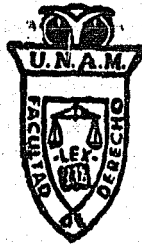


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO



**LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE EN
LA NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO**

MARTÍN ANTONIO
S. A. P. M.

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A

ILDEFONSO G. PATRON AVILA

MEXICO, D. F.
1971



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES :

Isidoro Patrón R.
Delfina A de Patrón

Con imperecedera Gratiud
a ellos, que con su Ejem-
plo, Cariño y Comprensión
han hecho posible la rea-
lización de este trabajo-
y lo que soy.

A MIS ABUELOS:

Como un sincero reconoci
miento por sus sabios --
consejo.

A MIS HERMANOS:

JULIO ISIDORO Y GUADALUPE
Esperando ver superados -
con sus esfuerzos este hu
milde trabajo.

Con un gran cariño a mi novia

ALTAGRACIA CARDOSO.

A MI MAESTRO:

LIC. CARLOS M. PIÑERA Y RUEDA
A quien agradezco en lo infinito la dirección en este trabajo y sus sabios consejos y orientación para lograr alcanzar mi formación profesional.

Con un reconocimiento especial
para mi gran amigo:
LIC. HORACION GALLEGOS GAMIOCHIPI.

Con un gran respeto
a mi tío.
FRANCISCO PATRON R.

FAMILIARES Y AMIGOS.

LOS TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTE EN LA NUEVA
LEY FEDERAL DE TRABAJO

C A P I T U L O I

1.- "EL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO".

a) Epoca Prehispánica.

Para hacer una breve exposición del proceso evolutivo del transporte en nuestro país es necesario remontarse a la época prehispánica, en donde éste aparece representado por la combinación de los factores tameme-vereda, que se cita solamente como un antecedente histórico representativo del primitivismo de esa época y que fue un oficio más que de tipo social, acorde con la fauna de nuestro país, que a consecuencia de la extirpación de su primitiva población equina, hace tal vez 20,000 años, no proporcionaba ninguna especie animal utilizable como fuerza de tiro o de carga para el hombre. Ante esta difícil situación el tameme cargador indígena, cumplió con su cometido al movilizar enormes volúmenes de carga a grandes distancias, promoviendo el intercambio comercial de los centros productores y de consumo de Anáhuac, con lugares tan remotos como Jalisco, Guatemala y Honduras. En formas más análoga las veredas cumplían, además de su papel comunicativo, una función política consistente en mantener un férreo dominio sobre los pueblos sojuzgados, componentes del heterogéneo Imperio Mexicana.

En Yucatán los mayas construyeron cómodas calzadas embaldo-sadas que unieron las ciudades de Chichén-Itzá, Uxmal y Mayapán, prolongándose a otras ciudades y zonas, incluyendo las distantes del Garibe. Calzadas que se han conservado a través de los años a pesar de las inclemencias del tiempo y del avance incontenible de

la selva.

Las calzadas construídas por los aztecas son un vivo testimonio del avance de su cultura. Es suficiente mencionar que las actuales carreteras a Cuernavaca y Veracruz fueron construídas con base en los trazos de estos viejos caminos, que prometían una fluida corriente humana y de mercaderías, tan eficaz, que era normal la transportación de pescado fresco desde lo que actualmente es Veracruz hasta la capital del Imperio Azteca por medio de un efectivo sistema de relevos.

La gran Tenochtitlán, construída sobre un lago, estaba comunicada con tierra firme por cuatro enormes calzadas; el resto del tráfico urbano se efectuaba por medio de canoas. Algunos de los centros que hasta hace poco tiempo han tomado auge turístico eran ya ampliamente conocidos y aprovechados como lugares de descanso del puerto de Zihuatanejo, Cuernavaca y algunas otras zonas situadas en las costas del Caribe y del golfo.

La explotación de esos caminos no se dejaba al azar, sino que era regular y constantemente utilizados por la clase pochteca, comerciantes que promovían un intercambio de variadísimas mercancías, haciendo de nuestros mercados, como el de Tlatelolco, uno de los más organizados y surtidos de su siglo. Se previó en la legislación Azteca que los viajeros, en caso de necesidad, podían disponer de los primeros dos surcos de los sembrados que bordeaban el camino para su alimentación durante el viaje.

En esta forma, ya fuera por medio de veredas o calzadas, --

puede afirmarse que nuestro país estaba primitivamente comunicado -- en casi todas las direcciones, marcando estos rudimentarios caminos la pauta para la modernas carreteras contemporáneas.

b) Epoca Colonial.

En tiempo de la colonia se puede afirmar con certeza que el sistema de comunicaciones constituía ya un verdadero antecedente -- del autotransporte en particular y el transporte en general, al parecer, en los campos y poblaciones de nuestro país, la bestia de -- carga y, como consecuencia, vehículos de tracción animal y vías terrestres de considerable extensión, elementos materiales introducidos en el esquema del transporte por los conquistadores, colonos y gobiernos virreinales. Como complemento de estas innovaciones surge un vasto conjunto de actividades conexas de suma importancia en el orden económico, impulsadas principalmente, por el uso de la rueda y el arado.

Sin embargo, a pesar del conocimiento y uso de la fuerza animal, ésta no significó como debía haberlo hecho, la liberación del tameme que se siguió utilizando, prefiriendo los españoles la con-verción de ese rudimentario medio de transporte, al prohibir a los indígenas el uso de las bestias de carga.

Las vias de comunicación de la Colonia nunca fueron suficien-tes para satisfacer sus necesidades en este aspecto, y mucho menos, para lograr la vinculación regional puesto que no fueron proyecta--das para alcanzar este objetivo. Por otra parte influyó la orografía áspera de nuestro territorio, obstáculo insuperable para las fuer--

zas de Colonia. Además, la actitud de España que deliberadamente - postergó su desenvolvimiento, para mantener la situación de atraso y aislamiento favorable a los conquistadores.

La política seguida por España hizo que el país fuera organizado, casi exclusivamente, por productor de oro y plata. Esta política constituyó el motivo del atraso de la Nueva España durante -- tres siglos, representado por el estancamiento agrícola, insignificancia de la industria e insuficiencia del comercio, influyendo además, el pensamiento de las corrientes colonizadoras que arribaron a las costas de América con el afán de enriquecerse mediante los - negocios mineros, menospreciando las demás actividades y riquezas del país. Por esta importante razón la estructura vial y de transportes fue concebida atendiendo a la demanda minera; favoreciendo e incrementando, por disposiciones legales que abogaban, a la industria y al comercio, cuyo principal objetivo era la apertura de caminos y la habilitación de puertos a través de los cuales pudiera fluir la riqueza minera hacia España.

Los grandes centros demográficos florecieron, casi invariablemente, al lado de los núcleos mineros, tales como: Guanajuato, - Real del Monte, Taxco, Zacatecas, Fresnillo, Sombrerete y Parral, - comunicados con la capital y Veracruz por caminos reales que actuaron como arterias conductoras del caudal de minerales preciosos -- que alimentaron la carrera de conquistas del Imperio Español.

Durante esta época, y determinado por la industria minera, - surge y se desarrolla el primitivo medio de transporte de la arrie

ría, que apareció en nuestro territorio por todos los rumbos, extendiéndose hasta Centroamérica. Con respecto a la arriería cabe señalar que las recuas debían constar, por lo menos, de cinco bestias -- para cada arriero, para que resultara costeable conducir la carga.

En esta forma la Nueva España estuvo cruzada por caminos longitudinales y transversales que comunicaban con los diversos fundos mineros. Los longitudinales fueron dos: Uno conectó a México con -- Santa Fe de Nuevo México, pasando por Pachuca Guanajuato, Zacatecas, Durango y Chihuahua y con ramificaciones a San Luis Potosí y Monterrey; el otro comunicó a México con Guatemala, pasando por Oaxaca.-- Los principales caminos transversales fueron los siguientes: de México a Veracruz, por Orizaba; de México al mismo Puerto, por Puebla y Jalapa; de México a Acapulco, por Cuernavaca y Chilpancingo; de -- Zacatecas a Nuevo Santander (Tamaulipas); de Guadalajara a San Blas; de Valladolid (Morelia) a Colima; de Durango a Mazatlán. También se construyó una carretera de México a Toluca y, en general, se mejoraron otros caminos que conducían a los minerales.

Para darnos una idea de las dificultades e imperfecciones del transporte de esa época se incluye el siguiente fragmento de una relación publicada a fines del siglo XVIII, que también hace referencia al gravamen que constituyeron los fletes en el comercio de la -- colonia: "En los caminos no se ve otra cosa que embarazos para transitarlos. Los pedregales, lodazales, barrancas y cuevas son muy -- frecuentes, y en los ríos y arroyos de alguna consideración, no se halla más que un tal o cual puente, agregándose que los aguajes sue

len estar a tan largas distancias, que los arrieros se ven precisados a andar dos jornadas regulares en un día o extraviar el camino por parajes peligrosos de mucho rodeo. Por esos inconvenientes tan notorios se experimentan precios excesivos en los fletes. En algunos parajes de adentro, en que la tierra es dura, llana, limpia de pedregales y sin ríos, hacen uso de las carretas tiradas por bueyes y conducen cada carga de maíz por dos pesos de flete en la distancia de ochenta leguas, cuando acá fuera, en la de veinte leguas, cuesta por lo común, la misma carga de maíz, los propios dos pesos por flete".

Este fragmento nos pinta en forma clara los problemas vicisitudes del transporte, así como una repercusión económica en esa época.

El barón de Humboldt, que visitó nuestro país a fines del siglo XVIII, refiere que sería posible viajar de la Capital de la República a Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote en coche, pero a causa del estado tan malo de los caminos no se había establecido un carreteo regular predominando el uso de acémilas, por lo que millares de mulas y caballos formando grandes caravanas, generalmente conducidas por mestizos e indígenas, cruzaban los caminos de México.

A pesar que durante este período se construyó el camino que iba de México a Acapulco, no se le dió a este puerto la importancia que merecía, por ser uno de los dos únicos puertos habilitados para el tráfico oceánico (el otro era Veracruz) ya que por sus mue-

lles se enviaban las mercancías Europeas con destino a Perú y a las Filipinas, y se recibían la plata peruana, las especias, sedas, perlas, porcelana fina y marfil, procedentes de Oriente. Al existir solamente dos puertos acondicionados al tráfico marítimo se hizo notorio el atraso de las vías respectivas aparte del que ya hemos mencionado en lo referente a la comunicación terrestre.

En este estado de cosas sorprende a nuestro país la etapa de la independencia y el Liberalismo, situación que persiste hasta casi terminar la primera mitad del siglo XIX. Las condiciones deplorables por las que atravesaban la agricultura, la industria y el comercio y aún la minería; el monopolio de los escasos bienes en manos privilegiadas, y las convulsiones políticas, aunado todo esto a la exigua intercomunicación de los centros de actividad, produjo un estancamiento en la situación económica del país.

Este período de guerra civil y extranjera, en lugar de impulsar la construcción de medios de comunicación, contribuyó a acelerar la destrucción por efecto del tiempo y el descuido, al inutilizar algunos tramos y derribar puentes para obstruir la acción del enemigo. Se hallaba nuestro país tan atrasado en materia de comunicaciones, que las diligencias, de nueve y doce asientos, eran prácticamente desconocidas antes de que se produjera la guerra con los Estados Unidos de Norteamérica, durante la cual fueron usadas como transporte de tropas por el invasor. Poco tiempo después, hacia 1849, se adoptaron en México para usos civiles. En el año de 1850 se estableció el primer servicio de diligencias, comunicando al --

puerto jarocho con la capital de la República; posteriormente se ampliaron estos servicios a otras ciudades.

Según los anuncios de un servicio de diligencias, en el año de 1859, sus tarifas resultaban elevadas considerando el poder adquisitivo de la moneda en ese tiempo, y existían diferencias de tarifas tratándose de personas que viajaran en el asiento interior o en el pescante; en sus horarios no se especificaban horas ni minutos, sino días probables; el viaje rápido de México a Veracruz se hacía de ocho a diez días. Además de la lentitud en los viajes había que agregar la incomodidad resultado del mal estado de los caminos.

En su mayoría las diligencias siguieron las rutas inicialmente trazadas por los arrieros, soportando en consecuencia las múltiples peripecias con las que éstas tropezaban; pedregales, lodazales, arroyos, etc. Además de todas estas dificultades se vino a agregar el peligro de los asaltantes, que se multiplicaron por todos los caminos en que circulaban diligencias, siendo, por todas estas circunstancias, una verdadera aventura hacer un viaje largo por medio de este transporte. Mientras las naciones más civilizadas disponían ya en ese tiempo de excelentes transportes y caminos (redes ferroviarias y carreteras) que respondían eficazmente a sus respectivas demandas económicas, políticas, sociales, y culturales, México se encontraba preso aún en las marañas del pasado.

A fines de 1950 fué inaugurado también, el primer tramo de ferrocarril que abarcaba un tramo de 13 kilómetros entre Veracruz -

y un punto denominado El Molino. Así mismo se puso en servicio el ferrocarril México-Guadalupe Hidalgo. Y no fué sino hasta el primero de enero de 1873, durante el gobierno del presidente Sebastián Lerdo de Tejada, cuando se puso en servicio el ferrocarril de México a Veracruz. La construcción de esta vía ferroviaria, que se llevó a cabo durante 23 años de turbulencia política y militar, y que hubo de vencer los obstáculos presentados por la orografía de nuestra patria, así como la limitación impuesta por la difícil situación económica del pueblo y gobierno, indica el primer gran esfuerzo por comunicar eficientemente puntos distantes. Así mismo nos indica la dependencia con el viejo continente al representar Veracruz una puerta hacia la civilización e ideología.

Mientras tanto, los caminos carreteras permanecían en un punto tal de olvido que el 12 de junio de 1885, se dictó una ley en la que se ordenaba que el cuidado y conservación de los antiguos caminos estuviera a cargo de los gobiernos locales. Esta disposición vino a recaer en los municipios que se encontraban en ruinas económicamente. En tal situación los caminos carreteras y reales (de arriería) se convirtieron prácticamente en intransitables, con excepción de los que eran utilizados por las compañías de diligencia que se veían obligadas a tomar la iniciativa en la conservación de los caminos por los que transitaban. Esa deplorable política se prolongó hasta el año de 1925.

Este largo período que abarcó la etapa porfirista, se caracterizó por el impulso al aspecto ferroviario, siendo el único que

tuvo importancia en el campo de los transportes al producirse una desbordante inversión de capital norteamericano que, de acuerdo -- con su conveniencia, determinó el trazo y longitud de las vías, mo tivando en la mayoría de los casos, su prolongación innecesaria -- con el único objeto de aprovechar al máximo el subsidio oficial -- por kilómetro construído.

Asimismo, este período de estancamiento en el transporte -- por caminos incluyó también la época revolucionaria, en que practi camente se vivió a bordo de los ferrocarriles, siendo hasta enton ces cuando se logró un positivo beneficio de la construcción de és tos, al servir de medio de contacto entre todos los sectores de la población, siendo posible que por primera vez en muchas generacio nes, conociera los más lejanos rincones de la geografía de su pa- tria.

c) Epoca Contemporánea.

En el año de 1925 se creó la Comisión Nacional de Caminos, -- que en sus inicios no siguió ningún programa debidamente planeado, sino que trató de comunicar a la capital con las ciudades más pró ximas, razón por la cual fué construída la carretera de México a -- Puebla. A partir de esa fecha los gobiernos mexicanos han dedicado su mayor atención a esta rama de las comunicaciones.

Esta actividad constructiva ha sido desarrollada casi exclu sivamente por el sector público representado por la Secretaría de Obras Públicas colaborando en ocasiones otras entidades oficiales.

Sin embargo, es necesario extender aún más la red de carreteras. - Hasta 1963 la red caminera por cooperación entre estados y federación abarcaba 32,891.9 Km. de los cuales están: en brecha 3,824.9-Kms. 5,157.5 Kms. de terrasería; 14,404.6 Kms. revestidos; y - - - 9,504.9 Kms pavimentados. Además del fomento que se ha dado a la - construcción de caminos por cooperación, se ha tratado de dar impulso a la intervención de los particulares en este programa constructivo. Ejemplo de dicha intervención está en la autopista México-Cuernavaca, que señaló el inicio de los caminos de peaje, tomando auge ese tipo de carreteras a causa de sus inversos reinvertidos permiten la construcción de nuevas vías camineras.

En la actualidad, la cooperación de estos caminos está a -- cargo de una institución descentralizada que se conoce con el nombre de Caminos y Puentes Federales de Ingreso.

Nuestro país ha concluido totalmente al tramo que le corresponde de la carretera panamericana, que atravesando por el centro del territorio mexicano, permite viajar desde Alaska hasta Panamá.

Para la construcción de esta red de carreteras nuestro gobierno ha tenido que recurrir a diversos medios a fin de allegarse recursos, siendo la primera de estas medidas la creación del impuesto que grava el consumo de gasolina.

Esta fuente de recursos, y otras similares, no eran aún suficientes para continuar con el plan constructivo que requería inversiones tan fuertes; por lo tanto, se tuvo que recurrir a préstamos interiores por medio de emisiones sucesivas de bonos. El pri

mer decreto, autorizando una emisión de bonos de Nacional Financiera, se publicó en 1935, repitiéndose a partir de ese momento, con cierta frecuencia. Para tener una idea más completa de la importancia de esta fuente de financiamiento, basta mencionar que, durante el período gubernativo del general Manuel Avila Camacho, los recursos obtenidos por este medio representaban un 78 % del monto invertido en caminos, y solamente un 22 % provenía de la recaudación de impuestos.

2.- "ANTECEDENTES LEGISLATIVOS EN LA CONSTITUCION DE 1917".

Antes de la constitución de 1917, no existió ninguna legislación sobre trabajo, sin embargo haremos un estudio de los diversos cuerpos legislativos que se han ocupado a través de la historia, en regularizar en algún aspecto las relaciones obrero-patronales, encontrandonos como primer antecedente, "Al Estatuto Orgánico Provisional de la República Mexicana" del año de 1854, que contenía los siguientes artículos:

Artículo 30.- "La Nación garantiza a sus habitantes la libertad, la seguridad, la propiedad y la igualdad".

Artículo 31.- "En ningún punto de la República Mexicana se procurará establecer la esclavitud; los esclavos de otros países quedan en libertad por el hecho de pisar territorio de la nación".

Artículo 32.- "Nadie puede obligar sus servicios personales sino temporalmente y para una empresa determinada. Una Ley especial fijará el término a que puedan extenderse los contratos y la especie de obras sobre las que hayan de versarse".

Artículo 33.- "Los menores de 14 años no pueden obligar sus servicios personales sin la intervención de sus padres o tutores y a falta de ellos, de la autoridad política. En esta clase de contratos y los de aprendizaje, los padres, tutores o la autoridad política en su caso, fijarán el tiempo que han de durar y no pudiendo excederse de 5 horas diarias en que ha de emplearse al menor, y se reservarán el derecho de anular el contrato siempre que el amo o maestro tenga malos tratos con el menor, no, provee a sus necesidades según lo convenido o no instruya al menor convenientemente".

Artículo 62.- "Todo habitante de la República tiene libertad para emplear su trabajo o capital en el giro o profesión honesta que mejor le pareciere, sometiéndose a las disposiciones generales que las leyes establecen para asegurar el buen servicio público". (1)

Así vemos, los matices individuales y liberales que tomó -- nuestro país en la segunda mitad del siglo XIX, encontrándonos con el estatuto antes mencionado, una libertad de aparente contratación. Su corte es esencialmente liberal al proclamar la libertad absoluta del individuo, demostrándonos este estatuto, que el régimen liberal no pudo o no quiso preocuparse de la verdadera realidad del problema que representaba la cuestión social.

Señalamos sin embargo, que éste estatuto da un paso gigantesco al dejar esbosada una incipiente protección a la libertad de

(1) Tena Ramírez Felipe. "Leyes fundamentales de México 1808-1950". Edición Porrúa, S.A. México 1957.

trabajar y al trabajo que desarrollaban los menores.

El error que encontramos en la Constitución de 1857, que correspondió a un período turbulento dentro de la historia de México, consistió en que el legislador dió mayor importancia a los asuntos políticos que a los de otra índole, consecuentemente de ahí su empeño en que el Derecho Privado resolviera la relación laboral, la cual debía de ser tratada por sólo el mutuo acuerdo de las partes y así mismo, por el libre juego de las leyes naturales de la oferta y la demanda y de la producción y del consumo.

Podemos señalar por otra parte, que la asamblea de Constituyentes de 1857, se encontraba formada por la minoría de la representación de la opinión pública, consecuentemente no era la representación oficial del pueblo como se intentó hacer creer, debiéndose a ello que la clase trabajadora se vió ajena a la elaboración del mencionado documento la población rural carente del voto y de los conocimientos necesarios para intervenir; señalando además, -- que el partido Conservador se abstuvo a dar su apoyo a la idea de que quedase reglamentado en la Constitución, las relaciones obrero-patronales. Siendo por lo tanto, que la ideología reinante de esa asamblea fué la liberal, conservando la forma del principio de la explotación del hombre por el hombre.

Encontramos sin embargo, que en el seno de la asamblea constituyente de 1857, hubo quienes defendieron la causa de los que -- trabajaban para poder sobrevivir; entre otros señalaremos a Don Ignacio Ramírez quién clamó por un mejoramiento del sistema económi-

co, con base de un mejoramiento del sistema económico, con base de una mejor repartición de la riqueza luchando por que los derechos de los trabajadores se elevásen al rango de garantías individuales; encontramos que su tesis fué apoyada por Ponciano Arriaga y Zarco, no habiendo sido oídos ninguno de los tres, ya que, de haber sido escuchados se hubiese dado nacimiento en ése momento al Derecho del Trabajo.

El ilustre jurista Ignacio L. Vallarta, en su discurso dió la impresión de tener una visión más clara del problema, pero desgraciadamente cuando parecía que terminaría exigiendo la elevación de los derechos obreros, se desvió y terminó por confundir la libertad de industria, con la protección al trabajador, dando lugar a que se pensase que la libertad de industria exigía que la relación del trabajo quedase sin reglamentación.

Textualmente, las palabras pronunciadas por Ignacio L. Vallarta ante el Congreso Constituyente de 1857, fueron las siguientes:

"Quiere esto decir que nuestros males son inevitables que la ley no podía con su égida defender a la clase proletaria? Lejos de mi tal pensamiento; confesando que es en el día imposible conseguirlo todo, voy a ver si puede alcanzarse algo.... Desde que -- Quesney proclamó su célebre principio de dejar hacer, dejar pasar, hasta que Smith dejó probada la máxima económica de la concurrencia universal ya no es lícita dudar de aquellas cuestiones. El principio de la concurrencia ha probado que toda protección a la indus

tria sobre ineficaz es fatal, que la ley no puede ingerirse en la producción, que el sólo interés individual, es el que debe crear, proteger y dirigir toda especie de industria, por que sólo el tiene la actividad, vigilancia y tino para que la producción de la riqueza no sea gravosa. De tan seguros principios deduzco ésta consecuencia: Nuestra Constitución debe limitarse a proclamar la libertad de trabajo no descender a pormenores ineficaces para impedir aquéllos abusos de que nos quejamos y evitar así las trabas que tienen con mantilla o nuestra industria, porque, sobre ser ajeno a una Constitución descender a formar reglamentos, en tan delicada materia, puede sin querer herir de muerte a la propiedad y la sociedad que atenta contra la propiedad, se suicida". (1)

Podemos señalar alguno de los artículos referentes a la libertad del trabajo en la Constitución del 5 de febrero de 1857, a saber:

Artículo 40.- Todo hombre es libre para abrazar la profesión, industria o trabajo que le acomoden, siendo útil y honesto para -- aprovecharse de sus productos, ni uno ni otro se le podrá impedir sino por sentencia judicial, cuando ataque los derechos de terceros, o por resolución gubernativa dictada en los términos dictados en la ley, cuando ofenda los de la sociedad".

Artículo 50.- Nadie puede ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento.

(1) Mario de la Cueva. "Derecho Mexicano del Trabajo - Tomo I, pág. 93 Ed. Porrúa, S.A. México, D.F. 1959.

La ley no puede autorizar ningún contrato que tenga por objeto la pérdida o el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre, ya sea por causa de trabajo, de educación, o de voto religioso, tampoco autoriza convención en que el hombre pacte su proscripción o -- destierro".

Artículo 28.- No habrá monopolios ni estancos de ninguna clase, ni prohibiciones a títulos de protección a la industria, exceptuándose únicamente los relativos a la acuñación de moneda, a los correos y a los privilegios que por tiempo limitado concede la ley a los inventores o perfeccionadores de alguna mejora".:

Encontramos una situación clara, que el sistema adoptado -- dentro de la Constitución de 1857 es el individualista liberal, dejando sentir su influencia en todo México y en todos los ámbitos.-- Encontrándonos con que el hombre, era considerado dentro de una -- norma más que de libertad, de libertinaje; ya que dicha libertad -- era aparente pues prevalecía en forma casi absoluta la fuerza y el poder, pudiéndose señalar que la ley del más fuerte era la que imperaba, pues el individuo se encontraba sin ninguna oportunidad de sobreponerse a su propia debilidad y como consecuencia de ello, a su situación.

Bajo el imperio de Maximiliano con fecha 10 de abril de -- 1865, se publicó un Estatuto cuyo capítulo enumeró las garantías -- Individuales.

Señalando: Que nadie debía verse obligado a prestar servi-- cios gratuitos y forzados sino únicamente en los casos en los que--

la ley los disponga. Igualmente que nadie debía obligar sus servicios personales sino temporalmente y para una empresa determinada. Se creó una junta protectora de las clases menesterosas, la cual debía recibir las quejas que formularan dichas clases y así mismo, debía determinar sobre las mencionadas quejas lo mismo que ha proponer las medidas que juzgase convenientes, para mejorar la situación moral y material de las personas que constituían las clases antes mencionadas. Igualmente, se debía buscar los medios para el establecimiento de escuelas de primera enseñanza y proponer reglamentos a los cuales debía sujetarse el trabajador para fijar la cantidad y monto de la retribución.

Encontramos en la disposición anterior, el primer intento de establecer en la República Mexicana, un órgano oficioso del estado para conocer directamente los problemas del trabajo.

Posteriormente, la ley sobre Trabajo expedida el 10. de noviembre de 1865, fija la jornada de labor que debía ser: "Desde la salida al ocaso del sol", restando dos horas para el almuerzo y la comida. En ella se señala el descanso dominical, así como el de los días feriados por el estado. Indicando que el trabajo de los menores de 12 años, únicamente debía ser durante medio día y con labores proporcionadas a su fuerza. Exigía que, el pago del salario debía efectuarse en moneda de curso legal y no en especie, prohibiendo las "Tiendas de Raya". Establece la asistencia médica y la entrega gratuita de medicamentos. Señalando así mismo que todo agricultor, que tenga en su finca más de 20 familias deberá cons--

truir una escuela; creando la misma obligación en los dueños de fábricas y talleres, los cuales tuvieron a su disposición más de 100 operarios. Para la ejecución y cumplimiento de las disposiciones de ésta ley, estableció las Comisarías de Policía.

Posteriormente, el código civil del Distrito Federal que entró en vigencia el año de 1870, superó a la legislación francesa dignificando el trabajo del hombre, puesto que desechando la idea de considerarlo como un Arrendamiento de Obra regulando su principio de la contratación bajo un aspecto liberal, denominándolo con el nombre de "Contrato de Obra", resumiendo en un sólo título los siguientes contratos:

a) Servicio Doméstico, b) Servicio por jornal, c) Contrato a Destajo o a Precio Alzado, d) De los Porteadores y alquiladores, e) Contrato de Aprendizaje, f) Contrato de Hospedaje.

Aunque el Código Civil de 1870 se basa principalmente en el principio liberal, encontramos que permanece más fiel que la misma Legislación Francesa al principio de igualdad, pues suprimió los privilegios que el Código Civil Francés consignaba a los patronos, incluyendo al Contrato de Obra en el Contrato de Mandato haciendo a un lado la teoría del Arrendamiento por ser injusta y no contener la dignificación del hombre.

El Código Civil de 1884, siguió los lineamientos del Código Civil de 1870, conteniendo una gran innovación, pues al lado del contrato de gestión de negocios y el del mandato, reglamentó el Contrato de Prestación de Servicios Profesionales disponiendo de su ar

título 2408: "Que si el profesionista no había celebrado ningún convenio con su cliente sobre el monto de sus honorarios, para resular lo debía atenerse a la costumbre del lugar a la importancia del - - asunto o caso para el cual se presentaron los servicios, a la importancia del trabajo prestado, así mismo como la posibilidad económi- ca del coente y a su reputación que tuviése como profesionista".

Fue tan importante dicha innovación del Código Civil de 1884, que la encontramos posteriormente en el Código Civil de 1920 que es el Código vigente y al cual pasó casi en su integridad, pues única- mente encontramos algunas adiciones cuando reglamenta el Contrato - de Servicios Profesionales.

Encontramos al Código Penal de 1871, consignando en un Títu- lo completa los Delitos contra la Industria o el Comercio tipifica- dos en el artículo 925 que textualmente señala lo siguiente:

Artículo 925.- "Se impondrá de ocho días a tres meses de - - arresto y multa de 25 a 500 pesos o una sola de éstas penas a los - que formen un tumulto o motín o empleen de cualquier modo la violen- cia física o moral con el objeto de hacer que suban o bajen los sa- larios o jornales de los operarios de la industria o el trabajo".

No podremos negar que ésta disposición señalada entraña una- prohibición a la huelga, así como a coaliciones en general y que -- fué redactado en esta forma para evitar que se opusiera al artículo 9o. de la Constitución de 1857, el cual consagró el derecho a asociar se, pudiendo señalar así mismo que fué llevado a cabo, con la idea - que quedara claramente especificada cuales eran las asociaciones pro

hibidas y cuales no lo eran. Por otra parte podemos señalar que dicho artículo no se refería a la huelga, pero que sin embargo los trabajadores al recurrir a solicitar aumentos de salario podrían encontrarse en el caso señalado por él, pues la huelga era la única arma de la cuál podía valerse el trabajador para presionar al empresario a subir los salarios, en virtud de los daños que se le ocasionaban por la detención del trabajo, cayendo en lo que expresamente señala el artículo 925 en su última parte.

Así mismo el Código Civil de 1884, consideró entre las causas de intimidación, a la fuerza moral o amenazas.

Encontrándonos con la situación, de que tanto la ley civil como la ley penal controlaban al trabajador no quedándole a éste más que realizar la voluntad del patrón. Y los empresarios a su vez, sin tomar en cuenta ninguna legislación, crearon un sistema de normas de observancia obligatoria, para todos los que prestasen sus servicios en las negociaciones que representaban. Encontrándonos que se formularon reglamentos interiores de trabajo en los que se especificaban, el salario, la duración de la jornada, las multas por faltas a él, etc. Disposiciones que los obreros se veían obligados a cumplir por el miedo a la pérdida de su empleo.

Por lo que toca a la contratación de los trabajadores, podemos señalar que existió un vicio imputable directamente al patrón ya que observamos que en la mayoría de los casos, el contrato que celebraban era completamente nulo puesto que los artículos 1298 y 1299 del Código Civil de 1884, textualmente nos señalan que los con

tratos celebrados con intimidación por una parte o un tercero eran nulos. Concluimos con ésto, que todos los contratos obrero-patronales celebrados eran nulos, pues el patrón aprovechaba la necesidad del trabajador así mismo como la desventaja existente entre la oferta del trabajador y la demanda de éste, rigiendose únicamente la contratación de la prestación de servicios por los lineamientos generales y la consecuencia de la ideología liberal imperante en México.

Es en éste momento, cuando empieza a elaborarse una legislación propiamente laboral, fundada en los principios de constituir los medios necesarios para obtener un equilibrio entre los diversos factores de la producción capital, y trabajo. Mencionamos la palabra equilibrio por que realmente es imposible conseguir la completa igualdad entre todo el género humano. Tomando en cuenta dicha imposibilidad, concluimos que la ley que rige las relaciones obrero-patronales debe tener como principalísima función, la búsqueda del equilibrio entre las partes de toda relación humana, señalando, que en este caso, la legislación que se fué elaborando en materia de trabajo se hizo precisamente tratando de buscar esa meta, constituyendose en el más fiel guardian de la inestable balanza de las relaciones en la prestación de los servicios personales.

Señalamos que el deseo de la clase trabajadora, es el inicio de las reglamentaciones obrero-patronales, para que sean cumplidas, aunque no superan en su totalidad los problemas para obtener ese deseado y necesario equilibrio.

Las primeras legislaciones elaboradas en materia de trabajo, son hechas por diversos gobernadores de los estados. Podemos señalar que el contenido de ellas, es el de simples reglamentos sobre accidentes de trabajo; teniendo gran importancia por el adelanto alcanzado en el campo del derecho ya que más tarde fueron consignadas en el artículo 123 de la Constitución de 1917, pues algunas de estas reglamentaciones dieron un giro a la teoría de la culpa por una teoría más humanista, la del riesgo profesional.

El 30 de abril de 1904, el gobernador del estado de México José Vicente Villada, crea la primera legislación sobre accidentes de trabajo, definiendo plenamente la teoría del riesgo profesional, en el cual se obliga al patrón a indemnizar al trabajador, que en el ejercicio de su labor o como resultado del mismo sufriésen un accidente o enfermedad, dicha obligación consistía en costear gastos médicos y necesarios para la curación del trabajador, pero únicamente dentro de los 15 días siguientes al accidente, puesto que después de este tiempo el patrón se liberaba de la obligación. Durante el término señalado, igualmente el patrón debía cumplir con la obligación de cumplir los salarios pero no por mas tiempo de los 15 días antes señalados. Voluntariamente, el empresario si lo deseaba podía mejorar las condiciones señaladas aunque no se especifique en la ley tal ventaja, por lo tanto podemos señalar que desde su inicio nuestro Derecho de Trabajo, siguió los lineamientos generales de la materia constituyendose en un derecho de humanos.

Esta primera legislación, reglamentó igualmente la muerte -

por causa de trabajo, obligando al empresario a pagar los gastos del sepelio e indemnizar económicamente a los deudos que dependiesen del trabajador con el importe de 15 días de salario.

Bernardo Reyes gobernador del estado de Nuevo León, promulgó igualmente una ley sobre accidentes profesionales el 9 de noviembre de 1906, siguiendo a la legislación francesa se desvía de la teoría de la culpa y en su "artículo X", señala como causa de la excusa para que el patrón se viera fuera de la situación de cumplir con la ley, la negligencia inexcusable o culpa grave del trabajador perjudicado. Esto dió lugar a que el patrón, siempre trata se de demostrar que el accidente fué motivado por las causas señaladas en la cláusula descrita.

Igualmente, señala dicha legislación como término para que el patrón cumpliera con su obligación, el de los 6 meses siguientes al día en que ocurrió el accidente; y en caso de incapacidad temporal, el empresario tenía la obligación de cubrir la mitad del salario durante un plazo máximo de 2 años, pero si la incapacidad era total y permanente, se indemnizaba al trabajador con el importe del salario de 2 años completos. En caso de muerte de un trabajador, el patrón se obligaba a cubrir a los parientes el importe de salario de 10 meses como mínimo y 10 años como máximo, señalándose que el parentesco que debía existir para recibir la indemnización, debían ser en primer lugar los padres o abuelos o bien los nietos, el cónyuge y los hijos. Así mismo se establecieron normas de carácter procesal con el objeto de facilitar al obrero,

la reclamación en caso de accidente por la vía judicial.

Sin embargo, éstas dos leyes señaladas no fueron sino hermosos sueños en el derecho Mexicano, pues generalmente los trabajadores ignoraban la existencia de estas normas que venían a beneficiar un poco la situación en que se encontraban, puesto que no contaban generalmente con los medios necesarios para llevar un juicio de reclamación, mientras que las empresas no escatimaban esfuerzo alguno para obtener un resultado favorable en los pocos pleitos que se llegaron a entablar contra ellos, así mismo la mala intención de los empresarios, hizo ellos, así mismo la mala intención de los empresarios, hizo que estas disposiciones se interpretásen según su voluntad y no para el beneficio del trabajador.

Manuel M. Dieguez, expidió una Legislación de Trabajo el 2 de septiembre de 1914, en el estado de Jalisco, refiriéndose al descanso dominical, así mismo como a descansos obligatorios en determinados días festivos señalados por el estado. Consagra el derecho de vacaciones durante 8 días al año, así mismo reglamenta la jornada de trabajo, que debía consistir de las 8 a las 19 horas con 2 horas de descanso para comer, indicando que dicha jornada se aplicaría a los almacenes y tiendas de abarrotes.

Igualmente en Jalisco, Manuel A. Berlanga, expidió una legislación sobre Trabajo el 2 de octubre de 1914, misma que fue substituída por otra el 28 de diciembre de 1915. En ella se reglamentan, la contratación individual de trabajadores y hace alguna referencia sobre la reglamentación social, dando un concepto importante de tra

bajador, aunque en la ley se le llama expresamente obrero, encontrándonos con que el "artículo 10. señala textualmente: que obrero, es todo trabajador minero, agrícola o industrial cuyo trabajo no sea de índole administrativa", Encontramos que esta definición adolece de una grave excepción puesto que en ella no se amparan a los empleados de los comercios. Esta ley creó las Juntas de Conciliación y Arbitraje, como organismos para resolver los problemas surgidos entre las relaciones obrero-patronales.

En Veracruz se iniciaron los trabajos para resolver problemas laborales y en 1914, siendo gobernador del estado el coronel Manuel Pérez Romero, el día 4 de octubre se estableció como obligación el descanso semanal. El 19 de octubre del mismo año, Cándido Aguilar promulgó la Ley del Trabajo, la cual contenía disposiciones relativas a la jornada con límite de 9 horas, el descanso semanal, el obligatorio durante los días festivos con excepción para los trabajadores domésticos, cocheros, cargadores, vendedores ambulantes etc. Estableció igualmente, el salario mínimo que debía ser un peso por día, así mismo señaló la alimentación para los trabajadores que debían vivir en las fábricas y talleres. Señalando igualmente, la condonación de las deudas de los campesinos con sus patronos, a partir del momento de la promulgación de la ley, prohibiendo así mismo la "tienda de Raya", de la misma manera hizo referencia a la previsión social, al impulso de la enseñanza y a la constitución de tribunales para resolver asuntos relativos de trabajo, denominándolos Juntas de Administración Civil.

Agustín Millán promulgó el 6 de Octubre de 1915, la primera ley del estado de Veracruz sobre las asociaciones profesionales, aunque en ellas no logra especificar dicho concepto, si logra una idea bastante clara sobre lo que debe tenerse por sindicato y sus finalidades fundamentales, dando con ello motivo para que los trabajadores del estado de Veracruz iniciaran un intenso movimiento laboral. Encontramos que esas agrupaciones tenían personalidad jurídica, así como facultad de adquirir bienes inmuebles necesarios para el desempeño de sus funciones. Encontrándonos reglamentada la obligación de los sindicatos, para aceptar como socios a los trabajadores de la misma profesión u oficio que así lo solicitaran, pudiéndose rehusar únicamente con una causa justificada. Los patronos se veían obligados, a tratar con los sindicatos y en caso de no hacerlo, tendrían que pagar una multa. Señalaremos que en ésta ley, se dió legalidad a las asociaciones que, si bien, ya existían de hecho, no habían sido reconocidas por la ley.

El 12 de diciembre de 1914, Venustiano Carranza promulgó un decreto a mejorar al trabajador, Señalaremos que con anterioridad el 17 de octubre de 1913, se había anexado a la Secretaría de Gobernación un departamento especial conocido como "Departamento de Trabajo", Siendo el secretario de esa dependencia Rafael Zubarran Campmany, se promulgó un proyecto de ley sobre contrato de Trabajo por él elaborado, que tuvo intención de sacar de los moldes civiles a la Legislación del Trabajo y sobre todo, quiso limitar la exorbitada libertad de contratación de corte liberal que-

prevalecía. Podemos señalar, que si bien, en él se comprendía el -
daño causado por el régimen liberal, sin embargo no supo librarse -
de sus lineamientos como era su intención.

El estado de Yucatán, promulgó la ley de Trabajo el día 11 -
de diciembre de 1915, y fué llevada a cabo la publicación de la --
misma por el general Alvarado; esta ley se declara abiertamente con
tra el individualismo y el liberalismo, no aceptando tampoco, el in
tervencionismo absoluto del estado. Para el general Alvarado la le
gislación del trabajo, debía desarrollarse de tal manera que cons-
tituyese con las otras legislaciones de carácter social, a tratar-
los problemas de la índole que los motivaran, Podemos considerar -
que junto con las reglamentaciones agrarias, de Hacienda, del Catastro,
del Municipio Libre, la Ley del Trabajo fué considerada como -
parte integrante de las llamadas "cinco hermanos" ya que todas - -
ellas, perseguían el mismo fin.

Esta ley que nos ocupa, legisla en casi todas las materias -
conocidas actualmente como fundamentos del Derecho de Trabajo, y -
ya en ellas se considera a las Autoridades de Trabajo, como insti-
tuciones para la aplicación laboral y la solución a los problemas -
surgidos de la relación obrero patronal. Dichas instituciones, se-
rían órganos legislativos directos, compuestos de juntas de Conci-
liación y del Tribunal del Trabajo; así mismo en ella se reconoce
la existencia de la asociación profesional y la denomina como "Con
venio Industrial"; la huelga la considera como un arma de dos fi--
los y por lo tanto sólo debía utilizarse en casos extremos, pues -

sus resultados eran lentos y costosos, pensaba el general Alvarado que la huelga no perjudicaba al patrono, y si al trabajador, pues el empresario podía resarcirse de las pérdidas más tarde o más temprano, mientras el trabajador necesitaba del producto de su trabajo para poder subsistir. En esta ley se reglamentó la libertad de Trabajo y la asociación profesional señalándose claramente la intención protectora hacia la clase trabajadora, la libertad de contratar se vió restringida por cuanto a la capacidad, consentimiento, contenido básico de todo contrato de trabajo junto con las obligaciones y los derechos de los patronos y trabajadores; la jornada de trabajo, se reglamentó en ocho horas diarias, habiendo en ellas ligeras variantes a saber: 8 horas diarias y 44 por semana para los campesinos albañiles, carpinteros, herreros, etc. 8 $\frac{1}{2}$ horas a las oficinas públicas, con un total de 48 horas a la semana. El máximo permitido en ésta ley es el de diez horas diarias de labor, y 51 horas por semana en hoteles, cafés, etc. En ella quedó consignado el tiempo extraordinario de trabajo, no pudiendo excederse de un cuarto de la jornada ordinaria. Así mismo se pensó que los días de descanso podían acumularse y de esta manera formar toda una semana de vacaciones. Reglamentó el salario mínimo, teniendo como base no sólo las necesidades fundamentales del hombre, sino una más justa repartición de la riqueza. Como algo nuevo, la ley prohíbe el trabajo de los menores de 13 años en las fábricas, a menores de 15 años en los teatros, así como en los trabajos que perjudicaban la salud del menor, reglamentó que la mujer menor de-

18 años, tampoco podría trabajar en esos sitios. Definió el concepto de accidentes de trabajo, tan ampliamente que en ella se incluía el criterio de enfermedad profesional. Quedó plasmado el pensamiento de la creación de una sociedad mutualista, con el fin de que el trabajador, que periódicamente depositase unos centavos, tuviese lo necesario para vivir una vejez tranquila, dando con esto origen a la Teoría del "Seguro Social".

La Ley del general Alvarado, contribuyó al concepto de la intervención del estado en materia social, reglamentando la libertad de contratar los servicios personales, la forma rápida y eficaz en -- que podía el estado intervenir en cualquier momento, trajo como consecuencia que la situación del trabajador mejorase de una manera -- lenta pero segura.

Naturalmente podemos señalar, que las ideas consagradas en -- ésta ley, no pueden estar completamente de acuerdo con el concepto actual del problema social, sobre todo con lo que respecta al concepto de huelga, encontrándonos que es muy diferente al que hoy se tiene pues, todo es consecuencia directa al ambiente en que se desarrolló la elaboración de la ley, la cual se adelantó y con mucho a la situación del momento, siendo de una u otra manera un gran paso en la evolución social de México.

Fueron otras muchas las leyes que se promulgaron en los diversos estados de la República, como consecuencia al inminente peligro de una revuelta popular debido al descontento que reinaba en el sector obrero, y todas estas legislaciones, podemos considerarlas --

como un peldaño, para la elaboración del actual "Derecho del Trabajo", cuya consagración se encuentra en el artículo 123 de la Constitución de 1917.

3.- UTILIZACION DEL VEHICULO DE MOTOR EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

La introducción del vehículo de motor en México tuvo efecto a principios del siglo, pero tuvieron que transcurrir aproximadamente 15 años para que estos vehículos se utilizaran en el transporte de pasajeros como servicio público, ya que anteriormente sólo constituían objetos de lujo y curiosidad. Se inició el servicio, primero, como coches de alquiler y, posteriormente, con motivo de una huelga de la Compañía de Tranvías en 1917, se improvisaron elementales camioncitos para 5 pasajeros, montando sobre bastidores de coche: viguetas de madera, tablas y manteado para transportar al público, que utilizaba los servicios del tranvía. Antes se habían realizado intentos de impulsar un servicio, más o menos regular, que fracasaron por razón del pésimo estado de las calles y la poca atención de las autoridades.

Pasada la huelga de los tranvías, ya no fué posible para éstos recuperar toda su clientela, haciéndose el negocio cada vez más atractivo para los camioneros, que no tenían rutas específicas, anunciando indistintamente sus corridas.

Ante esta situación de anarquía pronto apareció el fantasma de la competencia, tanto entre los propios camioneros como los tranvías, originando, a veces, actos violentos.

El nacimiento de la "línea" y de la "ruta" ocurrió de manera espontánea, por la imposición violenta que realizaron los camioneros que vivían y operaban en un mismo rumbo de la ciudad, al agruparse y no permitir que otras intentaran la explotación del trayecto que ya consideraban propio. Se entiende por "línea" el agrupamiento espontáneo de permisionarios que realiza un servicio de autotransporte en determinada ruta, y por "ruta" se conoce al itinerario fijo que sigue un camión en su servicio habitual.

En el año de 1918 se expidieron las primeras disposiciones reglamentarias con respecto al autotransporte, en las que se estableció la condición de obtener un permiso especial para circular, mismo que se obtenía cubriendo requisitos mínimos, dando por resultado la saturación de vehículos y haciendo incosteable la explotación. En 1922 se organizó una manifestación, que terminó en motín, para inconformarse con esta situación. A pesar de todo consiguió su objetivo al proceder el gobierno del general Obregón al cierre de "rutas", exigiéndose consecuentemente el agrupamiento en "líneas" para la aplicación de la nueva política de tránsito.

Con el fin de evitar pugnas por competencia desordenada, se acordó la creación de un organismo que impusiera la armonía, constituyéndose el Centro de Choferes que, al unificarse con la Federación Camionera del Distrito Federal, dió origen a la Alianza de Camioneros de México, que al principio solamente agrupaba a las líneas del Distrito Federal, pero con el transcurso del tiempo, se anexaron a ella las líneas foraneas y los grupos organiza-

dos de transporte de las ciudades más importantes de la República.

El autotransporte foráneo se desarrolló bajo condiciones similares a las ya descritas del transporte urbano del Distrito Federal, operando por libre iniciativa, sin restricciones ni reglamentaciones de ninguna clase, por parte de los gobiernos locales ni federal, sin embargo, se aprovechó en gran parte la experiencia sufrida por los camioneros urbanos.

En la mayoría de los casos el camionero de servicios foráneos (que como en el caso del urbano era casi siempre a la vez propietario y chofer) iniciaba su servicio aún antes del establecimiento de carreteras, aventurando su equipo por brechas que el propio vehículo abría. Estos primeros camioneros, a través de penas indecibles, de esfuerzos inauditos, obtubieron permisos arruinando su salud y economía, creando la necesidad del servicio. La Ley de Vías Generales de Comunicación, en un acto de justicia, asimila a estos pioneros incorporándoles a la jurisdicción federal para no quedar excluidos por competidores capaces de prestar un mejor servicio.

A partir de 1919, se emitió una copiosa legislación que reglamentaba la explotación de las carreteras mexicanas por los autotransportistas, viendose incrementada y reformada sobre todo, después de la iniciación de la política de carreteras de 1925.

A través de todas las legislaciones se han plasmado los aspectos que ha considerado el camionero de la ciudad de México, y, por extensión, el camionero nacional, como las conquistas de autotransportes, producto de las luchas gremiales iniciadas en 1917,-

siendo estos aspectos los siguientes: (apuntes del licenciado Ferronío Díaz Figueros).

a) Mexicanidad del autotransporte, que se controla mediante la presentación del acta de nacimiento de cada concesionario.

b) Limitación del número de unidades concesionadas a cada transportador para evitar la concentración monopolista.

c) La asociación espontánea de todos aquellos transportadores que circulan en una misma ruta, y que se manifiesta en la organización de empresas mercantiles.

d) El cierre de rutas que se expresa en la exclusividad de la explotación de una ruta, para una sólo empresa y que se ha traducido en la concesión de este servicio público.

C A P I T U L O II

DESARROLLO DEL SISTEMA DEL AUTOTRANSPORTE EN NUESTRO PAIS.

1.- Concepto de Servicio Público.

Podemos considerar dentro del Derecho Administrativo, la reglamentación al sistema del autotransporte, señalando igualmente - que su reglamentación es reciente, del siglo cuando realmente co-menzamos a encontrar su desarrollo, así como las diversas reglamentaciones que nos hacen considerarlo como Servicio Publico.

Pues bién, así encontramos, que una de las principales manifestaciones de la Función Administrativa del Estado, consiste en - la actividad que desarrolla para la creación y gestión de los servicios públicos.

En las épocas remotas, la actividad de los particulares se puso en juego, para satisfacer las necesidades del orden público, - ya que el liberalismo acarreó consecuencias para que el estado se mostráse reacio a cualquier intervención de los particulares. Sinembargo encontramos que el estado actual, tiene como, una de sus - más importantes funciones, la de proveer a la creación y gestión - de los servicios públicos mediante los que se satisfacen en forma directa o indirecta las necesidades colectivas, de una manera regular, continúa y uniforme.

De estas características podemos concluir, las normas de - carácter imperativo, de las disposiciones legales que tutelan el - interés social, en un impulso por impedir su desquiasmiento o de-

sarticulación, mediante la acción de los particulares en oposición al orden público.

Encontrándonos que ahora el estado, es un "estado servidor" siendo reconocido por el derecho Administrativo, el valor del estado a través de los fines que atiende. (1)

En nuestros días ya no encontramos ningún estado diferente y podemos señalar, que se abre una nueva concepción del que necesariamente debe conducirnos a una mejor forma de administración. - Así encontramos que Jellinek señala: "El aumento de la civilización tiene como consecuencia, para el individuo aumentar las posibilidades de su acción, encontrándonos que los ferrocarriles y la maquinaria de vapor, han aumentado de una manera increíble la libertad de movimientos de un lugar a otro. Los poderosos medios educativos que el estado y las asociaciones de todas clases ofrecen para que todos los hombres se sirvan de ellos libremente, han servido para extender el saber y el poder de innumerable personal. De esta manera constantemente se abren nuevos territorios a la libertad, y a su vez va unido siempre a ella, la actividad del estado, - la cual se propone en no escasa medida la regularización y protección de tal libertad. El círculo de acción del estado y del individuo crece, y el resultado de la historia es, no sólo una unión progresiva sino también, una progresiva disolución entre sus lazos" - (2).

(1) Serra Rojas Andrés. Derecho Administrativo. Pág. 184 México -- 1959.

(2) Jellinek.- Teoría General del Estado. Tomo I. Pág. 320.

Ya hemos señalado la gran influencia como antecedente en -- nuestro Derecho, del Derecho Francés encontrandonos que, en la definición de servicio público igualmente viene a ser la base sobre la cual fijamos nuestra estructura.

Podemos considerar entre sus principales exponentes a: León Duguit, Gastón Jeze, Roger Bonerd y Mauricio Hauriou de ellos solo comentaremos los principios impartidos por los 2 primero mencionados.

León Duguit, Atribuye al concepto de servicio público los -- elementos siguientes: una función que el estado en un momento dado considera obligatoria; cierto número de agentes para realizar la -- función; una cierta cantidad de recursos para el cumplimiento de -- la misma y un régimen jurídico especial.

El régimen legal se refiere a que el servicio público, puede ser modificado en cualquier momento y el personal se encuentre sometido al régimen legal del servicio; que los fondos sean públicos y que las obras sean obras públicas; los actos jurídicos son -- actos administrativos. De manera principal destaca que el régimen legal debe comprender: a) El servicio satisface una necesidad pública, estando a la orden de quién quiera servirse de él y en la -- aplicación de tarifas y otras condiciones de prestación del servicio, no existiendo la discriminación de personas.

Por otra parte Gastón Jeze hace la crítica de la concepción de León Duguit, diciendo que éste confunde el punto de vista -- sociológico con el de técnica jurídica y señala "En mi opinión, es --

necesario investigar únicamente la intención del gobernante, en -- en los que se refiere a la actividad administrativa considerada. -- Son exclusivamente servicios públicos, las necesidades de interés-general que los gobernantes, en un país dado, en una época dada, -- han decidido satisfacer por el procedimiento de servicio público"-- (1).

Sin embargo señalaremos los elementos básicos para éste tra- bajo, en virtud de que son señalados por todos los tratadistas que han elaborado un concepto, de lo que es el servicio público pudien- do considerar a saber: "Una actividad destinada a satisfacer una - necesidad colectiva y, un régimen jurídico que tutele la presta- ción del servicio público; una autoridad vigilante de que su impar- tición sea regular, continua y uniforme".

La regularidad y continuidad, significan que el servicio de- be ser impartido, en la forma como lo exigen las necesidades colec- tivas; contínuamente, diario, a cada momento.

2.- Los servicios Públicos Escenciales en la Vida de la Co- munidad.

Se entiende por servicios públicos escenciales en la vida - de la comunidad, a aquellos que son creados para satisfacer una ne- cesidad general apremiante.

En la actualidad todos los servicios son escenciales y así-

(1) Gastón Jeze. Citado por Andrés Serra Rojas en su obra "Derecho Administrativo" Pág. 190.- México 1959.

tenemos: los que satisfacen la alimentación del pueblo, la necesidad de vivienda, los de suministros de agua, luz y teléfono, los de TRANSPORTES (carga y pasaje), ferrocarriles camiones, avión, -- etc., los de correos y telégrafos, los de salubridad y asistencia, educación, seguridad social, etc. En mayor o menor grado estos servicios, son vitales para la existencia de la comunidad, así como para el desarrollo de los pueblos en lo económico, político y social.

3.- Diferentes maneras de ejercicios de Servicios Públicos y el Autotransportista.

Los servicios públicos, se han desarrollado al margen de todo sistema, no observando uniformidad en los modos de su ejercicio; y solo siguiendo el impulso de las necesidades públicas siendo éstas las que imponen al estado la necesidad de atenderlas en forma eficiente y continua.

Los modos más frecuentes de ejercer los servicios públicos son los siguientes:

- 1o.- La Administración Directa.
- 2o.- El Arriendo y la Administración Interesada.
- 3o.- La Conección de Servicios Públicos.
- 4o.- La Descentralización por Servicio.
- 5o.- Las empresas de Economía Mixta.
- 6o.- Las Obras Subvencionadas.
- 7o.- Otras Formas de Manejo de Servicios Públicos.

Encontramos que en la administración directa, no todos los

servicios están organizados de la misma manera, pudiendo señalarse dos categorías: según que la gestión del servicio esté asegurado por una institución pública, o esté confiada a una particular. En la administración directa, la gestión del servicio público queda confiada a la propia administración. A este primer caso corresponden al denominada administración directa y el establecimiento público, y concretamente otras formas de descentralización administrativa, que en nuestra legislación adoptan diversas denominaciones.

En el arriendo y administración interesada, el estado cede a empresas privadas el ejercicio del servicio bajo las condiciones que la propia administración fija y que puede ser: El pago de una cantidad determinada o la participación de los ingresos de la empresa, para el caso se nombra a un gestor del servicio al que se le asegura un porcentaje de ingresos o se le remunera con cualquier otra prestación de índole económica.

En la concesión de servicios públicos la administración establece un derecho en favor de un particular, para que maneje el servicio por un plazo determinado y bajo condiciones precisas de carácter contractual y reglamentario. La instalación y explotación del servicio, se regula principalmente por el interés público del mismo y accesoriamente por el interés particular del concesionario.

En la descentralización por servicio, el régimen que se establece es el que le ha asignado la administración. El estado por medio de una ley crea, un régimen jurídico apropiado para el servi

cio público, le asigna personalidad jurídica a un patrimonio propio y un régimen financiero adecuado a su finalidad. Se maneja el servicio en forma autónoma y el estado solo se reserva determinadas facultades respecto a órganos superiores del servicio y del poder de vigilancia o fiscalización, que mantengan la regularidad del servicio.

En las empresas de la economía mixta, los particulares manejan el servicio bajo normas de derecho privado, con intervención del poder público, que es un variante en las diversas legislaciones. El Derecho Administrativo Mexicano, solo considera empresas de economía mixta, a aquellas en las que el estado se reserva la dirección de las mismas como accionista mayoritario por aportaciones al capital en acciones preferentes y en otros casos, en que se le dá ingerencia importante en la administración. (1)

Existen servicios públicos que no maneja el estado, sino los particulares, pero que no tienen capacidad económica para su manejo sea por su insuficiencia de las tarifas o por que sus ingresos generales, no permiten un manejo eficiente. En estos casos el estado otorga subvenciones, subsidios, excensiones de impuestos, etc.

Por último existen otras formas mixtas de atención a los servicios públicos, en las que el estado se reserva facultades por ejemplo la de declarar de inmediato la rescisión, si los coneciona

(1) Ley de Organismos Descentralizados y Empresas de Participación-estatal". Art. III citado por Serra R. Andrés. Derecho Administrativo.- Pág. 199 México 1959.

rios no atienden eficazmente los servicios.

En otros casos, lo que obliga al estado asumir directamente el servicio, son los acontecimientos graves que pueden presentarse.

En la consecución de un servicio público, que se entrega generalmente a un particular, éste tiene a su cargo el manejo del mismo y su actividad es remunerada con las cuotas que pagan los usuarios. En estos casos, el estado está obligado a mantener el régimen de policía con el fin de hacer posible el servicio.

Así encontramos que el autotransporte en México, encuadrado perfectamente en ésta última clasificación que hemos hecho para señalar las formas en las que el Estado, satisface las necesidades de sus gobernados mediante un Servicio Público. Y a mayor abundamiento podemos señalar, que el autotransporte se realiza mediante concesiones que otorga el Estado a particulares, que lo llevan a cabo bajo su más estricta vigilancia y mediante una legislación de diversas normas, que deben cumplir para evitar caer en grandes monopolios.

Como la materia que nos ocupa en este trabajo, es el de los diversos derechos que tienen los trabajadores en esta rama del Servicio Público. En el capítulo que sigue señalaremos los derechos que señala la Nueva Ley Federal del Trabajo al considerar esta labor como Trabajo Especializado.

C A P I T U L O III

EL TRABAJADOR DEL AUTOTRANSPORTE EN LA NUEVA LEY.

1.- El Autotransportista y sus Derechos Emanados de la Constitución.

Al lado de los derechos individuales en la Constitución de 1917, fueron plasmados los Derechos Sociales. Las instituciones derivadas representan un amplio cauce para nuestro progreso, los artículos 4, 5, 27, 28, 123, y 131 de la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos son los instrumentos jurídicos en que, fundamentalmente, se ha apoyado nuestra evolución económica.

Defienden claramente los derechos del individuo, afirmando derechos inalienables como los de libertad de expresión, reunión de trabajo, y resistencia al atropello de malas autoridades; la defensa legal ante autoridades arbitrarias tiene un refugio que es el amparo.

a) Artículos 4o. y 5o.

La Libertad de Trabajo, artículo 4o y 5o de la Constitución establece la facultad de poder dedicarse a la profesión, comercio, industria o trabajo que uno prefiera, siempre que sean lícitos.

El ejercicio de la libertad de trabajo, según el precepto constitucional citado puede ser vedado sólo por decisión judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marca la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad.

El artículo 4o, establece: "A ninguna persona podrá impedir-

sele que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. El ejercicio de esta libertad sólo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

"La ley determinará en cada Estado cuales son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo". Establece, pues, este artículo que las leyes de cada estado determinarán cuales son las profesiones que requieren título para su ejercicio, los requisitos para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo.

El artículo 5o. establece que "nadie podrá ser obligado a prestar trabajos personales sin la justa retribución y sin pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto por pena, por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo 123. En cuanto a los servicios públicos sólo podrán ser obligatorios, en los términos que establezcan las leyes respectivas, el de las armas y los jurados, así como el desempeño de los cargos consejales y los de elección popular, directa o indirecta.

"Las funciones electorales y censales tendrán carácter obligatorio y gratuito. Los servicios profesionales de índole social -

serán obligatorios y retribuidos en términos que la Ley señale.

"El estado no puede permitir que se lleve a efecto ningún contrato, pacto o convenio que tenga por objeto menoscabar la pérdida o el irrevocable sacrificio de la libertad del hombre, ya sea por causa de trabajo, de educación o voto religioso. La Ley en consecuencia, no permite el establecimiento de órdenes monárquicas, cualquiera que sea la denominación u objeto con que pretendan erigirse.

"Tampoco puede admitirse convenio en que el hombre pacte su prescripción o destierro, o en que renuncie temporal o permanentemente a ejercer determinada profesión, industria o comercio.

"El contrato de trabajo sólo obligará a prestar el servicio convenido por el tiempo que fije la ley, sin poder exceder de un año en perjuicio del trabajador, y no podrá extenderse, en ningún caso, a la renuncia, pérdida o menoscabo de cualquiera de los derechos políticos o civiles.

"La falta de cumplimiento de dicho contrato, por lo que respecta al trabajo, sólo obligará a éste a la correspondiente responsabilidad civil, sin que en ningún caso pueda hacerse coacción sobre su persona".

Así, pues, el artículo 50. protege, también la libertad individual de trabajo al señalar las restricciones a la prestación de los servicios personales y establece, además, las excepciones a esta garantía.

b) Artículo 123.

La constitución de 1917 no se limita a garantizar la libertad ocupacional de los individuos, sino que es la primera en estatuir el artículo 123 que constituye un catálogo mínimo de derechos, de los sujetos de la relación de trabajo, y establece un sistema - que deja a la negociación colectiva de patronos y trabajadores, bajo la vigilancia y arbitraje del Estado la fijación de los términos de las condiciones de trabajo; los derechos mínimos de los -- trabajadores, consagrados por la constitución, son: jornada máxima de trabajo, descanso semanal, normas protectoras del trabajo de mu-- jeres y menores, salarios mínimos generales y profesionales, igual-- dad de salario a trabajo igual, derecho de participación de los -- trabajadores en las utilidades de las empresas, protección contra-- accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; y normas de sa-- lubridad y seguridad en centros de trabajo.

El propio artículo 123 establece los derechos e instrumen-- tos de trabajadores y patronos para fijar las contrataciones labo-- rales mediante negociaciones colectivas; especificando en esta ma-- teria la libertad genérica de asociación que garantiza el artículo 9o. constitucional, el artículo 123 establece el derecho de obre-- ros y empresarios a coaligarse en defensa a sus respectivos intere-- ses formando sindicatos y asociaciones profesionales. El mismo - - precepto instituye, como instrumento de negociación, el derecho de huelga para los trabajadores, y el paro para los patronos, con es-- tas bases constitucionales se ha desarrollado, al amparo de la le-

gislación reglamentaria correspondiente, el proceso de la contratación colectiva que es decisiva para el funcionamiento del mercado-laboral.

El artículo 123 establece, también, garantías a los titulares del derecho de propiedad de los bienes de producción; al señalar la licitud de las huelgas, se establece que éstas tienen por objeto "conseguir el equilibrio entre los diversos factores de la producción, armonizando los derechos del trabajo con los del capital". Los paros son lícitos únicamente cuando el exceso de producción hace necesario suspender el trabajo para mantener los precios en un límite costeable.

Al señalar los criterios para fijar el porcentaje de utilidades que deba repartirse entre los trabajadores, señala el interés razonable que debe percibir el capital y la necesaria reinversión de capitales.

La mecánica del mecanismo laboral está bajo el arbitraje y vigilancia constantes del estado, el cual, a través de su participación y en las comisiones regionales y nacionales de salarios mínimos y participación de utilidades, y en las juntas de Conciliación y Arbitraje, está en condiciones decisivas de orientar y dirigir los mercados de trabajo, de ejecutar su política ocupacional de salarios. El artículo 123 es un elemento de peculiar trascendencia.

2.- Leyes y Reglamentos del Autotransportista.

En esta parte de nuestro trabajo debemos citar, fundamen---

talmente, a las disposiciones que para la organización de desarrollo del autotransporte en México se han dictado, y apuntar sus características más importantes que son esenciales para realizar los fines que persigue el autotransporte, como servicio público - que acelera el desarrollo de nuestras comunicaciones, así como el desarrollo de la economía nacional.

Ahora bién, el transporte colectivo de personas y bienes - de producción, así como de consumo, que se realiza dentro de nuestro ámbito nacional, tiene diversos aspectos especiales que, de acuerdo con el tipo de transporte se dan, ya sea en el marítimo, - fluvial, ferroviario, aéreo o carretero, pero por la índole de -- nuestro trabajo analizaremos el artículo de la Ley de Vías Generales de Comunicación aplicable en materia de autotransporte de pasajeros.

a) Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

Clasifica esta ley las vías generales de comunicación, en su capítulo I, en: marítimas, fluviales, ferrocarriles, caminos - puentes, el espacio aéreo nacional en que transiten las aeronaves, las líneas telefónicas, las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, las rutas del servicio postal y los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas y los terrenos y aguas que sean necesarios para el establecimiento de los servicios y obras citadas anteriormente; la extensión de los terrenos y

aguas y el volúmen de estas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones.

En el capítulo II nos habla de la jurisdicción, donde establece que las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedarán sujetos exclusivamente a los poderes federales, ejercitando el poder ejecutivo sus facultades a través de las Secretarías de Comunicaciones y de Obras Públicas, estableciendo. Además, en qué casos y sin perjuicios de lo que a su vez establece la Ley de Secretarías de Estado y departamentos, o de las facultades expresas que otros ordenamientos legales conceden a la economía social.

Habla también, de la explotación, mejoramiento y conservación de vías generales de comunicación: la inspección y vigilancia, otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones; celebración de contratos con el gobierno federal; caducidad, rescisión y modificación de concesiones y contratos celebrados en el mismo; otorgamiento y revocación de permisos expropiación, aprobación, revisión o modificación de tarifas circulares, horarios, tablas de distancias, clasificaciones y en general, todos los documentos relacionados con la explotación, registro, venta de las vías y medios de transporte así como los casos que afecten su propiedad.

Se refiere a la vigilancia de los derechos de la nación -- respecto a la situación jurídica de los bienes sujetos a revisión de los términos de esta ley o de las concesiones respectivas; in-

fracciones a esta ley o a sus reglamentos, y toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicaciones y medios de transporte. Dice, también, que corresponde rá a los tribunales federales conocer toda controversia de orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras, o contra la explotación de las vías y los que intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en menoscabo de los derechos, muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad; todos los actos y contratos sujetos a registro que tengan por objeto vías generales de comunicación, deberán inscribirse en el Registro Público de la ciudad de México, se exceptúan de la obligación anterior los actos y contratos relacionados con embarcaciones cuyo valor no exceda de \$20,000, personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión; derechos de la nación; la inspección de los caminos en general y reglas para construir y explotarlos; del transporte de personas, de carga; -- sanciones.

b) Disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación Referentes a Sociedades.

El artículo 152 de la ley consigna, en su fracción II: "La concesión para prestar el servicio público de autotransportes se otorgará para cualquiera de los servicios siguientes:

Transporte de Personas.

a) Servicio de Primera.

b) Servicio de Segunda.

c) Servicio exclusivo, de Turismo.

Transporte de Carga.

a) Servicio de Carga.

b) Servicio Exprés.

Transportes de Personas y de Carga.

a) Servicio Mixto".

Fracción III. La explotación que se proponga efectuar el solicitante, quedará condicionada a la constitución de una sociedad, de las permitidas en éste capítulo, por todos los concesionarios - que prestan idéntico servicio, para realizar la explotación conjunta de la misma ruta o tramo para los demás fines de toda sociedad, salvo el caso de que una ruta pueda ser servida por un concesionario con el número de vehículos que conforme a la ley pueda operar.

A pesar de que en la ley de comunicaciones se insista una y otra vez en la libertad para constituirse en cualquiera de los tipos de sociedad previstos en las leyes del país, es conveniente aclarar que la integración de sociedades cooperativas y de sociedades anónimas ha obedecido, más que a razones de conveniencia, a la exigencia de la S.C.T.

En la fracción IV del mismo artículo (152), se asienta lo siguiente: "El número máximo de vehículos que podrá amparar la concesión que se otorgue a una sociedad será el que fuere necesario -

para la explotación de la ruta, siempre que así lo hubiere pedido la interesada, que el capital social permita realizar esa explotación y que cada socio aporte como máximo la suma que demanda la explotación de cinco vehículos". Esta disposición será aplicable a aquellas empresas que verdaderamente sean propietarias de vehículos y concesiones, es decir, que por su constitución, puedan estar de hecho, dentro de los lineamientos de una sociedad mercantil, con las siguientes limitaciones:

a) En ningún caso podrá conferirse concesión a sociedades cuyo capital esté total o parcialmente representado por acciones al portador.

b) El máximo señalado (la suma que demanda la explotación de cinco vehículos) como límite para las aportaciones de cada socio.

"Cuando la concesión se otorgue a personas físicas, cada socio deberá limitar sus aportaciones a la explotación de cinco vehículos, sin perjuicio de las sumas que fuere necesario aportar para el establecimiento de los servicios accesorios. La misma limitación se observará durante todo el tiempo de vigencia de la sociedad, por lo tanto, ningún socio podrá aumentar su participación social ni adquirir acciones de la sociedad de una proporción que exceda de lo autorizado en el artículo".

El artículo que antecede expresa la intención del legislador de evitar a toda costa la constitución de monopolios, tratando de imprimirle su característica de actividad nacional integrada --

por trabajadores o pequeños inversionistas.

Por medio del artículo 156 se acepta la transmisión de los derechos derivados de las concesiones, previa autorización de la S.C.T., y siempre que el adquirente llene los requisitos exigidos, en los siguientes términos:

a) Si transcurridos tres años de la explotación el concesionario cumplió sus obligaciones.

b) En cualquier tiempo en caso de fallecimiento o incapacidad física o mental del concesionario.

c) En todo tiempo si para constituir una sociedad para la explotación conjunta (fracción III, art. 152), los concesionarios convienen en transmitir el goce o la titularidad de esos derechos a la sociedad que para tal efecto se constituya.

En el último se da opción a la formación de sociedades en calidad de propietarias, o únicamente como administradores de lo que la ley nombra "bienes o derechos en goce" suponiéndose, por el significado del término, que la sociedad disfruta de dichos bienes o derechos; lo que considera, en el caso que tratamos, no es lo más propio, ya que en la gran mayoría de las sociedades integradas por camioneros, estos exclusivamente ceden a la sociedad sus bienes y derechos para efectos de administración (uso común de bienes y servicios accesorios). Sin que este hecho prive al concesionario del disfrute de sus propiedades en una forma casi directa, por lo tanto, se puede sacar en conclusión que el término administración resultará más propio que la palabra goce, cambio que la propia Secretaría de Comunicaciones ha aceptado, no

obstante que dicha modificación no está prevista por la ley de la materia.

En el reglamento se establece que si no se expresare en -- que concepto hace la aportación, se entenderá transferida la titularidad. En uno y otro caso se formará un solo depósito con la suma de los que hubieren constituido los concesionarios en Nacional Financiera, S.A. y este depósito quedará afecto al cumplimiento -- de las obligaciones de la sociedad que se forme para la prestación de los servicios". El monto de este depósito quedará ubicado en -- la parte correspondiente en el activo de la sociedad (depósitos -- diversos).

El artículo 159 fija las bases conforme a las cuales se organizarán las sociedades de referencia, estableciendo, la última fracción, que la escritura constitutiva deberá ser aprobada e inscrita en un registro especial por la S.C.T.

Estarán administradas en los términos de la ley de Sociedades Cooperativas, o Mercantiles.

El artículo 161 dice: "Las sociedades que se constituyan -- conforme al artículo 159 serán solidariamente responsables con -- los concesionarios por el cumplimiento de sus obligaciones y en -- ningún caso podrán eludir o limitar esa responsabilidad".

En el reglamento se estipula que las aportaciones que hagan los socios serán las que se requieran para la explotación de los vehículos autorizados en las respectivas concesiones, para el establecimiento de los servicios accesorios para constituir un --

fondo que asegure a la sociedad de los concesionarios la operación de los servicios durante el primer año de explotación.

Se habla de un fondo para garantizar la operación durante el primer año de explotación, como un mínimo requerido en las aportaciones de los socios para constituir el activo que vendrá a ser propiamente de la sociedad; pero que se empleará en una forma complementaria para lograr la explotación del servicio por parte de los concesionarios.

c) Reglamento Federal de Caminos.

El reglamento de tránsito en los caminos federales fue expedido por el decreto de Abelardo L. Rodríguez y publicado en el Diario Oficial, número 53, de 31 de diciembre de 1932, durante su gestión como Presidente de la República. Es pues un reglamento de tránsito en los caminos nacionales y particulares de concesión federal.

En su capítulo I, nos habla de los vehículos, estableciendo condiciones y requisitos que son tratados con gran cuidado especificando con detalles dichos requisitos y condiciones necesarias para el tránsito de los vehículos.

El capítulo II, establece como necesario el registro de vehículos.

El capítulo III, puntualiza los requisitos para operar y transitar.

El capítulo IV, se refiere a la circulación y da disposiciones generales.

El capítulo V, habla de los servicios públicos y permisos - de ruta.

El capítulo VI, de las tarifas y clasificación.

El capítulo VII, de la policía de caminos.

El capítulo VIII, indica las disposiciones generales.

El capítulo IX, las sanciones; las tarifas de sanciones están también comprendidas, así como los artículos 217 y 218 del código penal, y señales de tránsito.

Consta de un reglamento del capítulo de explotaciones de -- caminos que se refiere a la definición, jurisdicción y leyes aplicables; a la planeación de los servicios públicos; de las concesiones; de las sociedades de concesiones; de los servicios de la. y - 2a. clases; del servicio exclusivo de turismo; de los servicios de carga y exprés, transportación de frutas, legumbres y otros artículos percederos; transporte de personas y de cosas; de los permisos y sus diversas clases; de las tarifas; contabilidad de las empresas y estadística; del peso y otras características de los vehículos; - lo referente a los vehículos extranjeros y su tránsito por los caminos nacionales; de las disposiciones transitorias. Es un catálogo detallado que preserva y da carácter legal a la explotación del -- autotransporte en nuestro sistema carretero, y forma parte de nuestra organización jurídica, estableciendo permanentemente su organización y, en esta forma, sienta las bases para su justa explotación, beneficiando a los usuarios, comerciantes en pequeña y gran escala, a los industriales y, en consecuencia, a la economía nacio

nal, que en la actualidad, preferentemente utiliza y se vale de este sistema para su crecimiento.

3.- El Trabajador De Autotransporte Y la Protección Que Le Brinda-La Nueva Ley.

a) Ley Federal del Trabajo, artículo 256, 257, 258, 259 --- 260, 261, 262, 263, 264.

Los artículos arriba citados están comprendidos dentro del capítulo IV de la Ley Federal de Trabajo que fue publicada en el diario Oficial el 12 de abril de 1970, y entró en vigor el 1o. de mayo del mismo año.

Están, pues, en el artículo IV comprendidas las relaciones de trabajo del autotransporte bajo el título de trabajo de autotransportes.

El artículo 256 establece que: "Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que presten servicio a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros de carga o mixtos, foráneos, urbanos tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, y sus relaciones de trabajo, quedan sujetos a las disposiciones de este capítulo". En el mencionado capítulo la ley protege a los trabajadores del autotransporte estableciendo o tratando de fijar los sujetos de estas relaciones. En virtud de que este capítulo es nuevo, ya que existe como antecedente primario el artículo 123 constitucional que considera que todo aquél que realiza un servicio a otro es un trabajador y

goza de los beneficios del precepto constitucional, no trata, pues, de abarcar ningún tipo de relaciones que no estuviese comprendido con anterioridad, pero si establece, en principio, el tipo de relación que nace de un aparente contrato de arrendamiento que beneficia al dueño del vehículo como puede ser el caso del taxista, considerado como trabajador por esta nueva Ley Federal del Trabajo.

Artículo 257: "El salario se fijará, por día, por viaje, por boletos rendidos o por circuito o kilómetros recorridos, y consistirá en una cantidad fija, o en una prima o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que, en ningún caso, pueda ser inferior al salario mínimo.

"Cuando el salario se fije por viaje los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación retardada del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.

"Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje -- cualquiera que sea la causa. En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario mínimo en los casos de interrupción del servicio por causas -- que no le sean imputables.

"No es violatoria el principio de igualdad de salario la -- disposición que estipula salario distinto por trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría".

En este artículo se protege al trabajador en el ejercicio de su labor en cuanto al pago de su salario, que no podrá reducirse por causas de fuerza mayor, y establece las modalidades en que-

se pueda pagar, no pudiendo, nunca, ser menor al salario mínimo.

"Artículo 258.- Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis, sesenta, y seis por ciento .

"Artículo 259. Para determinar el monto del salario en los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo II del artículo 89.

"Artículo 260. El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la Ley.

"Artículo 261. Queda prohibido a los trabajadores:

I.- El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las 12 horas anteriores a su iniciación.

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

III.- Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines.

"Artículo 262. Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

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

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

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

IV.- Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, las herramientas y las refacciones que disponga, sino es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación.

V.- Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.

"Artículo 263. Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

I.- En los transportes foráneos, pagar gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos.

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

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

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

"Artículo 264. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

I.- La negativa a realizar el viaje contratado o su inte--

rrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general.

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

4.- La Seguridad Social del Trabajador y sus Familiares.

Debemos pensar que no es un sistema de seguridad social, sino, en conceptos más definidos, en la seguridad social, principalmente en atención a las necesidades del desarrollo de nuestro pueblo. Ya no podemos pensar ahora en bienestar físico solamente, sino en otros también, como son el moral, el social y el espiritual. No debemos considerar a la salud como ausencia de enfermedad ni a la vejez como algo inevitable, y, por esto, dar una pensión exigua. Debemos pasar a sentar bases para llegar a una seguridad social que proteja, efectivamente, al pueblo mexicano.

Dado que la seguridad social es un sentimiento general y no únicamente una actitud o postura frente al trabajo, deben fomentarse los medios que promuevan la seguridad y la higiene en todos los niveles de la vida.

En México ese sentimiento se realiza a través del Instituto Mexicano del Seguro Social, que fue creado obedeciendo lo dispuesto por la fracción XXIX del artículo 123 constitucional: "Se considera la utilidad pública la expedición de la Ley del Seguro Social".

Durante el gobierno del general Manuel A. Camacho se expidió la Ley del Seguro Social, a los 31 días del mes de diciembre de 1942, y se publicó el 19 de enero de 1943, reglamentando, como ya dijimos, la fracción XXIX del artículo 123, creándose el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La Ley comprende el seguro de:

- I.- Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;
- II.- Enfermedades no profesionales y maternidad.
- III.- Invalidez, vejez y muerte.
- IV.- Cesantía en edad avanzada.

Dentro del régimen del seguro obligatorio se comprende:

I.- A las personas que se encuentran vinculadas a otras por un contrato de trabajo, cualquiera que sea la personalidad jurídica o la naturaleza económica del patrón y aun cuando éste, en virtud de alguna ley especial, esté exento del pago de impuestos, derechos o contribuciones en general.

II.- A los que presten sus servicios en virtud de un contrato de aprendizaje, y

III.- A los miembros de sociedades cooperativas de producción, de administraciones obreras o mixtas, ya sea que estos organismos funcionen como tales conforme a derecho o sólo de hecho.

"Artículo 8o. Son sujetos del régimen del Seguro Social --- Obligatorio, los miembros de las sociedades cooperativas de producción, los de las sociedades locales de crédito agrícola y los de las sociedades de crédito ejidal. Las mencionadas sociedades serán

consideradas como patrones para los efectos de esta ley.

"Artículo 9o. Los asegurados y sus familiares derechohabientes, con objeto de poder recibir, o en su caso, de seguir disfrutando las prestaciones que esta ley señala, deberán sujetarse a las disposiciones y requisitos que para cada caso se exijan en la misma o en sus reglamentos.

"Artículo 10o. Los asegurados o beneficiados corporalmente penados por más de 30 días con motivo de delitos intencionales, -- perderán su derecho a prestaciones por el tiempo durante el cual -- sufran la sanción.

La suspensión no afecta los derechos o prestaciones que -- otorgue esta ley a familiares del asegurado, cuando éste sea el pe-- nado.

Cuando el que sufra la sanción esté percibiendo una pensión de invalidez, de vejez o de cesantía y dependan económicamente de él sus familiares, éstos recibirán la pensión.

"Artículo 12. Las pensiones y subsidios que corresponden a los asegurados y a los beneficiarios no son susceptibles de embargo judicial o administrativo. Sólo en los casos de obligaciones -- alimenticias a cargo de aquéllos puede embargarse hasta el 50% del monto de pensiones o subsidios.

"Artículo 34. El patrón será responsable, de acuerdo con -- las disposiciones legales correspondientes, de los daños y perjuicios que se causaren al asegurado o sus familiares derechohabien-- tes, cuando por falta de cumplimiento de la obligación de inscri--

birlo, según el artículo 7o., o de la obligación de avisar los salarios efectivos o los cambios de éstos no pudieran concederse las pensiones o las ayudas para matrimonio, conforme a las disposiciones de esta Ley, a los que tengan derecho los asegurados o sus familiares derechohabientes, o si estas prestaciones resultaren disminuidas en su cuantía".

C A P I T U L O I V

CONCLUSIONES

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

1.- Es de recomendarse a las empresas de autotransporte con-
cesionarios de éste Servicio Público, una mayor observancia a lo -
que dispone la Nueva Ley Federal del Trabajo aplicándola y conce--
diendo a sus trabajadores, los derechos que en ella se consignan;-
pues de lo contrario el Estado cumpliendo con su labor de vigilan-
cia, podrá intervenir y cancelar las conceciones por él otorgadas-
a los particulares, ejercitando el derecho que tienen y volviéndo-
se el único prestatario de dicho servicio.

2.- El artículo 123 de nuestra Constitución es estatuto ex-
clusivo de los trabajadores, y se refleja en nuestra Ley Federal -
del Trabajo, que tiene aplicación muy amplia en las relaciones - -
obrero-patronales del autotransporte condicionándolas y regulándo-
las en las fracciones 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, y --
264.

3.- Las fracciones 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, etc.,-
establecen los "riesgos de Trabajo" que tienen aplicación en todas
las relaciones de trabajo, incluidos los trabajos especiales; y --
fija como riesgo de trabajo los accidentes y enfermedades a que es
tán expuestos los trabajadores en ejercicio o en materia del traba-
jo y que pueden producir:

I.- Incapacidad temporal.

II.- Incapacidad permanente parcial.

III.- Incapacidad permanente parcial.

IV.- La muerte.

Estos artículos encuentran margen de aplicación en el campo del autotransporte de pasajeros dadas las condiciones propias de la actividad, protegiendo a los operadores de las necesidades de transporte; fijando, también, que las indemnizaciones por riesgos de trabajo que produzcan incapacidades se pagarán directamente al trabajador tomando en cuenta el salario diario y los aumentos posteriores que correspondan al empleo que desempeñaba, hasta que se determine el grado de la incapacidad, el de la fecha en que se produzca la muerte o el que percibía al momento de su separación de la empresa no pudiendo ser base para el pago de las indemnizaciones una cantidad menor a la del salario mínimo, teniendo derecho el trabajador en estos casos a:

I.- Asistencia Médica.

II.- Rehabilitación.

III.- Hospitalización, cuando el caso lo requiera.

IV.- Medicamentos y material de curación.

V.- Aparatos de prótesis y ortopedia necesaria.

VI.- La indemnización fijada en este título: también las indemnizaciones según el grado de incapacidad.

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

Lopez Aparicio Alfonso
El Movimiento Obrero en México
(Antecedentes Desarrollo y Tendencia)
Editorial Jus S.A.
Segunda Edición
México 1959.

Mendieta y Nuñez Dr. Lucio
El Problema Agrario en México
Editorial Porrúa S.A.
Septima Edición.
México, 1959.

Tena Ramírez Felipe
Leyes Fundamentales de México 1808-1857
Editorial Porrúa S.A.
México, 1957.

Trueba Urbina Alberto
Evolución de la Huelga
Ediciones Botas
México, 1950.

Trueba Urbina Alberto.
El Nuevo Artículo 123
Editorial Porrúa S.A.
México 1962.

Rouaix Pastor Ing.
Génesis de los Artículos 27 y 123 de la Constitución Política de 1917.
Segunda Edición
México 1959.

Cueva Marío de la
Derecho Mexicano del Trabajo Tomo I y II
Editorial Porrúa S.A.
Cuarta Edición
México 1959.

Jellinek
Teoría General Del Estado.
Tomo I.

Trueba Urbina Alberto
Nuevo Derecho Procesal del Trabajo
Editorial Porrúa, S.A.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Editorial Porrúa S.A.
México 1963.

Nueva Ley Federal del Trabajo
Editorial Porrúa, S.A.
5a. Edición
México 1970

Ley Federal del Trabajo Reformada y Adicionada
Editorial Porrúa S.A.
36 ava. Edición.
México 1963.

Ley del Seguro Social.

EL 'S' M 'D
INSTITUTO NACIONAL
DE ESTADÍSTICA
Y CENSOS

I N D I C E

C A P I T U L O I

- 1.- "EL AUTO TRANSPORTE EN MEXICO".
 - a) Epoca Prehispánica.
 - b) Epoca Colonial.
 - c) Epoca Contemporánea.
- 2.- "ANTECEDENTES LEGISLATIVOS EN LA CONSTITUCION DE 1917"
- 3.- "UTILIZACION DEL VEHICULO DE MOTOR EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS".

C A P I T U L O II

DESARROLLO DEL SISTEMA DEL AUTOTRANSPORTE EN NUESTRO-PAIS

- 1.- CONCEPTO DE SERVICIO PUBLICO
- 2.- LOS SERVICIOS PUBLICOS ESCENCIALES EN LA VIDA DE LA COMUNIDAD
- 3.- DIFERENTES MANERAS DE EJERCICIOS DE SERVICIOS PUBLICOS Y EL AUTOTRANSPORTISTA

C A P I T U L O III

EL TRABAJADOR DEL AUTOTRANSPORTE EN LA NUEVA LEY.

- 1.- EL AUTOTRANSPORTISTA Y SUS DERECHOS EMANADOS DE LA --- CONSTITUCION
- 2.- LEYES Y REGLAMENTOS DEL AUTOTRANSPORTISTA
- 3.- EL TRABAJADOR DEL AUTOTRANSPORTE Y LA PROTECCION QUE - LE BRINDA LA NUEVA LEY.

C A P I T U L O IV

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