

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

" EL PROBLEMA HABITACIONAL FERROCARRILERO "

Bajo la Dirección del señor Lic. JOSE DAVALOS MORALES

Tesis elaborada en el Seminario de Derecho Laboral

Que dirige el señor Lic. ALBERTO TRUEBA URBINA

Tesis que para obtener el Título de :

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

MOISES VALDEZ GRIFALDO

1 9 7 6.



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.

A la memoria de mi padre.

Sr. RAFAEL VALDEZ MENDEZ.

A mi madre.

Sra. ROSA G. VDA. DE VALDEZ.

Quien con sus inestimables sacrificios  
hizo posible mi formación universitaria.

A mi esposa.

Sra. ELIA DELGADO DE VALDEZ.

Con todo mi cariño.

A mis hijos :

ROSA ELIA, RAFAEL Y CAROLINA.

Con mi protesta de seguir superándome.

A todos mis hermanos  
y en especial a RAFAEL,  
JOSEFINA Y GLORIA, por  
su constante apoyo.

A mis cuñados:  
Sres: ERNESTO FLORES R Y  
JESUS CASTILLO R.

A mis maestros de la facultad y en especial a los -

señores Licenciados :

ALBERTO TRUEBA URBINA

Y

JOSE DAVALOS MORALES

## I N D I C E

### CAPITULO I : ANTECEDENTES HISTORICOS DE LOS FERROCARRILES DE MEXICO.

- 1.1 RED CAMIONERA EN LA COLONIA; Pág. 7.
- 1.2 EL FERROCARRIL EN MEXICO; Pág. 9.
- 1.3 EL FERROCARRIL EN LA EPOCA JUARISTA; Pág. 10.
- 1.4 EL FERROCARRIL EN EL PORFIRIATO; Pág. 14.
- 1.5 LOS FERROCARRILES EN LA ACTUALIDAD; Pág. 21.
- 1.6 LAS PRIMERAS ASOCIACIONES DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS EN LA REPUBLICA MEXICANA; Pág. 22.
  - 1.1.6.1 PERIODO DE HUELGAS; Pág. 28.
  - 1.7 ANTECEDENTES SOBRE HABITACIONES PARA TRABAJADORES FERROCARRILEROS; Pág. 33.

### CAPITULO II: REGIMEN CONSTITUCIONAL SOBRE LA VIVIENDA EN MEXICO.

- 2.1 PROYECTO DE LEY PARA LA CONSTRUCCION DE CASAS PARA OBREROS Y EMPLEADOS PRESENTADA AL CONGRESO DE LA UNION POR EL C. - PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, ALVARO OBREGON EN 1921; Pág. 40.
- 2.2 ESTUDIO DE LA FRACCION XII DEL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL; Pág. 49.
- 2.3 ESTUDIO DE LOS ARTICULOS 136 a 153 DE LA NUEVA LEY FEDERAL- DEL TRABAJO ( REFORMADA ); Pág. 52.

### CAPITULO III: REGIMEN CONTRACTUAL EN MATERIA DE HABITACIONES PARA LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS.

- 3.1 EL CONTRATO COLECTIVO DEL TRABAJO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS.; Pág. 62.
- 3.2 REGULACION EN MATERIA DE CASAS-HABITACION : Pág. 66.
- 3.3 CONVENIO DEL 3 DE ABRIL DE 1970, CELEBRADO ENTRE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y EL SINDICATO DE TRABAJADORES.; Pág. 79.

**CAPITULO IV: EL FIDEICOMISO PARA LA CONSTRUCCION DE CASA-HABITACION  
PARA LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS, COMO SOLUCION AL  
PROBLEMA EXISTENTE.**

4.1. ANTECEDENTES: Pág. 86.

4.2.1. LEY QUE LO CREA: Pág. 98.

4.2.2. FINALIDADES: Pág. 100.

**CAPITULO V: CONCLUSIONES, CRITICA Y OPINION PERSONAL: Pág. 102.**

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES HISTORICOS DE LOS FERROCARRILES EN MEXICO.

- 1.1 RED CAMIONERA EN LA COLONIA.
- 1.2 EL FERROCARRIL EN MEXICO.
- 1.3 EL FERROCARRIL EN LA EPOCA JUARISTA.
- 1.4 EL FERROCARRIL EN EL PORFIRIATO.
- 1.5 LOS FERROCARRILES EN LA ACTUALIDAD.
- 1.6 LAS PRIMERAS ASOCIACIONES DE TRABAJADORES FERRO  
CARRILEROS EN LA REPUBLICA MEXICANA.
  - 1.1.6.1 PERIODO DE HUELGAS.
  - 1.7 ANTECEDENTES SOBRE HABITACIONES PARA TRABAJAD-  
RES FERROCARRILEROS.



## ANTECEDENTES HISTORICOS DE LOS FERROCARRILES EN MEXICO.

### 1.1 RED CAMIONERA EN LA COLONIA.

Desde el siglo XVI, primero del dominio español, comenzaron a construirse caminos para bestias y carretas en el territorio novo-hispano. En un principio, los conquistadores mejoraron sendas y veredas que los indígenas habían construido. Con la colonización de nuevas especies de nuestra geografía y el estímulo de las riquezas metálicas, se abrieron otras rutas que penetraron los vastos dominios de los naturales de estas tierras.

Así surgió la famosa "carretera de la plata" que se extendía hacia el Norte hasta llegar a Zacatecas. También se realizó el camino que partía de Guadalajara hasta Juchipila, Zacatecas, Mazapil y Saltillo. Existieron otras rutas como por ejemplo las que partían de las costas de Veracruz hasta la Ciudad de México.

Había también comunicación terrestre entre Puebla y Oaxaca y entre ésta y Tehuantepec. Desde la Capital de la colonia podía viajar a Querétaro, San Felipe y Tepazálc. Asimismo, estaba ya trazada la vía terrestre llamada "el camino de Asia", por comunicar a la Ciudad de México con Acapulco.

A partir de Querétaro era posible transitar por un mal camino de herradura, apenas veredas en muchas ocasiones, que conducían hasta Tampico. Además, en muchas partes surgieron caminitos alimentadores entre las minas aisladas y las rutas principales, entre las zonas agrícolas y los pequeños centros de consumo que comenzaban a formarse.

Durante la primera mitad del siglo XVIII decayeron las condiciones de transitabilidad en los caminos. El mal estado de ellos se acentuó tanto que se constituyeron en serio obstáculo del buen desenvolvimiento de las actividades económicas.

Estima Roger D. Hansen, en su libro " La Política del Desarrollo - Mexicano " que la mejora interna que más agudamente se necesitaba para el desarrollo de un mercado nacional en México, en las postrimerías de la época colonial, era el sistema de transportes. En 1820-agrega-México tenía tan solo tres caminos que difícilmente pudieran llamarse carreteras.

Lo inadecuado del sistema de caminos durante esa época lo denotaba con exactitud, lo prohibitivo de los costos del transporte. " En una época en que el algodón se vendía a quince centavos la libra - en los mercados de los Estados Unidos, el producto Veracruzano gastaba trece centavos por libra para llevar su fibra del campo al comprador ". (1)

Un sistema ferroviario hubiera vencido muchos de esos obstáculos, pero también se carecía de él. Los gobiernos no tenían posibilidades de financiar una empresa de tal magnitud; además las condiciones de inestabilidad política enfriaban el interés de los inversionistas extranjeros.

(1) Vernon Raymon. " El Dilema del Desarrollo Económico de México " Editorial Diana. 1970 pág. 33.

## 1.2 EL FERROCARRIL EN MEXICO.

La historia del movimiento ferroviario en México, comenzó el 4 de noviembre de 1824. Ese día fué expedido el primer decreto sobre esta materia. En ese texto legal se ordenó que el ejecutivo convocase a todos los interesados en presentar un proyecto de comunicación Interocéánica, por el Istmo de Tehuantepec. Sin embargo, de 1824 a 1837 los proyectos tendientes a construir líneas ferrocarrileras no se llevaron a cabo por la situación política y económica de nuestro país.

La construcción del ferrocarril se inicia en 1837, escasamente doce años después de la inauguración de la primera línea ferrocarrilera del mundo, en la Gran Bretaña.

Entre 1837 y 1850 se otorgaron cuatro concesiones. De 1850 a 1872 se promulgaron decretos que amparaban a otras 44 líneas ferroviarias; De ese total, sólo el 19% tuvo efectos plenos, en tanto que el 81% no las tuvo o fué afectado por declaratorias de nulidad o caducidad. (2).

Anoto algunos datos del mismo autor citado, sobre las concesiones otorgadas en materia de ferrocarriles:

- \* 1 Veracruz-Río San Juan ( 31 de mayo de 1841 ),
- 2 México-Veracruz por Puebla ( 31 de Octubre de 1853 ),

(2) Ortiz Hernán, Sergio. " Los Ferrocarriles en México " S.C. Y.T., 1974; pág. 65-67.

- 3 Veracruz-México ( 2 de agosto de 1855 ),
- 4 Ferrocarril Interoceánico-Acapulco ( 31 de agosto de 1857 ), -
- 5 Veracruz-México-Acapulco y ramal a Puebla, ( 5 de Abril de -  
1861 ), y
- 6 Ferrocarril Mexicano ( México-Veracruz, con ramal a Puebla ), -  
el 27 de noviembre de 1867.

En 1869, Julio A. Skilton Cónsul de los Estados Unidos en México, obtuvo una concesión para construir un ferrocarril entre Presidio del norte o Villa del Paso y Guaymas, pero fué nulificada en enero de 1873. Tres años después del viaje inaugural del Ferrocarril Mexicano.

Otros proyectos eran del general William S. Rosencrans, Ministro de los Estados Unidos en México ( 1868 ) y el de Edward Lee - - Plumb, encargado de negocios del mismo país. El primero obtuvo - una concesión en 1870 para construir un ferrocarril del Golfo al Pacífico que fué nulificado en mayo de 1873. El segundo, en nombre de la Compañía del ferrocarril Internacional de Texas, hizo un contrato con el Ministro de Fomento de México, para establecer una línea entre México, las costas del Pacífico y el Río Bravo, a fines del mismo mes y del mismo año. Pero el 11 de noviembre de 1873, el Congreso desaprobo el convenio y autorizó el ministerio a formalizar un contrato con cualquier otro peticionario.

### 1.3 EL FERROCARRIL EN LA EPOCA JUARISTA.

Con la restauración de la República, en 1867 y todo lo que significaba en términos de lucha contra viejas formas productivas y - de organización social, se inició una etapa más en la historia -

de nuestro país. Atras quedaban, al parecer, definitivamente casi 50 años de terribles batallas internas por el poder político en México.

En tales condiciones, al comenzar la década de 1870 el país vio florecer la discusión democrática. Al mismo tiempo, experimentó cierto renacimiento en las actividades, que era menester impulsar a todo trance. El tema de los Ferrocarriles volvió a plantearse con pleno vigor, pues se le imaginaba capaces de resolver el problema que padecía México en la agricultura, la minería, el comercio exterior, las exportaciones, en fin, la economía toda.

Cuando Benito Juárez reasumió el cargo de Presidente de la República, en 1868, después del bizarro interregno del emperador Maximiliano, la línea ferroviaria que se había comenzado treinta años antes, para comunicar a la Ciudad de México con Veracruz aún no estaba terminada; tuvieron que transcurrir cuatro años más para su conclusión. Ciertamente, el 31 de diciembre de 1872, fué inaugurado el ferrocarril Mexicano que desde el día primero de enero de 1873 empezaría a funcionar. De hecho este era el primer ferrocarril con que contaría México para realizar transporte de larga extensión ( La primera locomotora que corrió por suelo mexicano, en 1850, tan sólo fué de Veracruz a los llanos de la población el Molinito ).

Lograda ya, a costa de grandes sacrificios, la comunicación del Altiplano con el Golfo, subsistía el problema de ligar los dos Océanos y se planteaban cuestiones técnicas de la vía y del equipo, aspectos financieros y legales, así como de las repercusiones internacionales de la política que se adoptase en materia de ferrocarriles, como obstáculos para esa obra.

En opinión de Pablo Macedo, (3) con respecto a este problema, - el asunto más grave y trascendental era el relativo a " Si debíamos ligar nuestras vías con las de nuestros vecinos del Norte, - con los E.E.U.U. En estas palabras el citado autor reflejaba con toda evidencia la inversión de que fué víctima nuestro país, por parte de Norteamérica en 1847.

Sobre la política en turno a los ferrocarriles, se ha atribuido a Sebastian Lerdo de Tejada una frase que resume muy bien este - problema: " Entre la fuerza y la debilidad, conservamos el de- sierto ". Aun cuando poco se sabe sobre la autenticidad de tal - frase, muchos escritores han dicho muchas cosas sobre esa ren - glón, basada en ella, por ejemplo, Riva Palacio acusó a la admi- nistración Lerdista de sacrificar los intereses nacionales en be neficio de los propios y de detener los progresos materiales en el país, al rechazar los proyectos de Rosencrans y de Lee Plumb, para preferir a los catorce acaudalados comerciantes que consti- tuyeron las compañías Mexican Limiteda. Otros como Agustín Cue - Cánovas, atribuyeron la caída de su gobierno al hecho de haberse opuesto, por un resto de patriotismo, a los planes de penetración Yanqui. Fuentes Díaz en su libro " El problema Ferrocarrilero ", dice al respecto: " Lerdo de Tejada no otorgó en favor de una em- presa estadounidense las concesiones solicitadas y decidió en fa- vor de una empresa formada por algunos capitalistas mexicanos -- más emprendedores.

( 3 ( Pablo Macedo citado por Ortiz Hernan, Sergio " Los Ferroca- rriles en México " S.C.Y.T., 1974; pág. 89-90.

En 1872, se otorgó la concesión a James Eldregne para construir un ferrocarril, entre Guaymas-Hermosillo-Ures-Ojinaga, habiendo fracasado dicho proyecto.

El 20 de noviembre de 1873 se hizo un contrato para establecer una ruta férrea de México al Océano Pacífico y al " Río Grande" en el documento había una cláusula adicional para construir una línea desde el punto del ferrocarril México-Veracruz hasta las Costas Occidentales. La signataria de este convenio era la compañía de los catorce.

En los meses de noviembre y diciembre de 1874, se otorgaron dos concesiones, para construir líneas férreas que unirían al país con el norte, estas eran: México a León por Querétaro, Salamanca, Celaya y Guanajuato, fueron concedidas a la Co. Limitada - del ferrocarril Central.

La otra línea sería de León a un punto no determinado sobre el Río Bravo que pasaría por Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey; su concesionario fué el Ferrocarril Internacional de Texas.

Ambos proyectos no pasaron de ser, precisamente eso: meros proyectos, como otros tantos que hicieron otras personas.

Al llegar al régimen lerdistista a su ocaso, las concesiones vigentes pertenecían a otro tipo de inversionistas, estableciéndose una distinción por cuanto a su interés, y así hubo concesiones de interés Local o Estatal, y se habían otorgado a gobernadores y a empresas o individuos de carácter privado.

Entre las más significativas se pueden mencionar las siguientes: de Pachuca a un punto del Ferrocarril Mexicano; de Puebla a Izúcar de Matamoros y de Mérida a Progreso.

Finalmente, la asonada de Tuxtepec, interrumpió las obras ferroviarias en varias partes y dañó la red que existía en ese tiempo.

#### 1.4 EL FERROCARRIL EN EL PORFIRIATO.

Cuando Porfirio Díaz tomó el control de México, la economía con la que tuvo que enfrentarse era aun de carácter abrumadoramente agrícola. Las pocas señales de industrialización y el atraso en otras actividades tenían su origen, tanto en la falta de inversiones, como en la escasa infraestructura con que entonces contaba el país.

Para lograr el desarrollo de México, Díaz invitó a los inversionistas extranjeros a financiar el sistema mexicano de ferrocarriles, que era una necesidad muy importante para todos los renglones de la vida económica mexicana.

Así, en 1880 principia la conexión de vías férreas con los Estados Unidos, como resultado de la política porfirista en favor de las inversiones extranjeras Norteamericanas, instalándose en 1811 el Ferrocarril Southern Pacific-Fort Yuma Arizona. (4).

(4) Ortiz Hernan, Sergio. " Los Ferrocarriles de México ". S.C.Y.T. 1974; pág. 131-132.



El Ferrocarril Atchison, Topeka And Santa Fé con conexión en Dening, Nuevo México, con el Sourthen Pacific, con objeto de utilizar la vía de este último a Benson Arizona y se construyó un ramal a Nogales en la línea fronteriza en 1882, por el mismo año se abrió el tráfico del ferrocarril Texas Mexican, entre Corpus Cristi y Laredo. La empresa del Texas And Pacific en Sierra Blanca, Texas, de donde se podía llegar a El Paso, característica de las líneas férreas antes citadas, era que casi la mayoría se encontraban construidas en vía ancha, con las consiguientes ventajas económicas.

En 1880 cuando nuestro gobierno aprobó un convenio para la construcción de una línea de 1,435 kilómetros entre México-Paso del Norte, Ciudad Juárez, a la Efa Bostoniana del Ferrocarril Central Mexicano- se le dió tal concesión, cinco días después, se otorgó otra a la Constructora Nacional Mexicana, para tender dos líneas, que partiendo de la capital comunicaran con Manzanillo y Laredo.

El 14 de mayo del mismo año, se concede la tercera concesión de importancia, al Ferrocarril de Sonora, para la construcción del Ferrocarril entre Guaymas-Hermosillo y Paso del Norte, con un ramal a la frontera con Arizona. Las características y modalidades que se pactaron en las tres primeras concesiones, fueron: como plazo de vigencia 99 años al cabo de los cuales las líneas entrarían al dominio de la Nación sin pago alguno y libre de todo gravamen, pactándose una indemnización, determinada y fijada a juicio de peritos, por los depósitos, talleres y equipo rodante en existencia al vencimiento del plazo señalado.

Las empresas se obligaban a rendir informes anuales sobre los siguientes aspectos: situación financiera, el movimiento ferroviario, revisión de tarifas, transportación gratuita de correspondencia y de los-

empleados del servicio Postal.

Las empresas tenían que conservar el alambre que el gobierno instalaba para su uso en los postes telegráficos, a cambio de ello, y con el fin de estimular a las empresas, se les concedían franquicias, tales como: exenciones y subsidios económicos, derecho de expropiación por causas de utilidad pública, terrenos para instalar tramos de vía, estaciones, almacenes, etc.

Entre 1880 y 1890, se iniciaron y terminaron las troncales más importantes del país: El centro quedó unido con tres puntos de la frontera norte, Nuevo Laredo ( Nacional Mexicano ), Paso del Norte ( Central Mexicano ) y Piedras Negras ( Internacional Mexicano ). También dos líneas comunicaban la Altiplanicie Central con el Puerto de Veracruz ( Ferrocarril Mexicano o Interoceánico ) y había vías férreas en Yucatán, y en el Noroeste estaban terminadas o en buen grado de avance las líneas entre San Luis, Tampico, Guadalajara e Irapuato, Manzanillo, Col. San Blas y Tepic, Matamoros y Monterrey, Puebla y Oaxaca, y otros no menos importantes del Territorio. (5).

Hacia 1890 se contaban ya con 9,544 kilómetros de vías férreas de jurisdicción federal, para lograr lo anterior, se otorgaron concesiones a todo el que las solicitaba, sin que el proyecto a realizar, estuviese apegado a la realidad en cuanto a comunica-

(5) Ortiz Hernan Sergio " Los Ferrocarriles de México " S.C. y T. 1974, pág. 144.

ción se refiere, es decir, no se tomaba en consideración la necesidad prioritaria en ese renglón, sino que más bien se atendió a la capacidad económica del solicitante, sin importar más. Tan absurda era la política que en materia de concesiones se observó en ese tiempo que un 2 de Abril de 1890, el viejo dictador concedió a Don Joaquín D. Casasús, su gran amigo, la concesión " para construir y explotar por 99 años un ferrocarril que partiendo del Ixtaccíhuatl y pasando por el Popocatepetl, o viceversa, partiendo del volcán y pasando por el Ixtaccíhuatl, va ya a entrocarse en un punto conveniente con el Ferrocarril Mexicano o con el Interoceánico. (6).

Dada la época, proyecto imposible de realizar; con lo anterior deducimos que reinaba una anarquía completa para el otorgamiento de las concesiones y la falta de proyección realista en los tramos de vía a tender y lugares a comunicar que sin duda perjudicó el desarrollo ferrocarrilero de nuestro país.

Con el objeto de reglamentar y terminar con la anarquía en materia de concesiones ferrocarrileras, el 13 de mayo de 1891, se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dijiéndose en su jurisdicción los Ferrocarriles, que venían dependiendo de la Secretaría de Fomento, comenzando así una política restrictiva en materia ferroviaria; examinando en forma minuciosa los contratos a celebrar, tomando en consideración los tramos de vía a construir, se atendió a principios generales, interviniendo la Secretaría de Hacienda con el objeto de eliminar la política casuística que se venía llevando a cabo en este aspecto.

(6) Gill Mario. " Los Ferrocarrileros ".  
Edición. A Pleno Sol; pág.9.  
extemporáneos. 1971.

Posteriormente el 29 de abril de 1899, se promulgó la Ley sobre -  
Ferrocarriles, clasificando las vías férreas en tres categorías:

- a).- Generales de Comunicación, que podían ser de importancia principal y secundaria.
- b).- De intrés local en el Distrito Federal y los territorios.
- c).- De interés local en los Estados.

Asimismo, se estableció en dicha Ley, los requisitos para la construcción de Ferrocarriles, las causales de caducidad de las concesiones, derechos y obligaciones de los concesionarios, modalidades de las tarifas, derechos y atribuciones de la Nación y las responsabilidades penales en que se podía incurrir. (7).

Con esta Ley se ponían en práctica las ideas del Ministro de Hacienda Don. José Ives Limantour; lográndose con ello la integración al centro del país; con la misma Ley se logró limitar las subvenciones para los ferrocarriles, otorgándose ayuda únicamente a los considerados de primera necesidad e importancia.

Estructurando en gran parte el sistema ferroviario en nuestro país, se vislumbra el problema que requería de resolución de inmediato; la mexicanización de los ferrocarriles; lográndose ésta por la intervención del Ministro de Hacienda Don. José Ives Limantour ante - el dictador Porfirio Díaz, asimismo, con la decidida acción de Don. Felipe Pescador; quien con otros trabajadores ferrocarrileros, expusieron sus propósitos al Ministro de Hacienda, de estar capacitados para responder a la acción que tendiera a la Mexicanización de los Ferrocarriles, ante lo cual dicho funcionario respondió: habiendo -

(7) Ortiz Hernan Sergio. " Los Ferrocarriles de México ".  
S. . y T. 1974. pág. 151.

ordenado la fusión de los Ferrocarriles Nacionales de México, - con el Central Mexicano e Internacional, se autorizó al manejo del Ferrocarril Interoceánico, como una concesión aparte de los Nacionales de México, en el año de 1908. (8).

Para llevar a feliz término tan importante tarea, se pugno ante Don. José Ives Limantour, quien fungía como Presidente del Consejo de Administración de la nueva Cía., de los Ferrocarriles Nacionales, para que se crearan los puestos de telegrafistas - copiadore ( telegrafistas al lado del despachador en turno, - que transcribía en forma manuscrita al libro respectivo las órdenes; mismas que el despachador transmitía por hilo ), esta si tuación provocó hondo descontento en los despachadores norteamé ricanos, quienes amenazaron a la empresa con irse a la huelga, - si se constituía el puesto de "telegrafista copiadore" ante la - amenaza, Porfirio Díaz, sostuvo una reunión con Don. Felipe Pesca dor, planteándole el problema suscitado, y advirtiéndole que - pare el caso de crear los puestos citados y el personal mexicana nos no respondiera, se vería el gobierno en la necesidad de lla mar nuevamente al personal extranjero, y aparte de ello, las - relaciones entre nuestro país y los Estados Unidos, se empeora rían por ello, se dice que Díaz increpó a Felipe Pescador, de - la siguiente manera: " Quien me responde del éxito de los mexi canos;" Sin titubear un solo momento, Don. Felipe Pescador res pondió de inmediato: " señor presidente respondo a usted con - mi cabeza" (9), acto seguido y ante tal manifestación se ordenó

(8) Revista Ferronales Núm. 7. Tomo LIV, Julio 1974, pág. 10 - "Entrevista con Don. Benjamin Méndez".

(9) Revista Ferronales. op. cit.

la creación de los telegrafistas copiadore.

Durante la etapa Revolucionaria los Ferrocarriles sufren grandes daños materiales. El funcionamiento de los Ferrocarriles estuvo sujeto a múltiples inconvenientes y riesgos; a los enormes daños causados por las operaciones militares, se añadieron los que se originaban en la corrupción y el dispendio, así como las que fueron producto del mantenimiento inadecuado.

Se acostumbró durante la época que los bandos militares en pugna, incautaban las líneas tendidas en territorio sobre el cual dominaban, de donde se desprende que los trenes eran utilizados a veces como transporte y otras de las veces como campamentos. La depredación de que era objeto el equipo rodante no tenía límites, así como la destrucción de cientos de vías férreas por la acción de la dinamita, a fin de evitar en cierta forma la destrucción total del transporte ferroviario, Don. Venustiano Carranza quien teniendo el control de la mayoría de los Ferrocarriles que corrían rumbo al Sur, decidió crear la Dirección General de Ferrocarriles - Constitucionalistas, con el objeto de que dicho organismo administrase los ferrocarriles del país. Y por lo que respecta a los del norte de la República, éstos eran controlados por las fuerzas de Francisco Villa. Separados así los servicios y merced al fin que se les destinaba, a la postre resultaba un equipo deficiente y en gran parte destruido, así como la desaparición de grandes tramos de vía férrea que vinieron a obstaculizar el funcionamiento del sistema ferroviario Nacional.

## LOS FERROCARRILES EN LA ACTUALIDAD.

Superada la etapa de la lucha armada, sobreviene la reconstrucción de los daños causados, análisis de la deuda ferrocarrilera que ya para entonces había aumentado en forma considerable, teñiéndose que concertar nuevos convenios para prorrogar los plazos de pago, incrementándose como consecuencia los réditos pactados originalmente con los bancos extranjeros.

El estado financiero de los Ferrocarriles, se veía gravado con la operación de equipo deficiente y la anarquía administrativa en que se encontraban, por lo que, el Gobierno Federal, con el presidente Lázaro Cárdenas en el poder, decretó la expropiación de los Ferrocarriles Mexicanos el 13 de junio de 1937, terminando así la dualidad administrativa en que se encontraba y constituyéndose en esta forma, en julio del mismo año, el Departamento Autónomo de Ferrocarriles, administrando los ferrocarriles y sus propiedades a partir del mes de diciembre de dicho año. - El 10. de diciembre de 1938, se creó la Administración Obrera de los Ferrocarriles, dejando en manos de los trabajadores el manejo y control de los Ferrocarriles; sin embargo " La falta de experiencia para llevar a efecto la administración trajo como consecuencia la desaparición de la administración obrera de los Ferrocarriles según decreto del 24 de diciembre de 1940, del presidente de la República Manuel Avila Camacho, constituyéndose a su vez, el tipo de empresa descentralizada actual" (10).

(10) Gill Mario. " Los Ferrocarrileros " ed. extemporánea. 1971. pág. 26-28. colec. A pleno Sol.

Los Ferrocarriles de México, como organismo público descentralizado, desde el gobierno del presidente Manuel Avila Camacho hasta la fecha y de acuerdo con la política de unificación se guiado por las posteriores administraciones, cuentan con 5 - Ferrocarriles fragmentados en todo el país y son:

- a).- Ferrocarriles Nacionales de México.
- b).- Ferrocarriles del Pacífico.
- c).- Ferrocarriles Chihuahua al Pacífico.
- d).- Ferrocarriles Unidos del Sureste.
- e).- Ferrocarriles Sonora-Baja California.

#### 1.6 PRIMERAS ASOCIACIONES DE TRABAJADORES FERROCARRILEROS EN LA RE PUBLICA MEXICANA.

El sistema ferroviario de nuestro país iba progresando paulatini namente; sin embargo, los trabajadores ferrocarrileros no progresaban, continuaban prestando sus servicios bajo las peores condiciones y soportando injusticias, vejaciones y discriminaciones de parte de la empresa, administrada en mayor parte por personal extranjero. Contra tales arbitrariedades todavía los trabajadores mexicanos no se rebelan, aún estaban lejos los - días de Cananea y Río Blanco; aún la organización de clase era endeble para la lucha por sus derechos sociales.

Es hasta 1887, cuando se empieza a esbozar el germen de la organización. En efecto, en ese año un pequeño grupo de trabajadores ferrocarrileros de la especialidad de garroteros, fogongos y Telegráfistas de Nuevo Laredo, Tamps., con el propósito de organizar por primera vez a los trabajadores del ramo, deci



dieron formar " La primera Sociedad Ferrocarrilera Mexicana". - Sin embargo al poco tiempo de ser constituida se disolvió como consecuencia de la presión que en diferentes formas ejercieron sobre ella, las diversas asociaciones norteamericanas que en esa época proliferaban en nuestro país.

Este primer acontecimiento organizativo por parte de los trabajadores del riel, constituye en realidad, el movimiento precursor de las asociaciones que más tarde habrán de surgir en México, como ejemplo las siguientes:

- 1o.- En 1889, en San Luis Potosí, " LA ORDEN SUPREMA DE EMPLEADOS FERROCARRILEROS MEXICANOS" .
- 2o.- El 28 de agosto de 1900, en Puebla, Pue., " LA UNION DE MECANICOS MEXICANOS " .
- 3o.- El 8 de Junio de 1907, en México, " LA ALIANZA DE FERROCARRILEROS MEXICANOS " .
- 4o.- El 28 de Julio de 1911, en Aguascalientes, " LA UNION INTERNACIONAL DE COBREROS Y HOJALATEROS FERROCARRILEROS " .
- 5o.- El 12 de mayo de 1913, " LA CONFEDERACION DE GREMIOS MEXICANOS " .
- 6o.- El 18 de diciembre de 1918, " LA ALIANZA DE SOCIEDADES GREMIALES FERROCARRILERAS " .

La unión de Mecánicos Mexicanos, fué creada a iniciativa de T. - Larrey, trabajador que había adquirido cierto grado de preparación durante su militancia en las logías masónicas, es en una de ellas donde se redactaron las bases para la constitución de dicha unión.

Esta sociedad fué embrión del Sindicato de Trabajadores de la Ferrocarrilera Mexicana.

Considerada como la primera sociedad de resistencia; habiendo -  
llevado a cabo diversos trabajos tendientes al beneficio del -  
gremio ferrocarrilero, duro tres años, ya que se desintegró co-  
mo resultado de las divisiones internas de sus componentes. Pos-  
teriormente fué reorganizada por el incansable trabajador, Sil-  
vino Rodríguez, quien reaviva los principios e ideales que ori-  
ginalmente se habían fijado, como lo eran la defensa de los de-  
rechos del trabajador ferrocarrilero mexicano, siempre explota-  
do. (11).

" La Alianza de Ferrocarrileros Mexicanos ", surgió a la vida -  
como consecuencia de la disolución de una logia masonica. Cua-  
tro años despues de haber iniciado sus trabajos, agrupaba a -  
15,000 trabajadores y además contaba ya con el reconocimiento -  
oficial, por parte de la administración de las líneas Naciona-  
les.

Esta sociedad fué muy prolífica, pues instaló sucursales en di-  
ferentes partes de la República Mexicana; promovió la instale-  
ción de tres cajas de ahorro y editó su periódico informativo "  
Alianza ", cuyo primer número salió a la luz pública el 10. de-  
enero de 1910.

" La Confederación de Gremios Mexicanos " se integró con la -  
Unión de Conductores, Maquinistas, fogoneros y garroteros, So-  
ciedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrile-  
ros, Unión de Mecánicos Mexicanos, Unión de Caldereros y apren-  
dices Mexicanos, Gran Liga de Carpinteros, Unión de estibadores  
y Jornaleros de Veracruz, Unión de Cobreros y Hojalateros, - -  
Unión de Pintores y la Unión de Moldeadores y Modelistas; ha-

biendose puntualizado en su declaración lo siguiente:

" Todas las sociedades representadas por las que al calce firman quedan obligadas a presentarse incondicional ayuda, contra todas las dificultades y obstáculos que puedan encontrarse en el transcurso de sus existencia y estarán asimismo, obligadas a protestar todas en masa cuando alguna de ellas sea víctima de algun atropello, sea este de parte de quien fuere" .

(12) . Considerárase a este Confederación como el antecedente - del Sindicato Unico de la Industria Ferrocarrilera.

El 12 de marzo de 1916 se fundó la Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros; la Gran Orden editó su periódico informativo, " El Irenista " procurando a trevez del mismo, orientar a los trabajadores Ferrocarrileros y al proletariado en general. No obstante haber sido una sociedad que agrupaba a casi la mayoría de los gremios de trabajadores de las diversas especialidades, obtuvo el reconocimiento oficial por parte de los Ferrocarriles Constitucionalistas y del Ferrocarril Mexicano, hasta 1917.

Fué una de las pocas organizaciones, quizá la única, que envió sugerencias al Constituyente de Querétaro, para que fuesen incluidas en las reformas a la Carta Magna, entre los postulados favorables a la clase trabajadora se proponían:

(12) Gill Mario. " Los Ferrocarrileros ".  
ed. Extemporáneos. 1971. pág. 44.

- 1o. Mexicanización completa del personal ferrocarrilero.
- 2o. Enseñanza racionalista y obligatoria.
- 3o. Jornada de trabajo de ocho horas.
- 4o. Exclusión del trabajo de los niños menores de catorce años.
- 5o. Tribunales de Arbitraje, en los que la representación obrera iguale en número a los representantes patronales y estatales, unidos para intervenir en la solución de los conflictos obrero-patronales.
- 6o. Jubilación por antigüedad.
- 7o. Indemnización por accidentes de trabajo.
- 8o. Reconocimiento del derecho de huelga.
- 9o. Casas baratas e higiénicas para los obreros. (13).

En las sociedades anteriormente citadas, se perfilaba cierta - influencia de las organizaciones norteamericanas desaparecidas; sin embargo hubo algunas excepciones, como el caso de las sociedades que enseguida menciono, y a las que se les trataba de imprimir cierta tendencia federalista:

1. La Confederación de Sociedades Ferrocarrileros de la República Mexicana.
2. La Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros.
3. La Federación Nacional Ferrocarrilera.

La Confederación de sociedades, fué la organización más importante de la época, contaba con casi 28,000 afiliados, agrupados por oficios, con autonomía interior y en sociedades Mutualistas, integrábase esta sociedad por los siguientes grupos: Alianza de - Ferrocarrileros Mexicanos, Asociación Nacional de Moldeadores y Ayudantes, Orden de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, So-

(13) Gill Mario. "Los Ferrocarrileros".

Ed. Extemporáneos 1971. pág. 44. op.cit.

ciudad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros, Sociedad Ferrocarrilera de Conductores, Jefes de Patio y Garroteros, Unión de Auditores de trenes Ferrocarrileros, - Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía, Unión Internacional de Caldereros y Ayudantes, Unión Internacional de Cobre—ros, Hojalateros y Ayudantes, Unión Mexicana de Mecánicos, - Unión de Modelistas de los Estados Unidos Mexicanos, Unión de Pintores Mexicanos, Unión de Pintores Mexicanos, Unión de Car—pinteros y Similares, Unión de Albañiles y Ayudantes, Auxilia—res del Departamento Mecánico, Unión de Conductores de Express, Unión de Cargadores de Express y la Unión de Veladores de Má—quinas de la República Mexicana.

La Unión de Conductores, maquinistas , garroteros y fogoneros fué siempre una agrupación independiente, con 4,000 socios, - de entre ellos, el mayor número era el encargado directo del manejo de trenes en el país, constituyó esta Unión, el nervio central de las demás asociaciones ferrocarrileras del país.

Por último la Federación Nacional Ferrocarrilera, que perten—ció a la C.F.O.M., contaba con 8,000 miembros aproximadamente y estaba integrada en la siguiente forma: Alianza de emplea—dos de express, Unión de Caldereros y Aprendices Mexicanos, - Unión Sindical de Auditores de Trenes, Sociedad de Mecánicos—Ferrocarrileros Mexicanos, Unión de Cargadores de Ferrocarril y Express, Alianza de empleados y obreros del Ferrocarril del desagüe del Valle de México, Agencia Nacional de Publicacio—nes, Gran División del Norte, Agencia Comercial de Publicacio—nes, Gran División del Centro y Sureste, Bloque de Trenistas—

Militares, Sindicato de empleados y obreros del Ferrocarril de Monte Alto y la Sociedad Ferrocarrilera Departamento de Vía. - (14).

#### 1.6.1 PERIODO DE HUELGAS.

Organizados en cierta forma ya los trabajadores ferrocarrile—  
ros, aún cuando no en un sólo grupo como se había pretendido —  
desde un principio, pero ya la gran mayoría concientes de sus—  
derechos y con más espíritu combativo, empiezan a plantear —  
una serie de huelgas para reclamar prestaciones, tales como —  
aumentos en sus salarios, igualdad de condiciones, etc., y es—  
así como en 1903 se inicia el movimiento de huelga por parte de  
los trabajadores del Ferrocarril Interoceánico, no obstante —  
las amenazas de la empresa, los trabajadores no claudicaron, —  
habiéndose logrado el término de dicho movimiento, la satisfac—  
ción parcial de sus demandas.

La unión Mexicana de Mecánicos dirigida por Don. Silvino L. Ro  
dríguez, se lanza en 1906, a la huelga, siendo esta organiza—  
ción una de las más combativas, por lo que con base en ello, —  
se formulaban peticiones como las que al calce transcribo:

- 1o. Reconocimiento de la Unión por parte de la Empresa.
- 2o. Pago igual por trabajo igual a mexicanos y estadounidenses.
- 3o. Fijación de la jornada de trabajo.
- 4o. Despido sólo por causa justificada y previa audiencia con —  
intervención de la unión.

(14) Lombardo Toledano, Vicente. " La Libertad Sindical en Méxi—  
co ". Colecc. Obras Escogidas. 1927; pág. 171-178-181-182.

5o. Reposición en sus empleos a todos los trabajadores cesados por tomar parte en la huelga. (15).

Este movimiento que tuvo gran resonancia en el ámbito ferrocarrilero, había logrado a su terminación, con la reinstalación de los trabajadores despedidos, algunos aumentos en los salarios y el principio de igualdad plenamente respetado, considerándose por trabajo igual salario igual.

" Otra de las huelgas de importancia, lo fué la del 20 de Abril de 1908, planteada por la Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril, habiéndose extendido dicho movimiento a los garroteros, fogoneros, caldereros y otros gremios del Ferrocarril Nacional. Porfirio Díaz en el poder, mando detener a los dirigentes del movimiento citado, hecho lo anterior, en forma automática, se disolvió este movimiento huelguístico. (16).

De junio a julio de 1920, en que se reunió la VI Convención de Ferrocarriles, se discutió y aprobó el Contrato de Trabajo, presentado por la Alianza de Trabajadores Ferrocarrileros, lográndose con ello, un aumento en los salarios, del 25 al 60%.

En 1922, las diversas sociedades confederadas, celebran nuevos contratos de trabajo, incluyéndose ya al personal oficinista,-

(15) Gill Mario. " Los Ferrocarrileros". Ed. Extemporáneos. - 1971. pág. 54-55 y 56.

(16) pág. 56-60. op. cit.

Datos tomados en parte de la obra "El Movimiento Obrero - Ferrocarrilero Mexicano, 1850-1943, Marcelo N. Rodea". ed. particular

especialidad que el 15 de noviembre del mismo año, obtuvo la -  
firma de su primer contrato de trabajo.

El III Congreso Ferrocarrilero, celebrado en noviembre de 1926,  
transformó la Confederación de sociedades Ferrocarrileras de -  
Transportes y Comunicaciones ( C.T.T. ), iniciando sus activida-  
das con la huelga general planteada por la clase trabajadora, y  
no obstante haber sido reprimidos durante por la dictadura - -  
callista que trataba por todos los medios de acabar con ese mo-  
vimiento, ello no lo consiguió a través del sistema empleado, -  
sino que la respuesta fué que "El 17 de septiembre de 1927, se-  
emitió un decreto creando la Junta Federal de Conciliación y Ar-  
bitraje la que inmediatamente de entrar en funciones, declaró -  
inexistente la huelga". (17).

Posteriormente la Junta modificó la Ley en el sentido de que -  
lo misma, se declaraba competente para conocer por medio de sus  
especiales, de los conflictos que se suscitaban entre socieda-  
des promoventes con la empresa de los Ferrocarriles Nacionales-  
y del Mexicano.

Otros acontecimientos, vinieron a agravar la situación de los -  
trabajadores Ferrocarrileros Mexicanos, como por ejemplo: en -  
1929, por instrucciones del General Plutarco Elías Calles, en-  
cargado interino de la Secretaría de Guerra y Marina, se ordenó  
que fueran separados del servicio, aproximadamente 10,432 traba

(17) Gil, Mario. " Los Ferrocarrileros ". editorial. Extemporá-  
neos. 1971. pág. 72.



jadores, en provisión de que hubiesen tenido relación con los -  
trabajadores huelguistas. (18).

El 10. de junio de 1929, la Confederación de Transportes y Comu-  
nicaciones, celebró una sesión invitando a la misma, a la Orden  
de Maquinistas y Fogoneros de Locomotoras, así como a la Unión-  
de Conductores, Maquinistas, Fogoneros y Carroteros, lográndose  
de dicha reunión, que ambas agrupaciones pasaran a formar parte  
de la Confederación primeramente citada.

La Confederación de Transportes y Comunicaciones, inició gestio-  
nes tendientes a reinstalar a los trabajadores separados en la-  
huelga de 1927, lo que se obtuvo así como el reconocimiento de-  
sus derechos escalafonarios, para lograr plenamente lo anterior,  
el C. Presidente de la República, giró instrucciones al gerente  
de los Ferrocarriles Don. Mariano Cabrero, en ese sentido, me-  
diante la circular Núm. 64, habiéndose cancelado la misma por -  
el propio gerente, comenzando por aclarar con dicho funcionario,  
sobre la contradicción de dichas instrucciones, con lo dispues-  
to por el Ejecutivo Federal primeramente, no lográndose esto, -  
ya que fué substituído del cargo tiempo después, por el Ing. -  
Sánchez Mejorada, a quien también se le planteó el problema, ne-  
gándose a dar solución al mismo, argumentando desconocimiento -  
absoluto del mismo.

(18) N. Rodea, Marcolo. " El Movimiento Obrero Ferrocarrilero "  
1890-1943. Ed. particular.

El Licenciado Emilio Portes Gil, dispuso que se integrara una comisión, compuesta por representantes del Gobierno, Empresa y obreros, para que mediante el estudio respectivo, se ordenara lo conducente; el resultado fué la reinstalación a sus puestos de casi la mayoría de los trabajadores separados.

Terminando así, el período de organización y luchas de la clase trabajadora ferrocarrilera que abarca de 1890 a 1930, es decir, hasta antes de la formación del Sindicato de Trabajadores de la República Mexicana.

La diversidad de los gremios ferrocarrileros existentes, separados unos de otros, tenía como inconveniente, de que no fuera posible un planteamiento colectivo de los problemas que se afrontaban, por lo que se pensó, y a fin de proyectar en la mejor forma posible las prestaciones de los trabajadores, formar un organismo que englobara a todos los ferrocarrileros, desconociéndose a la Confederación de Comunicaciones y Transportes, por incapacidad de la misma, así tuvo que convocarse la celebración del IV Congreso Ferrocarrilero, el 16 de junio de 1932, y estando en funciones dicho Congreso se declaró la Constitución del Sindicato Unico, asentándose en la cláusula I, del pacto constitutivo, lo siguiente: (19).

" Los Sindicatos gremiales que hasta el presente tuvieron bajo su control a los trabajadores de las diversas especialidades de la industria ferrocarrilera, justificaron su existencia y cumplieron su misión histórica, la experiencia derivada de la acción de estos organismos demuestre que el eslabonamiento

(19) N. Fodea Marcelo. " El Movimiento Obrero Ferrocarrilero". Ed particular. 1890-1943 (datos tomados de esta obra).

miento de las fuerzas gremiales bajo el sistema federal no responde ya a las necesidades sindicales del momento y no satisface en consecuencia las justas aspiraciones de los trabajadores, ( 20 )- " leída el acta constitutiva, el secretario de acuerdos dijo: "habiendo sido aprobada el acta que acaban de oír, por unanimidad de votos y en mi carácter de secretario de acuerdos y en nombre de este IV Congreso Ferrocarrilero, declaro solemnemente que hoy -- día 13 de enero de 1933, siendo las diez horas, queda constituido el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, que entrará en funciones y tendrá personalidad jurídica al día primero de febrero próximo quedando integrado con aproximadamente 35,000 trabajadores, terminando así con la lucha desorganizada, y a veces mal encauzada, de las distintas organizaciones -- que hasta antes habían existido, y que permitió que el movimiento obrero Nacional adquiriera una posición de primer orden al consolidar a la clase trabajadora ferrocarrilera en un sólo grupo.

#### 1.7 ANTECEDENTES SOBRE HABITACIONES PARA TRABAJADORES FERROCARRILEROS

Como es sabido la Revolución Mexicana, tuvo diversas dimensiones, en cuanto a los propósitos que persiguieron sus autores.

De ella podemos destacar, tres aspectos principales que son: el político, el campesino-agrario y el obrero industrial.

La demanda fundamental con respecto al problema político fué derog

(20) Gill, Mario. " Los ferrocarrileros." ed. 1971, extemporáneos--pág. 51.

N. Rodea Marcelo. notas tomadas su obra " El Movimiento Obrero Ferrocarrilero " 1890-1943.

gar definitivamente el sistema reeleccionista que había permitido a Porfirio Díaz prolongar su estancia en el poder por un período que abarcó casi la vida de una generación de mexicanos.

Después, el aspecto que más destacó en las demandas de los sectores revolucionarios fué la situación del campesino y la necesidad de distribuir la tierra.

Otro de los aspectos en que se manifestó la inconformidad revolucionaria fué el relativo al problema obrero. La industrialización del país había comenzado durante el porfiriato; ciertas actividades industriales habían alcanzado alguna importancia, especialmente la industria textil, la ferrocarrilera, así como la metalúrgica con base en la minería tradicional y otras industrias.

En este último aspecto, la inconformidad de los trabajadores se concentró en la forma en que eran explotados por sus patrones: bajos salarios, falta del reconocimiento del derecho a organizarse y ninguna prestación de orden social.

La conclusión del proceso revolucionario encabezado por Don Francisco I. Madero fué la Constitución de 1917, en la que se plasmaron esos aspectos referidos, o sea, el artículo 27 que recogió las demandas en materia agraria y el 123 las cuestiones laborales.

Notas tomadas de la obra: " Breve historia de la Revolución Mexicana de Silva Herzog Jesús.

Notas tomadas del IV Informe de Gobierno del presidente Luis Echeverría Álvarez ed. Consejo Editorial Campesino C.N.C.

Conviene detenerse un poco en este último artículo (123), por el tema que nos ocupa y para señalar algunas cuestiones con respecto a la génesis del apartado que hace referencia a las habitaciones para los trabajadores.

México ha tenido desde principios de este siglo una gran preocupación por resolver el problema habitacional. En efecto el primero de Julio de 1906 se proclamó el Programa del Partido Liberal-Mexicano, suscrito por Ricardo Flores Magón; en ese documento — histórico, en el capítulo relacionado con la cuestión laboral, — se aboga por una protección mayor para los obreros y en otros — apartados se considera la necesidad de que se proporcione a los trabajadores alojamientos higiénicos. La influencia de este programa fué decisiva posteriormente, para que los Legisladores del Congreso Constituyente, reunidos en Querétaro en 1917 para elaborar la Constitución General de la República, la tomaran en cuenta. De ahí que ese aspecto en materia de casas habitación aparezca en la fracción XII del artículo 123 de nuestra Carta Magna, — mismo que establece la obligación de los patronos para proporcionar habitaciones cómodas e higiénicas a sus trabajadores. Sin embargo, este precepto constitucional no fué cumplido pese a las regulaciones legales que al respecto se intentaron.

El propio Presidente de la República, corrobora lo que arriba se menciona, al señalar en su Cuarto Informe de Gobierno lo siguiente

Datos tomados del IV Informe de Gobierno del C. Presidente de la República. Lic. Luis Echeverría Álvarez edit. C.N.C.

te: " Entre muchas reformas Constitucionales que ustedes establecieron se dirigió a los diputados constituyentes del 17, presentes en el recinto legislativo-hasta ahora ha sido posible, con una mayor ordenación, (seguramente por eso apenas estamos comenzando) iniciar los programas de habitación para los obreros y campesinos de México"

Como hemos visto, en general no se instrumentó una política en materia de viviendas.

Sin embargo, mucho antes del proceso revolucionario, en plena época porfirista, se observaron ciertas manifestaciones de este tipo que entre paréntesis, difícilmente se les puede denominar viviendas, tal era el caso de las llamadas " casas portátiles", las carpas y los carros denominados "condenados" que por su pequñez obligaban a quienes las habitaban al hacinamiento y a la consecuente insalubridad.

Este tipo de " vivienda" que otorgó la empresa de los ferrocarriles era explicable por la situación que prevalecía en ese tiempo-época del porfiriato, pues conseguir empleo en realidad significaba ser privilegiado, de tal forma que una habitación era una cuestión secundaria. Por otra parte no hay que olvidar que en este período la discriminación contra el trabajador mexicano fue otra de las situaciones que enfrentó el mexicano. Para ilustrar este punto, citó uno de los pasajes del Libro Breve Historia de la Revolución Mexicana, por Jesús Silva Herzog que hace referencia a este hecho:

" Tú eres americano, sí señor.

Pese usted y siéntese: que son ruedas, : Unas cosas redondas.

Dónde va la lumbre: en el fogón.

Para donde caminan las ruedas: para adelante.

Es bastante usted puede ser maquinista. "

" Que es usted, Mexicano.

Oh, tú molestar mucho todo el tiempo-sabes tú inglés : No, señor.

Que cantidad de combustible consumirá una locomotora corriendo a doce leguas por hora y subiendo una pendiente de 3% con presión de 100 libras, cuál sería el número de calorías desarrolladas, -- cuál es el consumo de agua y aceite. Cuál la fricción sobre los rieles, cuál el trabajo de los embolos y el número de vueltas de las ruedas, cuál es la cantidad de vapor que se consume en una subida de 4% y dos leguas de longitud señor, no sé, porque me preguntas muchas cosas y de una vez.

Ah, tú mexicano, no saber nada, Tú muy animal, necesitar muchas patadas, Tú no servir para maquinista".

Existe otro antecedente, el más significativo y quizás el más importante, por lo insólito para su época (1904): En el pueblo Nagzeri población situada al Noroeste de Coahuila, centro minero por excelencia; fuente de trabajo de por lo menor 5 mil familias. Durante ese año la compañía Phelps Dodge & Co., adquiere los derechos de explotación minera de ese lugar. Lo que origina que se abran vías férreas para comunicar esa población con Douglas Arizona, a fin de transportar los metales. Dicha empresa establecía un programa de mejoramiento social para los trabajadores en los siguientes términos:

L. Terán Guahuténoc.

(11) García, Jesús. Heredero de Nagocer " ed. 1967, publicidad creativa, S.A.

- a). Proporcionar casas decentes a sus trabajadores.
- b). Prestar servicios gratuitos. (21).

Se ha dicho que esta empresa estableció este programa de mejoramiento social, con el fin de ejercer una acción más directa sobre los trabajadores y como una forma de retener la mano de obra barata. Por las características políticas, económicas y sociales que imperaban en ese período. Sin embargo este programa por ser el primer antecedente, incluso precursor real del apartado XII que más adelante aparecería en el artículo 123 Constitucional, significó un gran estímulo para la clase obrera mexicana.

(21) L. Teran, Cuauhtemoc: " Jesús García Heróe de Nacození" Ed. 1962, publicidad creativa, S.A.



## CAPITULO II

### REGIMEN CONSTITUCIONAL SOBRE LA VIVIENDA EN MEXICO.

- 2.1 PROYECTO DE LEY PARA LA CONSTRUCCION DE CASAS PARA OBREROS Y EMPLEADOS PRESENTADA AL CONGRESO DE LA UNION POR EL C. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, ALVARO OBREGON EN 1921.
- 2.2 ESTUDIO DE LA FRACCION XII DEL ARTICULO-123 CONSTITUCIONAL.
- 2.3 ESTUDIO DE LOS ARTICULOS 136 A 153 DE LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO ( REFORMADA).

REGIMEN CONSTITUCIONAL SOBRE LA VIVIENDA EN MEXICO.

- 2.1 PROYECTO DE LEY PARA LA CONSTRUCCION DE CASAS PARA OBREROS Y EMPLEADOS, PRESENTADA AL CONGRESO DE LA UNION, POR EL C. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, ALVARO OBREGON, EN 1921.

Este proyecto de Ley para construcción de casas, es el primer intento que jurídicamente se hace para reglamentar, lo que los Constituyentes de Querétaro, introdujeron en nuestra Carta Magna de 1917; por ello me parece importante su revisión y comentario, sobre todo por el propósito central de esta tesis.

Por consiguiente, describo a continuación tal proyecto:

" Ciudadanos Secretarios de la honorable Cámara de Diputados Presentes: " Al solicitar del H. Congreso de la Union la autorización que necesito para comprometer el crédito Nacional, hasta por la cantidad de 10 millones de pesos, destinada a garantizar la misma suma que se invertirá en la construcción de ceras y habitaciones para obreros y empleados y demás personas de la clase media, inhabilitados por su propia situación pecuniaria, para adquirir o edificar sus hogares, espero tanto de la deferencia de las Cámaras Colegiadoras como de su reconocido celo por el bién del público, que se servirán dispensar a este asunto atención preferente, por tratarse de una materia de resolución inmediata y obvia.

A nadie oculta que la carestía de los alquileres y el alto precio de los lotes urbanos y <sup>b</sup>suburbanos, así como de los -

materiales de construcción, y sin que tenga la menor parte - en este malestar económico el inmoderado afán de lucro de la mayoría de los propietarios, han puesto las casas destinadas a habitaciones fuera, del alcance no ya de los obreros a jornal, sino de los empleados y de las familias de la clase media, cuyos elementos de subsistencia no se hayan en relación con las necesidades actuales de la vida. Una de estas necesidades y por cierto de las más urgentes es la de proporcionarse cada cual asimismo y a su familia, habitaciones cómodas e higiénicas, bañadas de sol, bien ventiladas y suficientemente espaciosas para garantizar la conservación de la salud y la prolongación de la vida.

En distintas Naciones de alta cultura, los legisladores se han preocupado hondamente por este problema y su solicitud, en orden al fomento de la salud y protección de la vida de los habitantes ha sido tal, que han llegado hasta declarar - punible, tanto para los propietarios como, para los inquilinos, el simple hecho de que las piezas destinadas a alojamiento, no tengan determinada capacidad en metros cúbicos de aire respirable por persona.

Sin perjuicio de volver más tarde sobre este asunto, para - llenar la atención de ambas Cámaras a la necesidad de adoptar una legislación análoga por lo que toca a las casas destinadas a habitación en toda la República, y principalmente - en el Distrito Federal, el objeto de la presente iniciativa, por ahora se reduce a dar facilidades a constructores y empresarios para remediar en parte los graves males que acabo-

de apuntar, edificando casas baratas, cómodas e higiénicas que substituyan ventajosamente a las actuales de vecindad o departamentos y viviendas, notoriamente inadecuadas e insalubres y cuya adquisición en propiedad definitiva, no solo quede al alcance de las clases sociales a que me he referido, tan maltratadas por el actual malestar económico, sino que pueda obtenerse insensiblemente con el pago de las mismas rentas y en plazos no menores de diez ni mayores de veinte años.

También le parece factible al Ejecutivo a mi cargo, obtener entre otras condiciones favorables a las familias de los inquilinos, la oportunidad de adquirir el pleno dominio de estas nuevas habitaciones, aún antes del vencimiento de los plazos dichos, en el caso de defunción del arrendatario y por el simple hecho de realizarse esta condición; aparte de combinar tal ventaja con la de ciertos seguros, sin desembolso alguno extra por concepto de primas, a base de que los mismos sean exigibles a la muerte del inquilino o al vencimiento del plazo y cumplimiento íntegro del contrato de arrendamiento de la casa.

Las bases para la amortización del valor de las fincas, que será de mil quinientos, de dos mil, de tres mil, y de cinco mil y de diez mil pesos, con seguro para el caso de muerte o para el caso de vencimiento del plazo y cumplimiento íntegro del contrato, pruebas que es posible para las compañías operadoras; cobrar por arrendamiento de las fincas y sobre el costo original de la construcción, un porcentaje mensual cuyo pago quede al alcance del obrero, del empleado y de cualquier jefe de familia de la clase media, y que quedando comprendido en

ese porcentaje, tanto al interés del valor de la finca, como la prima mensual del seguro de que se trate, pueda el inquilino obtener insensiblemente y con poco esfuerzo el pleno dominio de su nuevo hogar, con más un seguro de cierta consideración. Efectivamente las compañías operadoras cobrarían, como el máximo el dos por ciento mensual en los contratos de quince años, y el uno setenta y cinco por ciento mensual en los de veinte años; con derecho el inquilino a un seguro de un valor igual al de la construcción que adquiera, que constituirá para una familia en momentos críticos o difíciles de la vida, una tranquilidad y un alivio.

Como se ve, los arrendatarios en el plan que he esbozado, no harán erogaciones por concepto de rentas superiores a los alquileres que actualmente se están pagando por casas incómodas e insalubres; y adquirirán en cambio, la doble ventaja de obtener al vencimiento del contrato las fincas que habitaron en pleno dominio, y de recibir por concepto de seguro una suma en efectivo, o la perspectiva de legar a sus familiares a su fallecimiento, la misma propiedad de la finca, aún antes de vencerse el plazo estipulado.

Sin necesidad de descender a ulteriores detalles, puedo asegurar a las Cámaras, que sometido este plan al criterio de peritos en la materia, le han dado su entusiasta aprobación, y por lo mismo, ya lo he estado tratando con algunas empresas constructoras y tengo la firme convicción de que estas se allanarán de muy buena voluntad a proporcionar a los inquilinos todas las ventajas y facilidades que para ellos en-

traña esta iniciativa de Ley. Por lo demás, los inconvenientes generales del plan que el Ejecutivo tiene la intención de desarrollar a este respecto están trazados con tal claridad y precisión en las bases que tengo el honor de someter a ese H. Congreso, que sería ocioso y nimio añadir otros comentarios, ya que aquellas por sí solas, se explican y justifican plenamente.

Dabo, no obstante, observar que la emisión de bonos la hará la compañía o compañías constructoras para llevar a cabo el plan indicado, exige imperiosamente la garantía y responsabilidad del Gobierno Federal, pues para llevar a feliz término la operación proyectada sería menester invertir un capital no menor de 10 millones de pesos, según los datos ciertos y cálculos aproximados que he tenido a la vista y fácilmente se comprende que nadie querría acometer una empresa de tanto relieve, sin una garantía adicional que le sirviese de estímulo para la inversión de su dinero, principalmente si se toma en cuenta el elemento del seguro que entra en la combinación como ya he dicho, y que constituya indiscutiblemente una de las ventajas que obtendrán los inquilinos y que será incentivo, no despreciable por cierto, para la colocación rápida entre el público, de todos los nuevos hogares, a medida que se vayan construyendo.

Como por otra parte, la emisión misma quedará garantizada a su vez por el valor de las construcciones, las cuales se emprenderán bajo la vigilancia estricta de las correspondientes secretarías de Estado, con sujeción a contratos escritos y sobre planos

y especificaciones técnicas, todo cuidadosamente estudiado y redactado, es evidente que el Gobierno de la Unión no correrá el menor riesgo de comprometer, como lo propongo, el crédito Nacional, por diez millones de pesos como garantía de dichos bonos.

No está por demás añadir que la Secretaría de Hacienda y la Contraloría General de la Nación cuidaran, como es su deber hacerlo todas y cada una de las emisiones de bonos, no sólo para que estas no excedan del valor total de que se ha hablado, sino para que correspondan justo y exactamente, en cantidad y plazos de redención, a las diversas operaciones con que se relacionen, y para que sean congruentes, por lo mismo, con el valor de las construcciones que respectivamente estuvieron garantizando.

Por lo expuesto, me honro en someter a la ilustrada consideración del H. Congreso la siguiente :

#### INICIATIVA DE LEY.

Artículo 1. Se faculta al Ejecutivo de la Unión para que autorice a una o varias compañías constructoras de fincas destinadas a habitación, a emitir bonos en las condiciones que después se expresarán, hasta por la suma de diez millones de pesos oro Nacional, con la garantía del erario Nacional.

Artículo 2. La compañía o compañías que se organicen con los objetos indicados en los artículos anteriores, deberán sujetarse para su funcion

namiento a las siguientes :

a) Podrán celebrar contratos de arrendamiento y promesa de venta por 10,15 y 20 años , respecto de las fincas que construyan, cobrando como renta mensual el dos cincuenta por ciento, el dos por ciento y el uno setenta y cinco por ciento respectivamente, sobre el valor original de la finca materia de este contrato, quedando incluidos en ese porcentaje la amortización del capital, el precio del arrendamiento y la prima por concepto de seguro.

b) Se estipulará que al vencer el plazo del contrato de arrendamiento y promesa de venta y siempre que el arrendatario hubiere cubierto las pensiones correspondientes, adquirirán el pleno dominio de la finca y recibirá de la compañía, por concepto de seguro, una suma de dinero igual al costo de la finca, materia de este contrato.

c) En caso de que el arrendatario falleciere después de firmado el contrato, la finca por ese sólo hecho, pasará a ser de la exclusiva propiedad de la persona o personas que él hubiere designado, siempre que al ocurrir el fallecimiento se encontrare al corriente en el pago de las pensiones estipuladas, o que los beneficiarios cubren las que estuviere adeudando.

d) En los casos de que el contrato de arrendamiento y promesa de venta no incluyan el seguro las pensiones que tendrá que cubrir el arrendatario, serán de uno sesenta y uno por ciento del valor total de la finca, cuando el plazo sea de 10 años; de uno a —



treinta y siete por ciento cuando el plazo sea de 15 años y de uno veintisiete por ciento mensual cuando el plazo sea de veinte años.

e) En el caso del inciso anterior, cuando el arrendatario muera - después de firmado el contrato y hecho el primer pago, la finca - respectiva pasará a ser de la propiedad de la persona o personas - que él haya señalado, siempre que en el momento de ocurrir el fa - llocimiento se encuentre al corriente en el pago de las pensiones- estipuladas, o que el beneficiario o beneficiarios anteren las que estuvieren adeudando.

f) Someterán sus estatutos a la aprobación del Ejecutivo Federal.

g) Los planos, especificaciones y construcciones de las fincas se - sujetarán a la aprobación y vigilancia de la Secretaría de Comunica - ciones y Obras Públicas.

Artículo 3. El Ejecutivo reglamentará la presente Ley, y hará que la Se - cretaria de Hacienda y Contraloría General, tengan la intervencion necesaria para regular el manejo de los fondos que hayan de inver - tirse en la construcción de las casas, y procurará obtener para los arrendatarios las mayores ventajas posibles.

Artículo 4. Llegado el caso, el Ejecutivo Federal, dará cuenta al Congre - so del uso que haya dado a esta autorización. (22)

Del proyecto de Ley antes citado, considero en relación al mismo, - que viene a constituir el antecedente de lo que hoy es el organismo

(22) "Edición del Centro Director Obregonista" 1927-1936  
Archivo de la Biblioteca Nacional de México.

encargado de administrar el Fondo Nacional de la Vivienda.

Por cuanto a la exposición introductoria que hace el Ejecutivo Federal, conciente de los principales problemas de la clase trabajadora y en mayor grado la falta de capacidad económica de la misma; como para estar en condiciones de tomar en arrendamiento una vivienda ya no cómoda, sino higiénica cuando menos, pretende mediante esta iniciativa aliviar en cierta forma los males de esta clase tan sufrida.

En la época en que llamó la atención al Ejecutivo Federal este aspecto, nuestro país soportaba la crisis económica, derivada de los movimientos armados que habían sacudido nuestro país, situación que se hacía evidente al manifestarse la falta de capacidad económica de la clase media, para adquirir en arrendamiento viviendas cómodas e higiénicas, que les permitiesen vivir en forma decorosa, menos aún la clase trabajadora que se encontraba en peores condiciones económicas, de manera que era imposible que aspirara a tener una casa.

Sin embargo, no debemos dejar pasar desapercibido el hecho, de que no obstante la época en que se elaboró el proyecto en cuestión, se vislumbraba en materia de habitación para los trabajadores, un gran avance por cuanto a derecho social se refiere, al establecerse que los plazos de los créditos serían de diez a veinte años, el seguro para el trabajador, para el caso de fallecimiento hecho por el cual los beneficiarios que se indicaban para tal

efecto, adquirirían la propiedad del inmueble.

El organismo encargado de la supervisión de las obras para la construcción de las habitaciones, se dejaba a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, quien en su caso aprobaría los planos y especificaciones propias de toda obra a realizar.

A la Secretaría de Hacienda, se encomendaba lo referente al manejo de fondos, que necesariamente debían invertirse en tan importante obra, procurando siempre, obtener para los titulares o sujetos del crédito las mayores ventajas posibles.

Si dicho propósito se hubiese llevado a la realidad, se hubiera disminuido en gran parte el problema habitacional que a partir de 1972, se ha acentrado más.

## 2.2 ESTUDIO DE LA FRACCION XII DEL ARTICULO 123 CONSTITUCIONAL.

La fracción XII del Artículo 123 Constitucional dice que: " Toda empresa agrícola, Industrial, minera o de cualquier otra clase de trabajo, estará obligada según lo determinen las Leyes reglamentarias a proporcionar a los trabajadores habitaciones cómodas e higiénicas. Esta obligación se cumplirá mediante las aportaciones que las empresas hagan a un fondo nacional de la vivienda, a fin de constituir depósitos en favor de sus trabajadores y establecer un sistema de financiamiento que permita otorgar a éstos crédito barato y suficiente, para que adquieran en propiedad tales habitaciones. Se considera de utilidad social, la expedición de una Ley-

para la creación de un organismo integrado por representantes del Gobierno Federal, de los trabajadores, y de los patronos que administren los recursos del Fondo Nacional de la Vivienda, dicha Ley regulará las formas y procedimientos, conforme a los cuales los trabajadores podrán adquirir en propiedad las habitaciones antes mencionadas. Las negociaciones a que se refiere el párrafo primero de esta fracción, situadas fuera de las poblaciones, están obligadas a establecer escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios a la comunidad".

Antes de la reforma Constitucional de 1972, la misma fracción, se encontraba en los siguientes términos, que transcribo a continuación para fines de comparación:

" En toda negociación, agrícola, Industrial, minera o de cualquier otra clase de trabajo, los patronos estarán obligados a proporcionar a los trabajadores, habitaciones, cómodas e higiénicas por las que podrán cobrar rentas que no excedan del medio por ciento mensual del valor catastral de las fincas. - Igualmente deberán establecer escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios a la comunidad. Si las negociaciones estuvieren situadas dentro de las poblaciones y ocuparen un número de trabajadores mayor de cien, tendrán la primera de las obligaciones mencionadas".

Es evidente que en la fracción anterior esta contenida la obligación para el patrón de proporcionar habitaciones a los-

trabajadores, sin embargo jamás fué cumplida en virtud de que dicho precepto, aún cuando señalaba la obligación patronal para proporcionar habitaciones a sus trabajadores, no establecía los mecanismos legales para que se cumpliera ese mandato Constitucional, es decir, no existía el organismo o Institución que llevará a cabo la instrumentación real de dicho precepto Legal.

Por otra parte la situación crítica que en materia habitacional prevalece en nuestro país, posiblemente se hubiera aminorado de haberse instituido un organismo capaz de exigir el cumplimiento de tal obligación a la clase patronal. En la actualidad el problema de la habitación, se ha tornado más complejo debido al acelerado ritmo demográfico. Para nuestra observamos estos datos:

" La mitad de la población vive en centros urbanos, casi el 75% de la producción Nacional y la mayor parte de la absorción de la mano de obra ocurre en las ciudades. En 1970, 28 millones de personas habitaban el medio urbano en comparación con casi 7 millones en el año de 1940 ". (23).

Esta transformación y las proyecciones demográficas existentes, nos permiten apreciar que nuestro país será en 1980 un país fundamentalmente urbano y que el crecimiento de las ciu-

(23) Trejo Luis Manuel. "El problema de la vivienda en México" archivo del F.C.E., ed. 1974. pág. 11 y 12.

dades será, como hasta ahora explosivo de no adelantarse una -  
campaña adecuada para contrarrestar su proliferación.

Ahora bién que se hizo para atacar este problema: En primer lu  
gar, se empezaron a efectuar los estudios correspondientes pa-  
ra la creación de un organismo que se encargará de instrumen-  
tar la política en este renglón, estipulada en la fracción XII  
del artículo 123 constitucional; como consecuencia de ello el-  
14 de febrero de 1972, por iniciativa del Presidente de la Re-  
pública, Licenciado Luis Echeverría Alvarez, se envió un pro-  
yecto de ley sobre esta materia a la H. Cámara de Diputados -  
del Congreso de la Unión, que proponía la creación de un fondo  
nacional de la vivienda, y que finalmente recibió la aproba-  
ción de los legisladores.

Como resultado de dicho proyecto, se reformó la fracción XII -  
del artículo 123 constitucional, apartado A, y se adicionó y -  
modificó el capítulo tercero, título cuarto de la Ley Federal-  
del Trabajo, creándose así, el INFONAVIT, habiéndose publicado  
tales reformas y la creación de dicho organismo en el Diario -  
Oficial de la Federación el 24 de abril de 1972. Organismo que  
en lo sucesivo sería el encargado de administrar y operar el -  
sistema de financiamiento para la adquisición en propiedad de  
viviendas por parte de los trabajadores; para la construcción-  
y reparación de las ya existentes. Así mismo, demás atribucio-  
nes que dicha ley le señala específicamente.

### 2.3 ESTUDIO DE LOS ARTICULOS 136 A 153, DE LA NUEVA LEY FEDERAL - DEL TRABAJO REFORMADA.

Es necesario señalar primero, que mediante decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de abril de 1972, fué reformado en forma substancial el capítulo tercero, título cuarto de la Ley Federal del Trabajo, quedando los artículos comprendidos en ese apartado en los siguientes términos:

Artículo 136. Toda empresa, agrícola, industrial o minera o de cualquier otra clase de trabajo, está obligada a proporcionar a los trabajadores, habitaciones cómodas e higiénicas. Para dar cumplimiento a esta obligación las empresas deberán aportar al Fondo Nacional de la Vivienda, el cinco por ciento sobre los salarios de los trabajadores a su servicio.

De la comparación del contenido de este artículo, con el de la Ley anterior, encontramos que, ya no se hace la distinción, por lo que a ubicación se refiere, ni al número de trabajadores que se ocuparen en una empresa determinada, es decir, este beneficio, se hace extensivo para la clase trabajadora en general. Aparte de este ordenamiento, las empresas situadas fuera de las poblaciones, tienen la obligación de construir escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios a la comunidad, tal como lo estipula la fracción XII, del apartado A del 123 Constitucional.

Por lo anterior, se considera que México ha logrado un avance notable en el derecho social, al haber plasmado en nuestra carta Constitucional, la protección social y la seguridad familiar de los trabajadores mexicanos.

Artículo 137. El fondo Nacional de la Vivienda, tendrá por objeto crear sistemas de financiamiento que permitan a los trabajadores obtener crédito barato y suficiente para adquirir en propiedad habitaciones cómodas e higiénicas, para la construcción reparación o mejoras de sus casas habitaciones y para el pago de pasivos adquiridos por estos conceptos.

Artículo 138. Los recursos del Fondo Nacional de la Vivienda, serán administrados por un organismo integrado en forma tripartita por representantes del Gobierno Federal, de los trabajadores y de los patrones.

Artículo 139. La Ley que crea dicho organismo regulará los procedimientos y formas conforme a los cuales los trabajadores podrán adquirir en propiedad habitaciones y obtener créditos a que se refiere el artículo 137.

Artículo 140. El organismo a que se refieren los artículos 138 y 139, tendrán a su cargo la coordinación y el funcionamiento de los programas de construcción de casas habitación destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores.

Artículo 141. Las aportaciones al fondo Nacional de la Vivienda son gastos de previsión social de las empresas y se aplicarán en su totalidad a constituir depósitos en favor de los trabajadores que se sujetarán a las bases siguientes:



a) Cuando un trabajador reciba financiamiento del Fondo Nacional de la Vivienda, el 40% del importe de los depósitos que en su favor se hayan acumulado hasta esa fecha, se aplicará de inmediato como pago inicial del crédito concedido.

b) Durante la vigencia del crédito, se continuará aplicando el 40% de la aportación patronal al pago de los abonos subsiguientes que deba hacer el trabajador.

c) Una vez liquidado el crédito otorgado a un trabajador, se continuará aplicando el total de las aportaciones empresariales para integrar un nuevo depósito en su favor.

d) El trabajador tendrá derecho a que se le haga entrega periódica de su saldo de los depósitos que se hubieren hecho a su favor con 10 años de anterioridad.

e) Cuando el trabajador deje de estar sujeto a una relación de trabajo y en caso de incapacidad total permanente o de muerte, se entregará el total de los depósitos constituidos al trabajador o a sus beneficiarios en los términos de la Ley a que se refiere el artículo 139.

f) En el caso de que los trabajadores hubieren recibido crédito hipotecario, la devolución de los depósitos se hará con deducción de las cantidades que se hubieren aplicado al pago del crédito hipotecario, en los términos de las fracciones I y II de este artículo.

Artículo 142. Cuando una empresa este compuesta de varios establecimientos, la obligación a que se refiere el artículo 136 de esta Ley, se extiende a cada uno de ellos y a la empresa en su conjunto.

Artículo 143. Para todos los efectos de este capítulo, entiende - por salario, la cantidad que perciba cada trabajador en efectivo - por cuota diaria.

Artículo 144. Se tendrá como salario mínimo para el pago de las - aportaciones el equivalente a diez veces el salario mínimo gene - ral en la zona de que se trata.

Artículo 145. Los créditos que se otorguen por el organismo que - administre el Fondo Nacional de la Vivienda, estan cubiertos por - un seguro para los casos de incapacidad total permanente o de - muerte, que libere al trabajador o a sus beneficiarios de las - obligaciones derivadas del crédito.

Artículo 146. Los patronos no estan obligados a pagar las aporta - ciones a que se refiere el artículo 136 de esta Ley, por lo que - toca a los trabajadores domésticos.

Artículo 147. El Ejecutivo Federal, previo estudio y dictamen del organismo que se constituya para administrar los recursos del Fon - do Nacional de la Vivienda, determinará las modalidades y fechas - en que se incorporarán al régimen establecido por este capítulo:

a) Los deportistas profesionales.

b) Los trabajadores a domicilio.

Artículo 148. El Ejecutivo Federal podrá establecer modalidades, para facilitar la aportación de las empresas que tengan un capital o un ingreso inferior a los mínimos que el propio ejecutivo determine. Estas resoluciones podrán revisarse total o parcialmente, cuando a su juicio existan circunstancias que lo justifiquen.

Artículo 149. El organismo que se crea para administrar los recursos del Fondo Nacional de la Vivienda, determinará las sumas que se asignarán al financiamiento de programa de casas habitación destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores y los que se aplicarán para la adquisición, construcción, reparación o mejoras de dichas casas, así como para el pago de pasivos adquiridos por estos conceptos.

Al efectuar la aplicación de los recursos se distribuirán equitativamente entre las distintas regiones y localidades del país, así como entre las diversas empresas o grupos de trabajadores.

Para el otorgamiento individual de los créditos se procederá en caso necesario conforme a un sistema de sorteos en los términos que establezca la Ley a que se refiere el artículo 139.

Artículo 150. Cuando la empresa proporcione a sus trabajadores casas en comodato o arrendamiento no están exentas de contribuir al Fondo Nacional de la Vivienda, en los términos del artículo -

136. Tampoco quedarán exentas de esta aportación, respecto de aquellos trabajadores que hayan sido favorecidos por créditos del fondo.

Artículo 151. Cuando las habitaciones se den en arrendamiento a los trabajadores, la renta no podrá exceder del medio por ciento mensual del valor catastral de la finca y se observaran las normas siguientes:

1o. Las empresas están obligadas a mantenerlas en condiciones de habitabilidad y a hacer oportunamente las reparaciones necesarias y convenientes.

2o. Los trabajadores tienen las obligaciones siguientes:

a). Pagar las rentas.

b). Cuidar de la habitación como si fuera propia.

c). Poner en conocimiento de la empresa, los defectos y deterioros que se observen.

d). Desocupar las habitaciones a la terminación de las relaciones de trabajo, dentro de un término de cuarenta y cinco días.

3o. Está prohibido a los trabajadores:

a). Usar la habitación para fines distintos de los señalados en este capítulo.

b). Subarrendar.

Artículo 152. Los trabajadores tendrán derecho a ejercitar ante las juntas de Conciliación y Arbitraje, las acciones individuales o colectivas que deriven del incumplimiento de las obligaciones impuestas en este capítulo.

Artículo 153. Las empresas tendrán derecho a ejercitar ante las juntas de Conciliación y Arbitraje, las acciones que les correspondan en contra de los trabajadores por incumplimiento de las obligaciones que les impone este capítulo.

Los artículos 137 y 150, fueron modificados en forma radical con la reforma del 24 de abril de 1972, que consagró en dichos preceptos la forma y términos, mediante los cuales el organismo creado para administrar los recursos de un fondo nacional de la vivienda deberá regirse para el otorgamiento de créditos a los trabajadores.

Lo anterior, no podía preverse en la Ley de 1970 en virtud de que la misma, en su artículo 143, estableció un término de tres años a partir de su vigencia, para implantar el sistema para la solución del problema habitacional.

Los artículos 151, 152 y 153 quedaron en igual situación, por lo que toca al primero de ellos, reproduce el contenido de la Ley anterior, al establecer las condiciones a que se sujetan las partes (patrónes y trabajadores), para el caso de que las habitaciones -

sean de las proporcionadas en arrendamiento; y los dos restantes, se limitan a señalar los derechos de los patrones y los trabajadores para acudir ante las Juntas de Conciliación y Arbitraje, en - el caso de incumplimiento de alguna de ellas, respecto de las - - obligaciones consignadas en los artículos anteriores.

### C A P I T U L O   I I I

#### REGIMEN CONTRACTUAL SOBRE HABITACIONES PARA LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS.

3.1 EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS.

3.2 REGULACION EN MATERIA DE CASAS HABITACION.

3.3 CONVENIO DEL 3 DE ABRIL DE 1972, CELEBRADO ENTRE EL S.T.F.R.M. Y LOS F.F.C.C.N. DE M.

3.1 EL CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO DE LOS TRABAJADORES FERRO-CARRILEROS.

Para referirse al Contrato Colectivo de Trabajo de los Ferro carrileros, es necesario recordar, que no fué sino hasta el 10. de febrero de 1933, fecha en que se constituyó el Sindicato Unico de la Industria Ferrocarrilera, cuando las exigencias de la clase trabajadora ya se planteaban a travez del - Sindicato Unico, situación que anteriormente resultaba imposible, debido a la existencia de diversos gremios de trabajadores ferrocarrileros, agrupados por especialidades, quienes en forma aislada celebraban convenios con la empresa para regular esencialmente lo relativo al servicio que se desempeñaba, duración de la jornada y remuneración por el mismo.

Como se ha dicho en el párrafo que antecede, los convenios - citados, se circunscribían a cuestiones meramente técnicas y en casi la mayoría de los casos, era incluido un capítulo de sanciones, con lo que se asemejaban a lo que hoy conocemos - por reglamentos interiores de trabajo.

Hasta antes de 1933, no hubo ninguna reglamentación contractual en materia de prestaciones sociales, sino que, de entre los antecedentes más importantes que ya regulaban este aspecto, tenemos los que a continuación menciono:

- a) El Proyecto de Contrato de 1934.
- b) El Convenio del 19 de enero de 1957.
- c) El convenio del 26 de febrero de 1959.



El Proyecto de Contrato de 1934, en su cláusula 150 establecía lo siguiente:

Fracción III. La empresa se obliga a proporcionar a los trabajadores donde haya población, habitaciones cómodas e higiénicas, por las que no podrán cobrar rentas que excedan del medio por ciento mensual del valor catastral de las fincas. Las habitaciones que forman parte de los edificios destinados a oficinas, quedarán exentas de pago de renta, así como las que ocupen los trabajadores de vía, vigilancia, cargadores, valadores de máquinas y fogoneros.

Fracción IV. Proporcionar a los trabajadores habitaciones cómodas e higiénicas, sin cobro de renta en los lugares en donde no haya población o que esta quede a una distancia de 500 metros o mas del lugar donde los trabajadores presten sus servicios. Debe entenderse que la población será un lugar en donde fácilmente puedan conseguir casas confortables e higiénicas para habitación.

Fracción V. Construcción o reconstrucción desde luego de las habitaciones, oficinas, casas donde presten sus servicios los trabajadores, dando preferencias a aquellos lugares considerados dentro de las zonas inclementes, estas construcciones o reconstrucciones deberán ser invariablemente de mampostería, y por lo que respecta a habitaciones se sujetarán a los tipos

y modelos que de común acuerdo fijo la empresa y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Queda abolida la práctica de proporcionar a los trabajadores, casas portátiles, carpas y carros denominados "condenados"

Fracción VI. Proporcionar a las cuadrillas ambulantes, carros debidamente acondicionados para uso de habitación, no se asignará un carro para más de dos familias. (24)

El convenio del 19 de enero de 1957, establecía en su cláusula 61 lo siguiente:

"La empresa y Sindicato convienen en integrar una comisión mixta para que con la asesoría técnica adecuada formen a la brevedad posible un programa social y económicamente factible para atender a solucionar el problema de la habitación de los trabajadores ferrocarrileros, una vez concluido el programa mencionado, la empresa aportará como capital inicial en los años 57-58, mediante exhibiciones semestrales la cantidad de 30 millones de pesos que el órgano ejecutor, creado por el citado programa deberá aplicar a su realización. La empresa podrá entregar mediante acuerdo con el organismo ejecutor predios de su propiedad por el importe de la o las aportaciones semestrales señaladas, estos predios deberán ser adecuados para la construcción de habitaciones, de acuerdo con el reglamento de compraventa de predios rústicos y urbanos propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México, que oportunamente pondrá en vigor la empresa."

(24) N. Rodea Marcelo. "El Movimiento Obrero Ferrocarrilero" 1890-1943, ed. part. notas tomadas de esta obra.

Por último, el convenio del 26 de febrero de 1959, mediante el cual se pactó y con la finalidad de que formará parte del Contrato Colectivo de Trabajo lo siguiente:

- a) Atención Médica a familiares.
- b) Aportación de la empresa al fondo de ahorro.
- c) Subsidios para rentas de casas.

Este ofrecimiento de prestaciones que la empresa se obligaba a proporcionar en esta fecha, fué debido en parte al movimiento de huelga que ya se gestaba, y que a toda costa trataba de evitarse por parte de la empresa, cuyos representantes, cedieron en pagar el porcentaje sobre los sueldos fijados hasta ese momento, así como el aportar una suma de dinero para la construcción de casas habitación, en total 125 millones de pesos, lo anterior se haría efectivo si se evitaba la huelga; y como no fué posible impedir la misma, los ofrecimientos que en materia de prestaciones sociales beneficiaban a la clase trabajadora, quedaron en suspenso en casi su totalidad, el movimiento citado, tuvo como resultado el encarcelamiento de los principales líderes obreros y como consecuencia la disolución de éste, y a fin de terminar con el conflicto en una forma definitiva, el Gobierno Federal, declaró ilegal dicho movimiento; sin que los trabajadores recibieran las prestaciones a que inicialmente la empresa se había obligado.

Desde 1934, hasta antes de la revisión del Contrato Colectivo de Trabajo de los Ferrocarrileros, correspondientes al 10. de octubre de 1970, no se había enfocado el estudio del problema de la-

habitación de una manera extensiva como ahora se hizo, conforme a lo pactado en el convenio celebrado entre empresa y Sindicato, con fecha 3 de abril de 1972, al que más adelante haré referencia.

### 3.2 REGULACION EN MATERIA DE CASAS HABITACION.

El contrato colectivo de trabajo vigente para los trabajadores ferrocarrileros, establece en su capítulo XVI: Talleres-Oficinas-habitaciones y terrenos.

Cláusula 167. La empresa se obliga a:

lo. En cada División del sistema a integrar una comisión compuesta de un médico de la empresa, el ingeniero residente o su ayudante y un representante sindical designado por el Comité Ejecutivo Nacional. Pasarán revista dos veces por año en las terminales / y subterminales, para vigilar que la empresa mantenga talleres, casas redondas, bodegas, oficinas, casas-habitación y todas las dependencias, en perfectas condiciones de seguridad, comodidad e higiene; atendiendo de inmediato las reclamaciones en que se señale que alguno o algunos de los locales antes mencionados, sufren deterioros y no prestan la seguridad, o que exista falta de higiene para que sean corregidas estas anomalías de inmediato, debiendo contar todas las instalaciones con baños y servicios sanitarios cómodos e higiénicos, en número suficiente para todos los trabajadores incluyendo a los de las cuadrillas sistemales.

Se obliga asimismo, a dotar a todas sus dependencias de bebederos de agua potable suficiente o en su defecto garrafrones - con este líquido cuidando de que no falten en ningún momento.

La misma comisión hará visitas a las casas-habitación y carros campamentos de los trabajadores, con objeto de ordenar las reparaciones necesarias en su caso, y hacer las recomendaciones sanitarias, tendientes a mejorar las condiciones de higiene y de vida en el hogar.

Los sueldos y los gastos de los delegados sindicales, serán - cubiertos por la empresa.

2o. A proporcionar a sus trabajadores, hasta donde sea posible, según las estaciones del año y donde el clima lo haga necesario, hielo suficiente; en las zonas en que la inclemencia del tiempo lo amerite, estufas y combustible o calefacción adecuada; en los lugares en donde haya fuerza eléctrica, calentadores, ventiladores, según el caso. Todo lo anterior en las horas de servicio. A los trabajadores que habiten gratuitamente casas de la empresa, se les darán estas facilidades a toda hora.

3o. En los lugares donde la empresa tenga casas-habitación de su propiedad, las destinará para uso de los trabajadores, - - exceptuándose las asignadas a los oficiales de las Divisiones. - La renta que se cobre por este concepto, no excederá del medio por ciento mensual del valor catastral de la finca. Las habitaciones que forman parte de los edificios destinados a oficinas,

quedarán exentos de pago de renta, así como las que ocupen - los trabajadores de vía y conexos, vigilantes, estibadores, - veladores de máquinas, fogoneros de fijas, operadores de ge- neradores de vapor, Jefes de estación, telegrafistas, secre- tarios de los supervisores de vía y personal de señales.

4o. A proporcionar casas sin costo alguno en los lugares don- de las tenga disponibles, a los trabajadores que presten ahí sus servicios, siempre que no haya población o que habiéndo- la no haya habitaciones que puedan arrendar los trabajadores. En los lugares en donde no haya población y que la empresa - no tenga casas asignadas para habitación de los trabajadores, las construirá a medida que lo permitan sus posibilidades, - poniéndose de acuerdo empresa y sindicato para considerarlos en los programas anuales de adiciones y mejoras.

5o. A proporcionar a las cuadrillas ambulantes, casas portá- tiles o carros campamento, acondicionados para habitación de los trabajadores, de acuerdo con lo que tenga especificado - en las prevenciones particulares respectivas.

6o. A construir o reconstruir los talleres, casas redondas- oficinas, casas donde presten sus servicios los trabajadores y las habitaciones, para cumplir con lo que a este respecto- ordena la Ley y sus reglamentos, dando preferencia a los lu- gares considerados como inclementes.

7o. A proporcionar gratuitamente donde tengan plantas de - gua, la suficiente a los mayordomos y reparadores de las cu

drillas de sección de vía, de puentes y edificios, personal de la rama de motores, celadores-eléctricistas, bomberos, vigilantes y cañerilleros estibadores, así como a los trabajadores que ocupen casas-habitación en propiedad de la empresa.

En los lugares en donde tenga servicio de luz eléctrica de su propiedad o se llegue a establecer, después de cubrir sus necesidades y sin perjuicio del servicio, se proporcionará esta a los trabajadores. Cobrándoles de acuerdo con lo que estipule la tarifa legalmente aplicable al caso. La empresa hará por su cuenta las instalaciones respectivas en las casas que ocupen los trabajadores en servicio, cuando sean propiedad de la misma; en los lugares de trabajo de la empresa, que no tengan servicio de luz eléctrica, la empresa se obliga a gestionar en favor de sus propios trabajadores, se les suministre tal servicio, desde el lugar más cercano donde lo haya, en las mejores condiciones. A dotar a las cuadrillas ambulantes de un carro baño debidamente protegido con el forro interior correspondiente, para el uso del trabajador y sus familiares.

Cuando se fraccione estas cuadrillas, invariablemente se les proporcionará un tanque auxiliar acondicionado a cada fracción, si esta se compone del 50% o más de los trabajadores que integran dicha cuadrilla.

80. A instalar baños acondicionados y sanitarios para uso de los trabajadores en las terminales y sub-terminales, y en los lugares

en donde existan plantas de servicio de agua de su propiedad.

A instalar en el interior de los centros de trabajo y en la cantidad necesaria, bebederos de agua purificada suficiente, a la que tendrán acceso el personal de tripulaciones de tren y máquinas, debiendo cuidar la empresa que en ningún momento falte este elemento.

9o. A preferir a sus trabajadores, respecto de quienes no lo sean para rentarles, en igualdad de condiciones en cuanto al arrendamiento y objeto del mismo, edificios y terrenos de su propiedad.

El establecimiento o explotación de cualquier industria que favorezca a la empresa, tendrá prioridad para el arrendamiento siendo aplicable la preferencia que en su caso indica el párrafo anterior.

10o. La empresa proporcionará al sindicato, cuando lo solicite, - relación detallada de los descuentos que le aplique a los trabajadores por concepto de renta, para aclarar las reclamaciones que presenten los mismos.

Cláusula 168 Las habitaciones y demás servicios a que se refiere este capítulo, por las que no han estado pagando renta los trabajadores, la empresa seguirá proporcionándoles, sin cobro alguno, - proporcionándoles contrato de comodato.

Cláusula 169 Los trabajadores que habitan casas propiedad del ferrocarril de acuerdo con este contrato, no podrán cederlas ni rentarlas a terceras personas, y si lo hacen se harán acreedores a -



las sanciones que establece el capítulo respectivo.

La empresa en ningún caso podrá quitar a los trabajadores dichas casas para dárselas a oficiales del ferrocarril, y si lo hace, pagará al trabajador la renta de casa que ocupe en igualdad de condiciones, en tanto que la empresa le proporcione otra casa.

Cláusula 170 Solamente los trabajadores y oficiales de la empresa, que residan en las terminales y sub-terminales, o en cualquier otro lugar donde presten sus servicios, tienen derechos a ocupar las habitaciones que la empresa tenga asignadas para ellos en el lugar.

a) Las casas que la empresa tenga la obligación de conceder en uso gratuito, corresponderán a quien desempeñe el puesto al cual se hubiere asignado la finca, por lo que al dejar un trabajador el cargo correspondiente, deberá entregarla a la empresa dentro del plazo estipulado en el contrato, a fin de que la ocupe el nuevo titular del cargo. La ocupación se hará invariablemente bajo contrato de comodato, cuyo texto deberá ser aprobado previamente de común acuerdo, entre empresa y sindicato. Si en un plazo máximo de dos meses la empresa no lograra la desocupación de la casa que debe a un nuevo trabajador, pagará a este último, a partir de entonces el importe de la renta adecuada para habitar otra casa.

b) Con excepción de las casas de que la empresa dispone para sus oficiales, con la lista que oportunamente comunicará ésta al Ejecu

tivo Nacional del Sindicato, con expresión de puertos, se concederán las restantes a los trabajadores en general en arrendamiento, en las siguiente forma: Los trabajadores interesados en tomar casas en arrendamiento, deberán radicar y prestar sus servicios en el lugar en donde se encuentre la misma, presentando su solicitud ante el ingeniero residente, recabando el sello de recibido en — las copias, de las que remitirán una de estas a la oficina que — tenga a su cargo el control de la propiedad inmueble de la empresa; otra a su representante general y una más al Ejecutivo Nacional . Las solicitudes se atenderan de acuerdo con lo previsto en los artículos 139 y 148 de la Ley Federal del Trabajo.

c) El texto de los contratos de arrendamiento a que se refiere la fracción anterior, será aprobado de común acuerdo entre empresa y sindicato, quedando sujetas las condiciones en su caso, a lo previsto en la fracción II del artículo 97 y fracción II del artículo 110 de la Ley Federal del Trabajo.

Cláusula 171 La empresa inscribira a todos sus trabajadores en — servicio activo, en el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los trabajadores, y aportará anualmente a esto, el 5% del salario tabulado de acuerdo con las obligaciones que le impone la Constitución Política de la República y la Ley Federal del Trabajo.

Asimismo proce erá de inmediato a constituir el fideicomiso en la Asociación Hipotecaria Mexicana, a efecto de entregar a este las áreas de terreno que fueron regularizadas por el Decreto del 2 — de Julio de 1972 y que estan ubicadas en Aguascalientes, Ags. Soldad Diéz Gutiérrez, San Luis Potosí, S.L.P., Monterrey, N.L., To-

rreón , Coahuila y Tierra Blanca, Ver.

Igualmente dispondrá la empresa lo necesario para que en cumpli-  
miento del convenio celebrado por las partes el 3 de abril de —  
1972, la comisión mixta en funciones precise de acuerdo con la em-  
presa, las áreas de terreno que Ferrocarriles Nacionales de México  
se reservará para sus necesidades presentes y futuras previsibles  
así como las que se puedan destinar al programa habitacional fe-  
rrocarrilero, a efecto de entregar estas últimas al Fideicomiso -  
que se constituirá con el Banco Nacional de Obras y Servicios Pú-  
blicos, S.A.

En cumplimiento también del convenio del 3 de abril de 1972, la -  
empresa procederá a la regularización de las superficies ocupadas  
por trabajadores a título de arrendamiento o comodato, con la sal-  
vedad de aquellas que por disposición de este mismo contrato co-  
lectivo, ocupen los trabajadores en relación con el desempeño de  
sus funciones.

Para el debido cumplimiento de lo anterior, las partes conserva-  
rán, en funciones la comisión a que se refiere el convenio del 3-  
de abril de 1972, y en un plazo de 30 días, reglamentaran sus - -  
funciones para que esta comisión cumpla con los objetivos comunes  
de las partes, que son los de satisfacer en la medida de lo posi-  
ble las necesidades de habitación de los trabajadores ferrocarril-  
leros.

Las disposiciones del Contrato Colectivo de Trabajo que se opon-

gen a esta cláusula, quedan sin efecto.

Cláusula 172. El trabajador que ocupe para habitación suya o con juntamente con su familia, cesa de la empresa de uso gratuito o-renta esta obligado a desocuparla dentro de los plazos y condi - ciones que se señalen en esta misma cláusula, al cambiarse de re sidencia, al ser reducido, despedido, definitivamente jubilado, por terminación del contrato individual de trabajo,, fallecimien - to o gozar de un permiso sindical que exceda de 3 años u obtener por otros conceptos por más de un año.

10. Si la casa se ha suministrado en los términos de la fracción IV de la cláusula 167, debera, desocuparla en un plazo de 45 -- por ser indispensable para que la empresa pueda cumplir con sus- obligaciones y para los fines del servicio. Los familiares de -- los trabajadores fallecidos y los jubilados la desocuparan en -- los 180 días posteriores al fallecimiento o jubilación.

20. Si la casa es de las proporcionadas en arrendamiento por la- empresa, debe desocuparla dentro de un plazo de 45 días, excepto en los siguientes casos:

a) Tratándose de despedidos, en los que de acuerdo con la cláusu 106 deban volver al servicio, conservarán el inmueble que tengan asignado.

b) Cuando se trate de un reducido que conserve este carácter en- los términos del artículo 251 de la Ley Federal del Trabajo, en- tanto no presta servicios regularmente a otro patrón o establez-

ca un negocio que le permita subsistir, podrá continuar en ella — siempre que el trabajador que vaya a substituirlo no la necesite.— El plazo será de 1 año a partir de la fecha de la reducción.

3o. En los casos de los permisos a que se refiere el proemio de esta cláusula, es requisito indispensable que precisamente el trabajador o su familia sigan ocupando la casa. En tanto el trabajador-reducido o despedido siga ocupando la casa, de acuerdo con lo señalado en los incisos a y b de la fracción II queda obligado a pagar las rentas, lo que hará al regresar al servicio a la razón de la mensualidad que este corriendo, más la mitad de una de las atrasadas cada mes, abonándose esta última a su adeudo por este concepto. Los trabajadores que ocupen casas que la empresa les haya dado en arrendamiento y disfruten de permisos, quedan obligados a seguir cubriendo regular y oportunamente el importe de sus rentas convenidas.

Cuando la empresa le sea posible y siempre que lo soliciten los trabajadores reducidos o despedidos de que tratan los incisos a y b de la fracción II, les proporcionará una casa portátil porque — tengan que dejar al que lo sustituye la casa habitación que ocupen. En caso de huelga, los derechos y obligaciones de las partes relacionados con este capítulo, quedarán sujetos a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

Cláusula 173. No se construirán casa habitación en una distancia menor de 250 metros de las fosas de combustible, depósitos de lubricantes inflamables, explosivos, carboneras, calderas fijas y cual —

quiera otro lugar que constituya un peligro para la salud y vida de los trabajadores o sus familiares, cuando existan casas habitación dentro de una distancia menor, se retirarán las fosas o depósitos o se construirán casas en otros lugares. En casos de siniestros probada la responsabilidad de la empresa, esta indemnizará a los trabajadores por las pérdidas que sufran.

Cláusula 174 Los carros campamentos serán inspeccionados en su equipo de frenos de aire al pasar por los lugares donde haya este servicio. Cuando sean movidos por los trenes, se colocarán en el lugar que preste mayor seguridad para su manejo. Al llegar a su destino se colocarán en espuelas "muertas" o en aquellas vías en que por su escaso movimiento proporcionen mayores seguridades no se moverá ni a los trabajadores ni a sus familiares en aquellos carros-campamentos que no ofrezcan seguridad fundamental para su traslado, de acuerdo con las normas aplicables.

Cláusula 175. La empresa se obliga a proporcionar a los guarda-cruceiros, cambiadores, vigilantes, proveedores de locomotoras — (incluyendo porteros checadores.), en servicio encargado de las puertas de talleres, patios y estaciones casetas de protección — contra la intemperie, en los lugares en donde no estén protegidos en otra forma, así como servicios sanitarios y los medios de comunicación para el mejor desempeño de su trabajo, en los lugares donde la empresa lo determine de acuerdo con las necesidades del servicio.

Cláusula 176 En los casos en que los trabajadores construyan casa-habitación con autorización de la empresa en terrenos de esta, - por que la misma, no obstante estar obligada a proporcionar casa- de acuerdo con las estipulaciones de este contrato no lo haya hecho, el terreno ocupado por dicho casa-habitación quedará exento- de renta por todo el tiempo en que el trabajador tenga derecho a- ocuparla de acuerdo con el criterio consignado en las estipula - ciones de este capítulo. El trabajador que haya construido casa - en terrenos de la empresa, de acuerdo con el párrafo anterior ten - drá preferencia para adquirir en propiedad dicho terreno y con fa - cilitades para el pago del precio. En caso de fallecimiento o des - pido del trabajador o por que este o sus familiares dejen de ocu - par la casa, o pretende el trabajador venderla o porque la empre - sa por causas del servicio necesite el terreno en que se encuen - tre la casa la propia empresa tendrá derecho de adquirirla por el precio del avalúo que se fije por peritos.

Cláusula 177 Cuando la empresa haya adquirido una casa construida en sus terrenos por cualquier trabajador, de acuerdo con lo esti - pulado en la parte final de la cláusula anterior y si la adquisi - ción no fué motivada por necesidades de la empresa, el trabajador que haya sustituido al que construyó, o aquel de la localidad que la necesite para él y su familia, tendrá derecho preferente para - adquirirla en propiedad por el precio que fijen los peritos y con las facilidades que la empresa determina, de acuerdo con las ges - tiones que haga el sindicato.

En el Contrato Colectivo de Trabajo actualmente vigente, y que corresponde a la revisión contractual efectuada con fecha 10 de octubre de 1972, en sus cláusulas 166, 167, 168 y 169, se estableció la forma y términos mediante los cuales, se proporcionarán casas habitación para los trabajadores, en razón del trabajo que de sempeño, así como el monto de las deducciones cuando estas sean de las otorgadas en arrendamiento, y los plazos para desocupar di chas habitaciones, cuando se dan los casos previstos en las hipótesis de la cláusula 170 del contrato referido.

En la cláusula 171 del citado contrato, ya se materializa el ideal de la clase trabajadora ferrocarrilera, como lo es, la de obtener un hogar que le permita vivir en condiciones decorosas con la higiene y comodidad, acorde a las circunstancias, por la que pagará una cantidad que no le va a resultar gravoso en su pre supuesto familiar. A mayor abundamiento en la citada cláusula se mencionan ya, las áreas de terreno que se entregarán al Fideicomiso constituido por autorización presidencial, mediante decreto del 27 de Junio de 1972, y publicado en el diario oficial del 7 de Julio del mismo año.

Por lo que respecta a la regulación contractual, en lo referente al otorgamiento de casas-habitación para trabajadores ferrocarrileros, aún cuando en los contratos colectivos de trabajo anteriores, en sus revisiones correspondiente, no se le daba la importan cia y prioridad que este problema representa, ya que solo se con cretaban a reproducir íntegramente lo establecido en los contra tos a revisar, sin reflexionar, en que dicha prestación tenía que cumplirse por la empresa.



Lo antes expuesto, queda claro al recordar que desde 1959, ya se había hablado del convenio, por medio del cual se destinaría una suma de dinero para tal fin, buscando la forma de solucionar gradualmente este problema. Mismo que a la fecha se agravado considerablemente, en virtud del aumento notorio de trabajadores ferroviarios.

### 3.3 CONVENIO DEL 3 DE ABRIL DE 1972, CELEBRADO ENTRE EL SINDICATO DE TRABAJADORES Y LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

El convenio del 2 de abril de 1972 se llevó a cabo con representantes de la empresa y el sindicato, con la finalidad de reglamentar la cláusula 170 del Contrato Colectivo de Trabajo, en lo referente al programa habitacional ferrocarrilero, conforme a los siguientes antecedentes:

a) En los términos de la cláusula 170 del Contrato Colectivo de trabajo en vigor, modificada en la revisión formalizada el 4 de noviembre de 1970, con efectos retroactivos al primero de octubre anterior, empresa y sindicato, convinieron en designar una comisión para que levántasen censos de trabajadores; inventariar áreas de terrenos y casas de que dispusiera la empresa, en cada lugar de trabajo para su arrendamiento o venta a sus trabajadores; tipo de casas que sería aconsejable construir, costos, financiamiento posible y formas de venta; para buscar solución al problema habitacional de los trabajadores ferrocarrileros, de acuerdo con lo que previene la Ley Federal del Trabajo, obligándose la empresa a reservar para mencionada finalidad, las áreas de terreno pertenecientes a su patrimonio, que no requiriese para sus servicios, sujetándose los programas respectivos al consejo de administración de la misma.

b) En cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula del Contrato Colectivo de Trabajo mencionada, se integró y ha venido desempeñando sus funciones, la comisión para la atención del problema habitacional ferrocarrilero, formada por representantes de la empresa y el sindicato; cuyos estudios y conclusiones son útiles para el fin — propuesto, por lo que ambas representaciones han convenido en aceptar las normas que a continuación se establecen para ser incorporadas al Contrato Colectivo de Trabajo.

#### C L A U S U L A S

1a. La comisión mencionada en antecedentes, continuará realizando estudios tendientes a examinar, depurar y delimitar las áreas de terreno de que la empresa disponga para la atención del problema habitacional.

2a. Con excepción de las áreas que la empresa se reserve para las necesidades actuales o futuras previsibles del servicio público a su cargo; las demás superficies se aplicarán al programa habitacional ferrocarrilero, para lo cual se clasificarán en :

a) Terrenos utilizables para la construcción de casas-habitación.

b) Terrenos cuyo alto valor comercial haga aconsejable su enajenación a terceros, a fin de que el producto de la venta se destine a los fines del fideicomiso.

3a. Previo al cumplimiento de las disposiciones legales aplicables los terrenos de que se trata en la cláusula anterior, se aportarán en fideicomiso a la institución fiduciaria que convengan las partes.

4a. Para todos los efectos legales y contractuales a que hubiere lugar, las partes reconocen que las áreas de terreno que la empresa aportará, conforme a las estipulaciones procedentes, constituyen una aportación en materia de habitación hasta por el valor de dichos terrenos, según avalúo que al efecto practique la Secretaría del Patrimonio Nacional.

5a. Las habitaciones que por disposición de la Ley o del Contrato Colectivo de Trabajo, deben otorgarse a los trabajadores por razón de la naturaleza de su trabajo, toda vez que corresponden a sus funciones se regirán por las disposiciones del referido instrumento colectivo, sin perjuicio del derecho del trabajador a superficie diversa.

6a. Las áreas ocupadas por trabajadores, ferrocarrileros al amparo de contratos de arrendamiento o comodato, o bien sin autorización alguna se considerarán para los efectos de cumplimiento del programa habitacional, y se procurará su regularización a la brevedad posible.

7a. Las superficies aptas, pero ocupadas mediante contratos civiles, o bien sin autorización alguna por personas extrañas a los trabajadores, serán examinadas por las partes, para resolver lo conducente.

8a. Los trabajadores recibirán los inmuebles que se les adjudiquen, sin erogar cantidad alguna, salvo los gastos de traslado de dominio, créditos para la construcción, impuestos, honorarios u otros de análoga naturaleza.

9a. Las partes promoverán lo necesario a fin de que la institución fiduciaria, pueda realizar eficaz y oportunamente el fin del fideicomiso contratado.

10a. Las diferencias por aplicación o interpretación de este instrumento, las avenirán las partes desde luego, sólo en el caso no conciliar, se someterán a los Tribunales Federales competentes.

11a. Este instrumento se ratificará por las partes ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, para los efectos de aprobación e incorporación al Contrato Colectivo de Trabajo.

Del convenio transcrito anteriormente, se desprende que ya se formaliza en su cláusula primera, la constitución de la comisión encargada de efectuar los estudios tendientes a seleccionar las áreas de terrenos, para agregarse al programa habitacional, a fin de solucionar el problema que en este aspecto tienen los ferrocarrileros.

Asimismo, en la cláusula cuarta, se manifiesta que las partes reconocen, que las áreas de terreno que la empresa aportará al fideicomiso, constituyen una prestación en materia de habitación hasta por el valor de dichos predios, mismo que será fijado en un momento dado por peritos valuadores de la Secretaría del Patrimonio Nacional.

La empresa, con la finalidad de resolver este problema, apor-

al fideicomiso constituido en los términos del decreto presidencial del 27 de junio de 1972, publicado en el diario oficial de la Federación el 7 de julio del mismo año, los bienes inmuebles que a continuación se detallan :

1) Terreno ubicado en México, D.F. al sur de las instalaciones de la Aduana Fiscal, Col. Cosmopolita, con superficie de 40,000 metros cuadrados.

2) Terreno "f" antigua "a" de los terrenos ubicados dentro del derecho de vía y contiguos a la estación de Ciudad Frontera, Coahuila con superficie de 63,000 metros cuadrados.

3) Fracción "e" , antigua "c" de los terrenos ubicados dentro del derecho de vía y contiguos a la estación de Ciudad Frontera, Coah. con superficie de 8,200 metros cuadrados.

4) Terreno que ocupó la casa Redonde dentro del derecho de vía en Gómez Palacio, Dgo. con superficie de 110,700 metros cuadrados.

5) Terreno ubicado en la manzana 12-171, en México, D.F. frente a la estación Central Heróe de Nacozari, con superficie de 18,179.90 metros cuadrados.

6) Terreno denominado " el panteón" ubicado al Poniente del Patio de clasificación de los F.F.C.C. N. de M., en el Estado de México, con superficie de 196.595 metros cuadrados.

Los predios antes citados, fueron desincorporados del dominio público de la Federación, mediante decreto presidencial del 8 de marzo de 1973, publicado en el diario oficial de la Federación, del 13 -

de marzo del mismo año.

Hasta aquí, considero, que se ha cumplido con el interés social - que se pretende con el convenio en cuestión; sin embargo, existen dentro de la cláusula octava, una carga para el trabajador el que se le adjudica casa-habitación, como lo es, el pago de honorarios y otros de naturaleza análoga que en mi concepto, de existir el pago de las prestaciones que por servicios profesionales se devengaron, estos deberían correr por cuenta de la empresa misma y no del trabajador; con ello se lograría plenamente la finalidad - esbozada en el convenio de abril 3 de 1972, respecto de que la prestación en materia habitacional, los F.F.C.C. N. de M., la - - cumplan hasta por el valor de los terrenos que se han venido aportando al fideicomiso en cuestión.

## CAPITULO IV

EL FIDEICOMISO PARA LA CONSTRUCCION DE CASA-HABITACION PARA LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS, COMO SOLUCION AL PROBLEMA EXISTENTE.

### 4.1 ANTECEDENTES

#### 4.2.1 LEY QUE LO CREA

#### 4.2.2 FINALIDADES

#### 4.1 ANTECEDENTES.

La palabra fideicomiso proviene de la voz latina fidei-fés y comi-ssus-confiado, entendiéndose como la transmisión de determinados bienes hecha por el testador (fideicomitente) a su heredero o legatario (fiduciario), con la súplica de que entregara éstos a un tercero, o bien realizara alguna voluntad del autor de la misma herencia en favor de otra persona (fideicomisario).

El fideicomiso mexicano tiene su origen en el trust anglosajón, aún cuando por lo manifestado en líneas anteriores toma su nombre del fideicomiso romano.

En Estados Unidos y en la Gran Bretaña, el trust se le ha considerado como una institución de las más importantes, significándose por su reiterada aplicación y expansión en las operaciones bancarias propias del mismo.

El trust desde el punto de vista jurídico, se le ha definido como una obligación de equidad, por la cual una persona llamada trustee debe usar una propiedad sometida a su control llamada trustproperty, para el beneficio de personas denominadas cestio-que trust. ( 25 )

El trust norteamericano es el antecedente inmediato del fideicomiso mexicano, no obstante ya se le estructura en una forma diversa. En primer lugar, tuvo nuestro legislador la atinencia de comercializar la operación, instituyéndola como exclusivamente -

( 25 ) Under H. Artur Sir. citado " Títulos y Operaciones de Crédito Cervantes Ahumada Raúl. sexta edición 1969 ed. Herre-  
ro.



bancaria. Sólo la solvencia de los bancos y la vigilancia que sobre ellos ejerce el estado, ha permitido el establecimiento de las bases para la aplicación extensiva del fideicomiso, cierto es que en algunas ocasiones la vigilancia estatal ha fallado y algunos bancos fiduciarios han ido al fracaso, pero en términos generales, puede decirse que el fideicomiso es una institución ya arraigada entre nosotros, con perfiles muy propios y con un extenso campo de aplicación .(26)

El primer ordenamiento que en México se refirió al fideicomiso, - fué la Ley General de Instituciones de Crédito y Establecimientos Bancarios del 24 de diciembre de 1924. Más tarde, en 1926, ésta - institución fue reglamentada por la Ley de Bancos de fideicomiso - y por la Ley de Instituciones de Crédito y Establecimientos Bancarios. ( 27 )

El fideicomiso ha sido estudiado por diversos autores, probablemente el estudio más significativo sea el del doctor Ricardo J. - Alfaro, quien realizó en 1920 un proyecto de institución parecida al " trust anglosajón ". El proyecto del maestro Alfaro, influyó notablemente en nuestro sistema jurídico, pues en el artículo 6o;

( 26 ) Vázquez Armenio Rodrigo. " Naturaleza Jurídica del Fideicomiso Mexicano y sus Principales aplicaciones practicas. " Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de México. 1964, pág.7 y siguientes.

( 27 ) Molina Pasquel Roberto. citado Títulos y Operaciones de - Crédito Cervantes Ahumada Raúl. sexta ed.1969 edit.Herro-ro.

que inmediatamente transcribiré, de la Ley General de Fideicomisos de 1926, se observa tal influencia:

" El fideicomiso propiamente dicho es un mandato irrevocable en virtud del cual se entregan al Banco con el carácter de fiduciario, determinados bienes para que disponga de ellos o de sus productos, según la voluntad del que los entrega, llamado fideicomitente, a beneficio de un tercero llamado fideicomisario o beneficiario ". En seguida escribo la idea del doctor Alfaro, sobre el fideicomiso que esboza en su proyecto:

Artículo 10. " El fideicomiso es un mandato irrevocable en virtud del cual se transmiten determinados bienes a una persona llamada fiduciario, para que disponga de ellos conforme lo ordene el que los transmite, llamado fideicomitente, a beneficio de un tercero llamado fideicomisario."

Nuestra Ley de Títulos y Operaciones de Crédito pública a en el diario oficial de la federación del 27 de agosto de 1932, establece en su artículo 346 lo siguiente:

" En virtud del fideicomiso, el fideicomitente destina ciertos bienes a un fin lícito determinado, encomendado a la realización de ese fin a una institución fiduciaria."

El artículo 348 del mismo ordenamiento, en su primer párrafo dice "... Pueden ser fideicomisarios las personas físicas o jurídicas que tengan la capacidad necesaria para recibir el provecho que el fideicomiso implica..."

El 349 señala que: " Pueden ser fideicomitentes las personas físicas o jurídicas que tengan la capacidad necesaria para ser — afectaciones de bienes que el fideicomiso implica, a las autoridades judiciales o administrativas competentes, cuando se trate de bienes cuya guarda, conservación, administración, liquidación, reparto o enajenación corresponda a dichas autoridades o a las — personas que estas designen."

Asimismo, el 350 en su primer párrafo estipula que:

"... Solo pueden ser fiduciarias las instituciones expresamente autorizadas para ello conforme a la Ley General de Instituciones de Crédito..."

Ahora bien, cuál es la naturaleza jurídica del Fideicomiso según el maestro Cervantes Ahumada, el acto constitutivo del fideicomiso es una declaración unilateral de voluntad.

Para el maestro Barrera Graf, el fideicomiso es un contrato en — donde necesariamente se requiere el consentimiento de la fiduciaria, para la perfección del negocio.

El profesor Alfaro, en su célebre proyecto de 1920, estableció — que el fideicomiso como mandato irrevocable, de donde resulta — que el mandante lo es el fideicomitente, y el encargado de la — realización del fin encomendado, es la fiduciaria que viene a — ser mandatario.

Resumiendo podemos decir que para la constitución del fideicomi-

so, debe intervenir, necesariamente, tres figuras jurídicas que son : Fideicomitente, fiduciaria y fideicomisarios o beneficiarios. Ahora bien, según nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el acto constitutivo del fideicomiso, es una declaración unilateral de voluntad que puede constituirse por acto entre vivos o por testamento.

El Frances Pierre Lapaulle, que empezó a analizar el trust como un patrimonio de afectación, considera al fiduciario únicamente como medio para llevar a cabo el fin del fideicomiso, sin que adquiriera en ningún momento la titularidad de los bienes afectos al mismo.

Como se ha visto, son distintas las conceptualizaciones jurídicas en torno al fideicomiso, todas ellas, bastante fundamentadas, pero de acuerdo a la concepción que cada autor tiene con respecto al fideicomiso. Sin embargo, me parece que el maestro Barrera concretiza más la acción del fideicomiso al considerarlo como un contrato, de ahí que me incline por esa definición, y por la naturaleza del trabajo que desarrollo como tema.

En cada acto constitutivo de un fideicomiso, se proveera la integración de un comité técnico o de distribución de fondos, tal como lo estipula la fracción V del artículo 45 de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, fijando desde luego las reglas para su operación, así como las facultades que se le fijarán en el desempeño de su cometido.

El fideicomiso puede estar constituido por bienes materiales o de de rechos, e incluso por determinados derechos sobre bienes; para ma yor abundamiento, me permito remitirme al artículo 351 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito que establece: " pue-

den ser objeto del fideicomiso toda clase de bienes y derechos, - salvo aquellos que conforme a la ley sean estrictamente personales de su titular..."

El fideicomiso causa efectos contra terceros, desde el momento de su inscripción en el Registro Público de la Propiedad, tratándose de fideicomisos cuyo objeto sea bienes inmuebles, y respecto de los muebles, desde el momento en que se llenan los requisitos señalados por el artículo 354 de la mencionada ley.

Clasificación de algunos fideicomisos, considerados como los más usuales en la práctica mexicana: ( 28 )

a) Fideicomiso de Garantía.

b) Fideicomiso de Administración.

c) Fideicomiso Traslativo.

Por medio del del garantía, se asegura el cumplimiento de una obligación, como en el caso de la sustitución de hipoteca, en donde para evitarse los problemas inherentes al juicio hipotecario - se realiza esta clase de fideicomisos. A mayor ilustración, refiero a continuación el ejemplo que nos da el maestro Cervantes Ahumada en su obra Títulos y Operaciones de Crédito: " En un contrato de mutuo se garantiza la devolución del préstamo con una finca, ésta se entrega en fideicomiso a un banco, para que si el fideicomitente deudor no paga. el banco proceda a la venta de la finca y haga el pago al fideicomisario acreedor."

(28) Cervantes Ahumada Raúl. " Títulos y Operaciones de Crédito" edificación 1969 edit. Herrero. pág. 289.

En el fideicomiso de administración, la Institución Fiduciaria, recibe los bienes para administrarlos en los términos del acto constitutivo del fideicomiso, entregando los productos del mismo al fideicomisario indicado.

Los Fideicomisos Translativos: son aquellos en los que la fiduciaria se encarga de títulos a los adquirientes de predios, como es el caso de los diversos fraccionamientos urbanos y de algunos conjuntos habitacionales, a raíz de que empezó a establecerse este sistema de una manera más generalizada.

Habrán extinción del fideicomiso, cuando se den los supuestos - que prevé el artículo 357 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y que son:

- Por la realización del fin para el cual fué constituido.
- Por hacerse imposible.
- Por hacerse imposible el cumplimiento de la condición suspensiva de que dependa, o no haberse verificado dentro del término señalado al constituirse el fideicomiso, o en su defecto - dentro del plazo de veinte años siguientes a su constitución.
- Por haberse cumplido la condición resolutoria a que haya quedado sujeto.
- Por convenio expreso entre el fideicomitente y el fideicomisario.
- Por revocación hecha por el fideicomitente, cuando este se ha ya reservado expresamente ese derecho al constituir el fideicomiso.
- En el caso del párrafo final del artículo 350 de la misma Ley.

El Contrato de Fideicomiso celebrado entre F.F.C.C. N. de M y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, quedo compuesto de veinte cláusulas cuyo contenido a continuación reproduzco en su parte más esencial:

PRIMERA) El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.A., como fideicomitente y con el carácter de fiduciaria de ferrocarriles Nacionales de México, en virtud de diverso fideicomiso ante el otorgado, constituye un fideicomiso en la Asociación Hipotecaria Mexicana, S.A. de C.V. , a quien designa fiduciaria y aporta mediante este acto en forma irrevocable los terrenos cuya ubicación medidas y colindancias, han quedado señaladas anteriormente, a fin de que esos terrenos adecuadamente urbanizados, sean construidas casas-habitación o departamentos con las características de vivienda de interés social y/o de habitación de tipo popular para trabajadores ferrocarrileros que sean designados por el comité técnico a que se refiere la cláusula séptima, a proposición del sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República Mexicana y de los F.F.C.C. N. de M.

SEGUNDA) A éste contrato de fideicomiso podrán ser aportados otros inmuebles que para el futuro sean destinados a desarrollo del programa habitacional ferrocarrilero, por el H. comité técnico del fideicomiso mencionado en antecedentes.

TERCERA) El presente contrato de fideicomiso tiene por objeto:

- urbanización de los predios fideicometidos.
- construcción de casas o edificios sobre los mismos.
- efectuar su venta a quienes resulten beneficiados.
- obtención de financiamiento para la ejecución de las obras y para el otorgamiento de crédito a los compradores.

CUARTA) Para la realización del objeto, se faculta a la fiduciaria a celebrar toda clase de contratos y convenios, para la realización de las obras, con sujeción a los planos y especificaciones que apruebe el comité técnico y el Instituto Nacional para el Desarrollo de la Comunidad Rural y de la Vivienda Popular.

QUINTA) Obtener el financiamiento necesario, sin olvidar los plazos de liquidación, es decir, dentro de la vigencia del contrato de fideicomiso mismo.

SEXTA) A la conclusión de las obras, la fiduciaria podrá vender las edificaciones, a los trabajadores propuestos a petición del comité técnico, del sindicato de trabajadores, y de la propia empresa.

SEPTIMA) El Comité técnico estará representado por 3 representantes, uno de la Secretaría del Patrimonio Nacional, otro por la empresa y el restante nombrado por el Sindicato, cada uno con su respectivo suplente.

OCTAVA) El comité técnico tendrá las atribuciones y facultades



das que en el instrumento de referencia se le confieren.

NOVENA) El comité técnico se reunirá cuando lo estime pertinente, pero tendrá una junta mensual cuando menos y los acuerdos se tomarán por mayoría de votos.

DECIMA) La fiduciaria tendrá todos los derechos y facultades que se requieran para el cumplimiento y ejecución del fideicomiso, y además las que previamente le haya asignado el comité técnico y el Instituto Nacional para el Desarrollo Urbano y la Vivienda Popular.

DECIMA PRIMERA) La fiduciaria no tendrá intervención ni responsabilidad alguna en la administración o mantenimiento de los inmuebles objeto del presente contrato de fideicomiso.

DECIMA SEGUNDA) La fiduciaria percibirá por honorarios el cero punto veinticinco por ciento anual sobre las cantidades que maneje en este fideicomiso.

DECIMA TERCERA) La fiduciaria acepta el fideicomiso, y se obliga a cumplirlo, de acuerdo con lo estipulado por la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares y de Títulos y Operaciones de Crédito.

DECIMA CUARTA) Son fideicomisarios o beneficiarios, los trabajadores ferrocarrileros, mismo que tendrán todos los derechos y acciones que les correspondan conforme a la Ley, señalándose especialmente las que les confiere el artículo 355 -

de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

DECIMA QUINTA) La duración del presente fideicomiso, lo será en cuanto al límite que establece el artículo 359 fracción - III de dicha ley. (LGTOC).

DECIMA SEXTA) El Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros, comparece en el acto de constitución de este contrato, para dar su consentimiento.

DECIMA SEPTIMA) El Instituto Nacional para el Desarrollo Urbano y la Vivienda Popular, comparece para aceptar el cargo y las obligaciones derivadas del cláusulado de este contrato.

DECIMA OCTAVA) Los impuestos, derechos, gastos y honorarios notariales que se causen con motivo de este contrato, serán cubiertos por los F.F.C.C. N. DE M. y el Sindicato.

DECIMA NOVENA) En todo lo no previsto en este contrato, serán aplicables las disposiciones relativas de la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares y Títulos de Crédito.

VIGESIMA) Las partes contratantes, se someten desde ahora a la jurisdicción de los Tribunales de la Ciudad de México, renunciando expresamente al fuero de cualquier otro que en lo futuro llegaren a tener."

Del cláusulado anterior, podemos observar, que no obstante -

que el aspecto relativo a casas-habitación para los trabajadores, es un mandato Constitucional regulado en la Ley Federal del Trabajo, en el presente caso, los ferrocarriles pretenden cumplir con dicha disposición mediante el fideicomiso previamente celebrado, no justificándose la participación del Sindicato y menos aún con representación en el comité técnico con las atribuciones inherentes al referido nombramiento.

Lo anterior, trae como consecuencia el volver al estado de anarquía que reinaba en el sindicato mismo, respecto del sistema que se adoptaba para la adjudicación de casas-habitación, es decir, el plan asumido para la designación de beneficiarios fundamentalmente consistía en componendas muy al margen de lo establecido, que era el medio por el cual se obtenía la adjudicación del inmueble que se tratara, desvirtuándose así el interés social que en este renglón se persigue.

Si bien es cierto que la cuestión relativa a las casas-habitación, fué una conquista del trabajador en general, elevada a rango Constitucional, no considero justo, que el sindicato lo haya incorporado al contrato Colectivo, haciéndole parecer como un logro más para la clase trabajadora, con dicha actitud, no se hace más que mezclar acciones meramente de tipo político, de las cuales la gran mayoría de los trabajadores ignora, salvo excepciones, como en el caso de los miembros prominentes del " comité polí . . . . .

tico ferrocarrilero".

#### 4.2.1. LEY QUE LO CREA.

El contrato de fideicomiso a que he hecho referencia, fué autorizado por Decreto Presidencial del 27 de junio de 1972, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el día siete del mismo año, expresándose en dicho decreto lo siguiente:

Artículo primero. Se autoriza a los F.F.C.C.N. DE M., para constituir un fideicomiso con alguna institución de crédito, al que opondrá terrenos utilizables para la construcción de casas-habitación, así como los inmuebles que resulte aconsejable enajenar con objeto de obtener recursos económicos, siempre que se trate de inmuebles que los propios ferrocarriles no se reserven para sus necesidades actuales o futuras previsibles para la atención del servicio público a su cargo, a fin de satisfacer la prestación en materia de habitaciones a sus trabajadores, hasta por el valor de dichos bienes, en cumplimiento del convenio del 3 de abril último, celebrado con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, a que se refiere el considerando segundo de este ordenamiento.

Artículo segundo. Ferrocarriles Nacionales de México, previa opinión favorable de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informará a la del Patrimonio Nacional, acerca de los bienes que aporte al fideicomiso, los que se desincorporarán del dominio público y podrán enajenarse al precio que resulte-

de los avalúos que en cada caso realice la comisión de avalúos de Bienes Nacionales o alguna institución de crédito autorizada para ello, con aprobación de dicha comisión.

Los inmuebles ocupados por trabajadores ferrocarrileros al amparo de contratos de arrendamiento, comodato y aún sin autorización alguna, se aportarán también al fideicomiso para su regularización cuando así proceda, en los términos del artículo anterior.

Artículo tercero. Se autoriza asimismo a los ferrocarriles N.-de M., para que en el cumplimiento de los convenios citados - en el considerando cuarto, con la salvedad a que se refiere el considerando sexto, aportará al fideicomiso de que se habla en el artículo primero, los predios descritos en el considerando quinto de este decreto, y a tal fin se desincorporarán del dominio público de la federación.

Artículo Cuarto. El fideicomiso contará con un comité técnico de distribución de fondos, del que formarán parte, representantes de los Ferrocarriles Nacionales de México, del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana y de la Secretaría del Patrimonio Nacional, que decidirá sobre las operaciones que deberán efectuarse para el debido cumplimiento del objeto que se indica en el artículo primero de este decreto.

Artículo Quinto. La Secretaría del Patrimonio Nacional, tendrá

en el cumplimiento de este decreto la intervención que le corres-  
ponde conforme a la Ley.

A mayor abundamiento, por decreto del 8 de marzo de 1973, publi-  
cado en el Diario Oficial de la Federación el 13 del mismo mes y  
año citado, se desincorporaron del dominio público de la Federa-  
ción, los inmuebles afectos al fideicomiso antes aludido.

#### 4.2.2 FINALIDADES.

Con el Contrato de fideicomiso de cuenta, se pretende alcanzar los  
siguientes objetivos:

- a) Realizar la venta de casas o departamentos a los trabajadores  
al servicio de los ferrocarriles Nacionales de México.
- b) Urbanizar los terrenos que el fideicomitente aporte al fideico-  
miso.
- c) Construir unidades de interés social o bien con característi-  
cas propias de la habitación popular.

CAPITULO V

CONCLUSIONES: CRITICA Y OPINION PERSONAL.

C O N C L U S I O N E S :

CRITICA Y OPINION PERSONAL.

- 1.- El convenio de 3 de abril de 1972, celebrado entre el Sindicato y los Ferrocarriles Nacionales de México, para la adquisición de casas-habitación por parte de los trabajadores, en los predios propiedad de la empresa.
- 2.- Casuísticamente el día 27 de Junio de 1972, mediante Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de Julio del mismo año, se autoriza a los F.F.C.C. de M. a celebrar contrato de fideicomiso con alguna institución nacional de crédito para dar cumplimiento a lo pactado en el convenio de 3 de abril de 1972, en el cual se comprometió la empresa a hacer aportación de terrenos de su propiedad, para que en los mismos se construyeran casas-habitación para los trabajadores ferrocarrileros.
- 3.- También casuísticamente el 24 de abril de 1972, se pública en el Diario Oficial de la Federación, la creación del Organismo Nacio-nal para la vivienda de los trabajadores.
- 4.- En el convenio arriba citado, la empresa se obligo a aportar las áreas de terreno de su propiedad que no le fueran indispensables para el cumplimiento del servicio público encomendado, mismos que destinaría con efectos retroactivos al año de 1970, para el otorgamiento de casas-habitación para sus trabajadores, mediante la constitución del contrato de fideicomiso previsto en dicho convenio.
- 5.- Es notorio por lo anteriormente expuesto, que la empresa y el sindica-



to han llevado a cabo una transacción con objeto de que los agru-  
miados del S.T.F.R.M., conserven la pretensión de obtener median-  
te el convenio del 3 de abril de 1972, una doble prestación, es -  
decir, el hecho de poder ser elegidos en el sorteo que realiza el  
INFONAVIT, y el de ser propuestas por el comité técnico para la -  
obtención del crédito para la adquisición de casas-habitación por  
parte de la empresa.

- 6.- La realidad es esta : para que un trabajador obtenga un crédito -  
para la adquisición de una casa-habitación, es indispensable que-  
realice una serie de trámites, contradictorios a la ley.
  
- 7.- El convenio del 3 de abril de 1972, celebrado entre la empresa y  
el sindicato, resulta ser inconstitucional, en virtud de que, no  
obstante que se llevo a cabo antes del decreto que reforma el --  
apartado "A" de la fracción XII del artículo 123 Constitucional,  
este fué autorizado por decreto presidencial del 27 de junio de-  
1972.
  
- 8.- Aparentemente se trata de crear en el espíritu del trabajador -  
que obtendrá un doble beneficio, como resultado del convenio del  
3 de abril de 1972, y de su incorporación posterior al INFONAVIT,  
toda vez que para el otorgamiento de un crédito será menester que  
dicha institución así lo determine, despues de ello y con la apro-  
bación del sindicato será propuesto ante la institución fiducia-  
ria para la asignación de casa-habitación, pero antes se tuvo --  
que sortear una serie de trámites y no precisamente el sorteo dis-  
puesto por la ley.

9.- Si bien es cierto que la institución ferroviaria quiere solucionar el problema primordial de la casa-habitación de sus trabajadores, debería de cumplir con lo pactado con el convenio de fecha 3 de abril de 1972., y con lo dispuesto por la Ley del - - INFONAVIT.

10.- Considero que el Contrato de Fideicomiso, celebrado de conformidad con lo estipulado en el convenio del 3 de abril del 1972, debe de desaparecer o modificarse, toda vez, que como se ha visto no está adecuado a la realidad. En cualquiera de los dos casos anteriores, un nuevo convenio deberá contener un cláusulado más claro y sobre todo estar acorde con la realidad y finalidades que en el se mencionan, como ejemplo: deberiase incluir la obligación de la empresa, para asignar a sus trabajadores, una suma de dinero, destinada al pago de la renta de una casa-habitación de condiciones normales, en tanto no resulte sorteado por el - - INFONAVIT.

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

Gill Mario: " Los ferrocarrilero, editorial extemporáneos 1976.

Graham Chapman, John : " La construcción del ferrocarril Mexican  
no 1837-1880." ed. septententas. (S.E.P.), 1975.

Ortiz Hernán, Sergio : " Los Ferrocarriles en México ". ed. —  
S.C. y T. 1975.

Vernon, Ragmon: " El Dilema del desarrollo Económico de México"  
ed. Diana, 1970.

Alonso, Antonio : " El Movimiento Ferrocarrilero en México", —  
1958-1959, ed. Era, 1972.

Lombardo Toledano, Vicente : " Teoría y Práctica del Movimiento  
Sindical Mexicano", ed. U. Obrera de México 1974.

L. Terán, Cuauhtémoc: Jesús García, Héroe de Nacoziari.ed. Publi-  
cidad C. 1962.

Lombardo Toledano Vicente : " La libertad Sindical en México." —  
(1929) ed. U. Obrera de México : 1974.

N. Rodea Marcelo: " El Movimiento Obrero Ferrocarrilero" 1890- —  
1943. " ed. Particular. ( Biblioteca U.N.A.M.)

Trajo, Luis Manuel: " El problema de la Vivienda en México" -  
ed. F.C.E. 1974.

Proyecto de Ley para la Construcción de viviendas para los tra-  
bajadores, del Gral. Alvaro Obregón, ed. Centro Obregonista --  
1927-1928, Biblioteca U.N.A.M.

Trueba Urbina, Alberto: " Nueva Ley Federal del Trabajo" ed. -  
Porrúa, 1970.

Trueba Urbina Alberto: " Nueva Ley Federal del Trabajo reforma  
da, ed. Porrúa, 1975.

Trueba Urbina Alberto: " Nuevo Derecho del Trabajo ", ed. Po-  
rrúa, 1970.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ed. Po-  
rrúa, 1975.

Trueba Urbina Alberto " El Artículo 123 Constitucional" ed. Im-  
presora de talleres gráficos, 1943.

Diario Oficial de la Federación, 7 de Junio de 1972, decreto -  
sobre el Fideicomiso Ferrocarrilero.

Diario Oficial de la Federación, 13 de Marzo de 1973, decreto-  
la desincorporación del dominio público, de los inmuebles in-  
corporados al fideicomiso ferrocarrilero.

Convenio del 3 de abril de 1972, celebrado entre los F.F.C.C. -  
N. de M. y el S.T.F.R.M.

Código de Comercio ed. Porrúa, 1969.

ler. Seminario sobre desarrollo Urbano y la Vivienda en México-  
patrocinado por el I.E.P.E.S. ( notas )

Batiza, Rodolfo: " El Fideicomiso Teoría y Práctica ", Asocia -  
ción de Banqueros de México, 1973.

Corventes Ahumada Raúl : Títulos y Operaciones de Crédito ", ed.  
Herrero, 1969.

Domínguez Martínez, J. Alfredo : " El Fideicomiso ante la Teo -  
ría General del Negocio Jurídico", ed. Porrúa, 1972.

Vázquez Armanio, Rodrigo: " Naturaleza Jurídica del Fideicomiso  
Mexicano y sus principales aplicaciones prácticas",ed. Ilustre y  
Nacional Colegio de Abogados de México, 1964.