trans-- portes.

CONCLUSIONES

1.- Es objetivamente necesario dar el máximo apoyo económico a las empresas ferrocarrileras por -- parte de nuestro gobierno, a efecto de poder contar con un mejor servicio de tan importante medio de transporte como lo es el ferrocarril, para que pueda operar sin pérdidas, y no tenga que recurrir al sacrificio de los derechos de los trabajadores, para poder solventarlas.

2.- El que los ferrocarriles sean de carácter eminentemente social ha hecho que el estado a través de sus organismos se preocupe por dar mayores beneficios a la sociedad, sin inquietarse por las ganancias, lo que a la postre ha traído como consecuencia el estado actual de pérdidas con que opera y por lo consiguiente deficiencias en el servicio por falta de utilidades reinvertibles en el mismo.

3.- Debemos propugnar por una regulación jurídica de los ferrocarriles, que en términos adecuados - pueda prever la solución de problemas presentes y futuros,

ya que dentro de la regulación jurídica actual contamos con la disposición del artículo 253 de la Nueva Ley Federal del Trabajo, que va contra el principio consagrado en nuestra Carta Magna, ubicado en el artículo 123, fracción VII. I, - en tal sentido, debe derogarse tal artículo, ya que como -- afirma el destacado Dr. Alberto Trueba Urbina, ... Esta disposición es peligrosa, pues no obstante que se cubre aparentemente su inconstitucionalidad, su aplicación ligera puede entrañar serios perjuicios a los trabajadores.

4.- Al ser los ferrocarriles una de nuestras vías de comunicación más importantes, viene a ser fuente de trabajo para un gran número de mexicanos, por lo que no debe ser considerado como medio de explotación de los -- propios trabajadores para salvaguarda de intereses que se - encuentran muy por debajo del derecho de obtener una justa retribución de acuerdo con el esfuerzo realizado por el tra bajador.

5.- Tal vez una de las soluciones a que - los ferrocarriles operen sin pérdidas, sería la de que la - administración de los mismos estuviera dirigida y controla da directamente por el gobierno, como ya lo he apuntado en -

el caso del ferrocarril de Sonora-Baja California.

6.- Otra idea en apoyo de una mejor solución sería tal vez el cese de funcionarios tradicionalistas que permitan cambios en la estructura de los ferrocarriles y así poder operar sin déficit.

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

ALZATE A. SERVANDO, Historia de la Mexicanización de los Ferrocarriles Nacionales de México. Ed. de Silva, México 1946.

BALELLA JUAN, Lecciones de Legislación del Trabajo, Ed. Reus, Madrid 1933.

CAVAZOS FLORES BALTAZAR, Manual de Derecho del Trabajo, 1971.

DE LA CUEVA MARIO, Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I.

FUENTES DIAZ VICENTE, El Problema Ferrocarrilero de México, Ed. del autor.

LOPEZ ROSADO DIEGO G., Problemas Económicos de México. Ed. Manuales Universitarios, Esc. de Economía.

RODA MANUEL N., Historia del Movimiento Obrero Ferrocarrilero. Ed. en México (1890-1943).

SANCHEZ ALVARADO ALFREDO, Instituciones de Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I.

TRUEBA URBINA ALBERTO, Tratado teórico práctico de Derecho Procesal del Trabajo.

TRUEBA URBINA ALBERTO, Derecho Procesal del Trabajo, Tomo III.

TRUEBA URBINA ALBERTO, Nuevo Derecho Administrativo del Trabajo, Tomo I.

Ley General de Vías de Comunicación.

Manual de Organización del Gobierno Federal 1969-1970.

Nueva Ley Federal del Trabajo.

Reglamento de Ferrocarriles.

Primer Seminario Nacional de Ferrocarriles. Ed. Comisión Nacional Mexicana.