



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**“CONDICIONES JURÍDICAS Y LABORALES
DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES DE
TRANSPORTE FORANEO DE PASAJEROS”
1970 - 2001**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA**

**PRESENTA:
MAURICIO CASTRO SÁNCHEZ**



MÉXICO, D.F. CIUDAD UNIVERSITARIA 2002



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 Dios nuestro Señor
Por las personas maravillosas que me acompañan en la vida

A la memoria de mis seres queridos
Mi padre, mis Hermanos y entrañable Verónica

A mi madre, hijo y compañera
Quienes con su amor y comprensión me han motivado a seguir superándome

ÍNDICE

Paginas

Introducción.

Capítulo I Marco Jurídico y Conceptual del Autotransporte Foráneo de Pasajeros.

I.1. Constitución Política Mexicana y Leyes Reglamentarias del Transporte.	2
1.1. Artículo 123.	3
1.2. Ley Federal del Trabajo de 1970.	7
1.2.1. Relación de Trabajo.	11
1.2.2. Trabajador.	14
1.2.3. Patrón.	16
1.2.4. Intermediario.	17
1.2.5. Patrón Substituto.	18
1.2.6. Empresa.	18
1.2.7. Jornada de Trabajo.	21
1.2.8. Salario.	23
1.2.9. Contrato de Trabajo.	24
1.2.10. Trabajos Especiales .	27
1.2.10.1. Trabajo de Autotransporte.	28
1.2.11. Relaciones Colectivas de Trabajo.	30

1.2.12. Coaliciones de Trabajadores.	32
1.2.13. Sindicato.	32
1.2.14. La Seguridad Social en la Ley Laboral.	33
1.3. Ley de Seguridad Social.	34
1.3.1. Ley del Seguro Social de 1995.	38
1.3.1.1. Prestaciones de Riesgos y Enfermedades.	39
1.3.1.2. Incapacidades.	40
1.3.1.3. Riesgos de Trabajo.	43
1.3.1.4. Accidentes de Trabajo.	45
1.3.1.5. Enfermedad de Trabajo.	46
1.3.1.6. Grados de Riesgo de Empresa.	47
1.3.1.7. Diferencias en Leyes del Seguro Social.	48
1.3.1.8. Medios de Defensa de Resoluciones del IMSS.	49
1.4. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal de 1994.	50
1.4.1. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicio auxiliares- de 1994.	53
1.4.2. Reglamento de Transito en Carreteras federales.	57
1.4.3. Servicio Público de Pasajeros.	58
1.4.4. Vías Generales de Comunicación.	59
2. Convenio 153 Sobre Duración del Trabajo y Períodos de Descanso – (Transportes por Carretera) de 1979.	61
3. Normas Fiscales en Materia de Autotransporte de Pasajeros 1995.	66

Capítulo II

Marco Histórico del Autotransporte

II.1. Surgimiento del Transporte.	69
2. Desarrollo del Autotransporte Foráneo de Pasajeros.	70
2.1. Periodo Pré y Pos Revolucionario.	71
2.2. Periodo Comprendido entre los Gobiernos de Lázaro Cárdenas- del Río a Miguel Alemán Velasco.	78
2.3. Periodo Comprendido entre los Regímenes de Gobierno de Gu- tavo Díaz Ordaz a Jose López Portillo.	84
2.4. Periodo Comprendido entre los Regímenes de Gobierno de Mi- guel de la Madrid a Ernesto Zedillo.	89

Capítulo III

Condiciones de Trabajo en Conductores de Autobuses de Transporte Foráneo de Pasajeros.

III.1. Condiciones Generales de Trabajo.	93
1.1. Condiciones de Trabajo.	94
1.2. Condiciones de Seguridad e Higiene.	99
2. Condiciones de Caminos y Puentes .	109
3. Condiciones Ambientales y de Capacitación.	112

Capítulo IV

Entorno Socio Político del Autotransporte Foráneo de Pasaje.

IV.1. Regulación y Vigilancia del Estado en la Aplicación de las Normas – en Materia de Transporte Foráneo.	122
2. Función Sindical en el Autotransporte.	125
3. Adopción de Sistemas de Seguridad para Autobús.	126
4. Acciones Emprendidas por Empresas Transportistas.	128
5. Aspectos Psicológicos, Familiares, Sociales y Laborales Influyentes.	133
5.1. Psicológicos.	133
5.2. Familiares y Sociales.	135
5.3. Laborales o de Trabajo.	136
6. Posibles Causas de Accidentes de Autobús.	136
7. Acciones a Empezar en Materia de Seguridad por el Gobierno, Empresas y Sindicato.	138
8. Compromiso Asumido por los Permisarios Afiliados a la Cámara – del Autotransporte.	142

Capítulo V

Propuesta de Adiciones a las Normas que Regulan el Autotransporte Foráneo de Pasaje.

V.1. Ley Laboral.	146
2. Ley de Caminos y Puentes.	149
3. Resultados Esperados.	155
Conclusiones.	158

Anexos

Bibliografía

Introducción

El presente estudio tiene como objetivo principal, conocer las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene de los conductores de autobuses foráneos de pasajeros, ya que por la actividad que realizan y en los casos de accidentes, donde se presentan lesionados o muertos, se tienen repercusiones que afectan a un número considerable de personas de las poblaciones a donde se trasladarían, amén de los bloqueos que se puedan hacer en las carreteras del país por la presentación del evento, y dado que la actividad del transporte involucra a diversos sectores de la sociedad lo que lo convierte en un problema de carácter sociológico. Por lo anterior a lo largo de la presente investigación, abarcaremos aspectos de carácter jurídico laboral, históricas, políticas y económicas que influyen en esta actividad, dado que por lo ya comentado, resulta ser el autotransporte foráneo de pasajeros una actividad muy importante, entre otras cosas, para el desarrollo económico del país, situación por la cual el estado la considera como actividad estratégica.

En tal virtud, las diversas disposiciones jurídicas de carácter laboral establecidas en la Constitución Política Mexicana (artículo 123), así como en sus leyes reglamentarias como lo son la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social, que regulan los aspectos laborales y de seguridad social de los trabajadores del país, que

huelga decir que son el resultado de conquistas obreras, y producto de condiciones de trabajo irregulares y adversas, como el desempeño de actividades altamente riesgosas o trabajos que se prestan en condiciones inseguras, o bien de tal magnitud desgastantes, que su realización puede generar daños en la salud o vida del trabajador como lo es el caso del autotransporte foráneo de pasaje, por lo que la ley en la materia tiene que incluir en apartados especiales (trabajo del autotransporte) a dichas actividades.

Por otra parte la Ley del Seguro Social en el Reglamento de clasificación de actividades, califica como riesgosa la actividad del autotransporte, ubicándola dentro de la clase IV, y son las empresas ubicadas en este numeral a las que se debe atender de forma más cuidadosa ya que en el desempeño de las actividades, en donde se ubica el autotransporte, aviación, buques, ferrocarriles, etc., se pueden contraer, no tan solo enfermedades de trabajo, sino también sufrir riesgos que pueden acabar con la vida del trabajador y en el caso del autotransporte, también de terceras personas ajenas a la actividad como lo son los pasajeros o público usuario o personas que circulen por las carreteras federales del país.

Por lo anterior, no resulta gratuito el que la Ley laboral dedique un apartado especial al Trabajo de Autotransporte, ya que por las características en las que se desarrolla la actividad, se requirió un apartado especial de las normas generales de trabajo, ya que éstas no abarcaban la peculiaridad que reviste la actividad y la cual comprende al transporte de carga, transporte urbano y el autotransporte foráneo de pasajeros.

Por lo antes manifestado, la presente investigación, pretenderá identificar además de las condiciones de trabajo y seguridad e higiene en que laboran los conductores u operadores de autobuses, la aplicación de la legislación específica que comprende la actividad del transporte, para de ahí analizar el papel que juegan las autoridades en la correcta aplicación y vigilancia de la legislación en la

materia y en qué medida, la inobservancia de la misma, contribuye a que se presenten de manera importante los accidentes y enfermedades de trabajo en la actividad, que no tan solo afecta al trabajador como tal, sino que repercute directamente hacia el pasajero que transporta, así como con los diversos conductores que transitan por las carreteras del país.

Para tal efecto, se revisarán los aspectos históricos, jurídicos, condiciones de trabajo y entorno, que se relaciona con la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros, exponiendo la problemática que se detecte tales como las causas reales que motivan los accidentes carreteros, amén de las enfermedades de trabajo y riesgos a los que se encuentran expuestos en la actividad que nos ocupa, proporcionando alternativas de solución a dichos problemas, así como acciones de carácter legislativo que se tendrán que llevar a cabo con el objeto de reformar algunas normas en la materia, con lo que consideramos contribuir, no tan solo con una solución radical al problema, como es la falta de condiciones de trabajo y seguridad e higiene adecuadas, sino también a disminuir los índices de accidentes provocados por las carencias de las condiciones en comento.

Finalmente cabe señalar que en la materia de autotransporte foráneo de pasaje se dispone de poca información, la que se analiza en la presente investigación, en su mayoría, pertenece al grupo de empresas de transporte denominado ADO, amén de la escasa información que se obtuvo en la Cámara de Transporte que incluimos. Cabe señalar que la información que se obtuvo, resultó ser muy útil para los efectos del presente estudio, ya que dicho grupo de empresas tiene una existencia aproximada de alrededor de 70 años, que prácticamente abarca el periodo de vida del transporte en el país.

Capítulo I

Marco Jurídico y Conceptual del Autotransporte Foráneo de Pasajeros.

En el presente apartado se encontrarán aquellos conceptos jurídicos y teóricos fundamentales que servirán de apoyo para sustentar la presente investigación, por lo que iniciaremos citando la Carta Magna del País (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos), así como aquellas normas reglamentarias fundamentales que regulan la actividad del transporte foráneo de pasaje y turismo y las principales categorías referentes a la relación de trabajo, también las disposiciones de carácter internacional, con lo anteriormente definido consideramos que estaremos en posibilidad de entender el presente objeto de estudio.

I. 1. Constitución Política Mexicana y Leyes Reglamentarias del Transporte.

La norma suprema de la que emanan todas las disposiciones en materia de Trabajo y Seguridad Social es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en específico, del artículo 123, de este ordenamiento jurídico, aunque otros artículos establecen disposiciones de carácter laboral, el artículo 123 norma de manera general las relaciones individuales y colectivas de trabajo, así como la seguridad social, sirviendo éste numeral de fundamento para las leyes reglamentarias que surgen del mismo, como lo son la Ley Federal Del Trabajo y la Ley del Seguro Social.

Con 136 artículos, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es considerada como una de las Cartas Supremas más amplias y avanzadas a nivel Internacional, del total de sus artículos, solo 53 conservaban la redacción original que les dio el congreso constituyente del 5 de febrero de 1917, desde esa fecha y hasta 1995 (que es el año hasta donde se encontró información) se han realizado un total de 356 reformas y adiciones a la Constitución.

A 80 años de distancia de su promulgación, la Constitución Política ha sufrido gran cantidad de reformas y adiciones en la mayoría de sus artículos y la principal constante utilizada por los presidentes que la han reformado, ha sido el cambio vinculado con políticas económicas. En las primeras cuatro décadas de existencia, los cambios constitucionales respondieron sobre todo, a la atención de aspectos sociales

relacionados con la Tenencia de la Tierra, Justicia, Trabajo y Previsión Social; sin embargo a partir de la década de los cuarenta, las modificaciones se hicieron en función de intereses económicos de los gobiernos en turno y también en materia judicial. Pero el interés de nuestra parte, son los temas laborales y de seguridad social contenidos del artículo 123 que abordaremos enseguida.

1.1. Artículo 123.

A partir de los años sesenta se realizan los mayores cambios en la constitución y se suma otra tendencia en cuanto a las reformas, relativa al tema electoral. Uno de los artículos que mayores reformas han sufrido, desde la promulgación de la Constitución, es el artículo 123 con 20 modificaciones entre las cuales podemos mencionar las siguientes:

- a) Fracción VI del artículo 123. Apartado "A" reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.), el 23 de diciembre de 1986; En virtud de la cual se simplifica el procedimiento para fijar los salarios mínimos, asumiendo ésta función, completamente la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos y quedando suprimidas las 67 Comisiones Regionales que existían.
- b) En cuanto a los salarios mínimos generales, se sustituye el concepto de: "zona económica" anterior, aplicándose el de "áreas geográficas" y además se elimina la diferenciación entre el salario mínimo general de los trabajadores urbanos y el de los trabajadores de campo, por lo que ambos se regirán por el mismo salario mínimo.
- c) La concerniente a la inclusión en la fracción de referencia de "salario mínimo profesional" que se define como la retribución menor que puede recibir el

trabajador de una profesión determinada a diferencia del salario mínimo general, reforma publicada en el D.O.F. el 21 de noviembre de 1962.

Cabe señalar que el artículo 123 es un catálogo de derechos mínimos de la clase obrera susceptibles de ser ampliados por la legislación ordinaria, a través de la contratación individual o colectiva. Creemos que el propósito del constituyente fue señalar las bases para una reglamentación posterior, dentro de la idea de una armonía entre los factores de la producción y el equilibrio entre el capital y trabajo.

Pero entremos ahora sí, a lo que el artículo 123 en la actualidad establece en el sentido de que, toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto se promoverá la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la ley.

El congreso del trabajo sin contravenir a las bases siguientes, deberá expedir las leyes sobre el trabajo, las cuales regirán:

a).- Entre obreros, jornaleros, empleados, domésticos, artesanos, y de una manera general, todo contrato de trabajo.

Cabe señalar que el artículo 123 Constitucional, cuyas bases integran el derecho mexicano del trabajo, esta dividido en dos apartados correspondientes a diversas relaciones laborales: El apartado "A" que rige principalmente a todos los trabajadores de empresa, es decir a los obreros en general con algunas excepciones que se han venido dando por presiones de carácter político principalmente y el apartado "B" que rige las relaciones de trabajo entre el estado y sus servidores, o sea entre los poderes de la unión y el gobierno del Distrito Federal con sus trabajadores, excepto a las fuerzas armadas.

Pero pasemos analizar únicamente aquellas fracciones plasmadas en el artículo 123 y que tienen que ver con el objeto de la presente investigación, es decir las concernientes a la jornada de trabajo, trabajos especiales, accidentes de trabajo y obligaciones en materia de seguridad e higiene.

En tal virtud dicha reglamentación se encuentra contenida en las fracciones I, II, XIV, Y XV que se refieren a:

I.- La duración de la jornada máxima será de ocho horas.

II.-La jornada máxima del trabajo nocturno será de siete horas.

Por su parte la Ley Federal del Trabajo establece también la Jornada mixta, la cual abordaremos mas adelante y que es de 7 horas y media, así como el hecho de que por cada seis días de trabajo se dará uno por lo menos.

Es importante destacar que aunque éstas fracciones establecen un máximo de la jornada de trabajo en general, hay jornadas como la del autotransporte, contenida dentro del apartado de Trabajos Especiales en la L.F.T., y que es regulada de forma diferente, es decir por intervalos de trabajo efectivo o como por el número de vueltas, o cubriendo un determinado rol de viajes o destinos y kilometraje recorrido que efectúe el conductor, que en ningún caso deberían rebasar el límite de la jornada que establece los Convenios Internacionales en la materia, firmados y ratificados por México ya que la Ley de referencia no lo señala.

Ahora bien por lo que respecta a los accidentes de trabajo, las fracciones XIV y XV del artículo 123 constitucional refieren lo siguiente:

XIV. Los empresarios serán responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten: por lo tanto, los patrones deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las leyes determinen. Esta responsabilidad subsistirá en el caso de que el patrón contrate el trabajo por un intermediario:

XV.- El patrón estará obligado a observar, de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de su establecimiento, y adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes en el uso de las máquinas, instrumentos y materiales de trabajo, así como a organizar de tal manera éste, que resulte la mayor garantía para la salud y la vida de los trabajadores, y del producto de la concepción, cuando se trate de mujeres embarazadas. Las leyes contendrán al efecto, las sanciones procedentes en cada caso.

Por su parte las fracciones XVI y XVII del artículo 123 señalan, el derecho de los trabajadores a coaligarse y a ejercer la huelga respectivamente. En síntesis el artículo 123 fue un instrumento jurídico vanguardista en el momento de su creación y tuvo vigencia casi durante 75 años.

Es importante apuntar que a finales del presente siglo, el numeral en cuestión resulta letra muerta, dado a la influencia de las nuevas prácticas laborales y al fenómeno denominado por los economistas como Globalización, ya que entre otras cosas ha venido a nulificar prácticamente el valor de los contratos colectivos plasmados en éste artículo, desde el momento mismo en que los gobiernos permitieron instalar las maquiladoras en el país, que además de no aportar ningún conocimiento real al trabajador, someten a éste a una sobre-explotación ya que entre otras

condiciones ilegales de trabajo establecen la contratación mensual individual, con prestaciones en su caso inferiores a las de la Ley.

Por lo que respecta al terreno teórico, las fracciones citadas reflejan la obligación y responsabilidad que tienen los patrones sobre el estado físico y mental de los trabajadores que laboran bajo sus ordenes en los centros de trabajo o en los medios de producción de su propiedad, no liberándolos de dicha responsabilidad el simple pago del salario, sino que los hace acreedores a una serie de cargas impositivas establecidas por la ley, que nació inspirada en dichos preceptos y que procuraría el estado de salud y seguridad social de los trabajadores tal es el caso de la Ley del Seguro Social.

Aunque cabe destacar que en principio la Ley Federal del Trabajo es la norma reguladora del numeral 123 Constitucional y que abordaremos enseguida, contenía ya las normas básicas en materia de seguridad social e higiene, que posteriormente contendrá la Ley del Seguro Social y que también abordaremos mas adelante.

1.2. Ley Federal del Trabajo de 1970.

La Ley Federal del Trabajo, como norma reglamentaria del apartado A de la Constitución Política Mexicana, contiene no solo los preceptos materiales que integran propiamente el derecho sustantivo del trabajo, sino también formales, constitutivos del derecho procesal del trabajo, así como disposiciones de carácter puramente administrativo que forman el derecho administrativo del trabajo.

Cabe hacer una breve referencia de la evolución y modificaciones que ha sufrido la ley de referencia desde su creación en 1931 hasta las reformas de 1970 y de 1980. Así tenemos que en la Ley de 1931, se encontraban plasmados los principios

fundamentales del artículo 123 constitucional, en cuanto a los derechos mínimos individuales y los derechos sociales de sindicalización y de huelga, habiéndose agregado en dicha Ley la contratación colectiva. Incorporo a las juntas de Conciliación y Arbitraje con su peculiar composición tripartita, como tribunales con plena jurisdicción para resolver toda clase de conflictos laborales.

Durante su vigencia se produjeron reformas que revivieron instituciones que habían permanecido inoperantes por falta de reglamentación constitucional, como la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, se amplió el concepto de salario mínimo general, con el nuevo salario mínimo profesional y se fortaleció la estabilidad en el empleo con la reinstalación obligatoria.

En 1962 y durante el régimen de gobierno de Adolfo López Mateos se estableció la edad mínima de contratación de 14 a 16 años, teniendo los menores que quisieran laborar un permiso de trabajo ante la Secretaria del Trabajo y Previsión Social que se denominó: Permiso de Trabajo a Menor Económicamente Activo, siempre y cuando fuese en jornada reducida de seis horas.

La Ley de 1970 perfiló los principios rectores del derecho del trabajo y de interpretación de sus normas, basados en la protección y dignificación de los derechos humanos de los trabajadores como elemento esencial y distintivo de esa rama jurídica, resaltando su finalidad de equilibrio y justicia social en las relaciones entre los factores de la producción. La tendencia principal de la nueva Ley, consistió en su desprendimiento del derecho civil, proyectando un nuevo derecho que excluye la conceptualización del trabajo como mercancía, en virtud de que a la prestación del servicio le es inherente a la condición humana de quien lo presta.

Esta tendencia se manifestó singularmente en la figura de la relación de trabajo como núcleo originario y dinámico del derecho laboral que revela su carácter

expansivo, lo que motivo que se extendiera el ámbito tutelar de la ley a trabajadores que se denominan formalmente como independientes, aunque subsiste el contrato, en cuánto documento y acredita la autentica realidad de la relación laboral.

En congruencia con esas ideas se incorporaron a su régimen jurídico nuevos trabajos denominados especiales, como el de autotransportes; así como la reglamentación del Fondo Nacional de la Vivienda (INFONAVIT), la Capacitación y el Adiestramiento y las Comisiones de Seguridad e Higiene. Asimismo se determinó la preferencia de los créditos laborales. En el derecho colectivo se asentó el principio de las mayorías para la titularidad del contrato colectivo o la administración del contrato ley, se institucionalizó el sindicato como coalición permanente con personalidad para el ejercicio del derecho de huelga.

Las reformas procesales de 1980 situaron en un primer plano la importancia del derecho laboral y pusieron de manifiesto que éste no podía considerarse dentro de los lineamientos tradicionales del derecho civil, sino que debe estar influido por los principios que conforman el derecho del trabajo.

Así tenemos que la actual Ley Federal del Trabajo en su apartado de trabajos especiales y en particular del autotransporte, establece en su artículo 257 lo concerniente al tema del presente estudio (Autotransporte Foráneo de Pasajeros), por lo que comentaremos algunos párrafos de dicho numeral, tales como el referente al salario que de acuerdo con ésta Ley se fijará: por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Cabe señalar que cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo 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.

Así mismo el artículo 263 nos refiere las obligaciones de los patrones tales como:

- I. En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a estos;
- 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; y
- IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Por otra parte, el artículo 264 nos establece que son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

- I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general; y
 - II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos salvo que concurran circunstancias justificadas.
-

Ahora bien por lo que toca a los conceptos fundamentales que se citarán a lo largo de la presente investigación, ésta ley laboral contempla los concernientes a la relación de trabajo que se establece entre el permisionario y el conductor. La Ley Federal del Trabajo establece lo que debemos entender por ello y que trataremos en los siguientes puntos.

1.2.1 Relación de Trabajo.

El artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo, define el concepto de **Relación de Trabajo** entendiendo por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, a la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona, mediante el pago de un salario.

Como podemos observar de ésta definición, se desprenden cuatro conceptos fundamentales tales como: **Trabajo, Subordinación, Pago y Salario**, por lo que trataremos de definirlos mas a fondo, a efecto de estar en posibilidad de manejarlos a lo largo del presente estudio. A este respecto la legislación laboral de referencia establece algunas definiciones de estos conceptos de la forma siguiente:

TRABAJO: Es toda actividad humana, intelectual o material, independientemente del grado de preparación técnica requerido por cada profesión u oficio, de conformidad con el artículo 8º segundo párrafo del ordenamiento.

SUBORDINACIÓN: Del análisis del artículo 20 de la LFT, definimos el concepto y desde un punto de vista estrictamente jurídico laboral, podemos decir que es el acto de sujeción, dependencia o sumisión que realiza un trabajador hacia el patrón a cambio de un pago.

PAGO: Acto por el cual el patrón retribuye económicamente al trabajador por el trabajo realizado y el pago podrá ser en efectivo por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie y cualquier otra cantidad o prestaciones que se entregue al trabajador por su trabajo, según el artículo 84 de la ley en comento.

SALARIO : El artículo 82 de la citada ley define que salario, es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo.

Como podemos observar los conceptos citados, convergen dentro de una relación de trabajo y a este respecto el maestro Mario de la Cueva, en uno de sus textos que trata el tema de referencia, hace la siguiente observación: "... Las características esenciales de la relación de trabajo, parten del principio de que el derecho civil tiene un sentido patrimonial que atañe a las cosas que están en el comercio, basándose en el contrato como expresión del acuerdo de voluntades y en consecuencia se rige por la autonomía de la voluntad de las partes; en tanto que el derecho del trabajo concierne a la energía humana del trabajador, que no es artículo de comercio (artículo 3º de la Ley Federal del Trabajo), y su finalidad no es intercambio de prestaciones patrimoniales sino la protección del hombre que entrega su trabajo..."

Y continúa comentando que: "...este nuevo derecho no puede estar regulado por el contrato sino por un estatuto tutelar de protección que se impone a la voluntad de las partes. De ahí el hecho de que la prestación de servicios subordinados establece la relación de trabajo, que se rige no por el contrato que constituye un estatuto subjetivo y estático - pues las prestaciones quedan inmovilizadas en la forma escrita, como expresión de la voluntad de las partes que se traduce en la voluntad predominante del patrón, sino por un estatuto objetivo y dinámico integrado por un conjunto de normas que contienen derechos mínimos irrenunciables, al que se van incorporando las prestaciones incrementadas con el tiempo; con la particularidad que el desarrollo de la

relación de trabajo genera sus propias condiciones normativas inherentes a la prestación de servicios”.

A manera de concluir en la misma cita nos sintetiza: “...la relación de trabajo es una situación jurídica objetiva que se crea entre un trabajador y un patrón por la prestación de un trabajo subordinado, cualquiera que sea el acto o la causa que le dio origen, en virtud de la cual se aplica al trabajador un estatuto objetivo integrado por los principios, instituciones y normas de la declaración de derechos sociales, de la ley federal del trabajo, de los convenios internacionales, de los contratos colectivos y contratos - ley y de sus normas supletorias.”¹

A mayor abundamiento y de lo referido por el Maestro de la Cueva, cabe apuntar que para que sé de la relación de trabajo, no es necesario que el que preste sus servicios dedique todo su tiempo al patrón, ni que dependa económicamente de él, el verdadero criterio que debe servir para dilucidar una cuestión como la presente, es el concepto de subordinación jurídica establecida entre el patrón y el trabajador a cuya virtud aquél se encuentra en todo momento en posibilidad de disponer del trabajo, según convenga a sus propios fines.

En tal virtud volvemos a citar al Maestro de la Cueva en la obra de referencia y que hace la siguiente reflexión: “...Así pues no se requiere la utilización efectiva de la energía y de la fuerza de trabajo, sino que basta con la posibilidad de disponer de ella, correlativo a éste poder jurídico, que es el deber de obediencia del trabajador a las ordenes del patrono. La facultad de mando presenta un doble aspecto: jurídico y real. En cuanto al primero el patrono esta siempre en aptitud de imponer su voluntad al trabajador y éste esta obligado a obedecer acomodando su actividad a esa voluntad. En

1 CUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I, pp.186-187

cuanto al segundo, debe tomarse en cuenta que, precisamente por que los conocimientos del patrono no son universales, existe la necesidad de confiar numerosas fases del trabajo a la iniciativa propia del trabajador, siendo más amplia esta necesidad cuando se trata de un termino, de tal manera que la dirección pueda ir de un máximo a un mínimo.”²

Por consiguiente para determinar si existe relación de trabajo, debe atenderse menos a la dirección real, que a la posibilidad jurídica de que esa dirección se actualice a través de la imposición de la voluntad del patrón.

De lo anterior podemos concluir que en la relación de trabajo, el empleado asume la obligación de poner su energía de trabajo a disposición del patrón, a partir de la fecha convenida y en que el patrón obtiene el derecho de utilizarla y adquiere la obligación de pagar un salario por su uso. En tal virtud al iniciarse la prestación del trabajo, se forma automáticamente la relación de trabajo, la que subsistirá dentro de las normas del estatuto laboral.

1.2.2. Trabajador.

La definición la establece la Ley Federal del Trabajo en su artículo 8° definiendo que el trabajador es la persona física que presta a otra física o moral un trabajo personal subordinado, de aquí podemos inferir que una persona se obliga o compromete a realizar una determinada actividad o prestar un servicio para otra u otras, en una relación de sometimiento es decir bajo la dirección o instrucciones de otra.

² *Ibidem*.p.189.

Pero dicho concepto de trabajador, a diferencia del de patrón, no necesariamente va unido a una relación jurídica laboral ya que en ocasiones el trabajador no presta por sí mismo los servicios, sino que lo hace por conducto de otros trabajadores como es el caso del intermediario (figura que más adelante tocaremos). En tal virtud se tiene que entender perfectamente el carácter que tiene la persona que contrata la prestación de servicios para efectos de identificar a quien se le imputa la relación de trabajo.

En referencia a la figura de trabajador esta nos queda muy clara y a ese respecto el maestro Mario de la Cueva nos apunta en su texto sobre el Derecho de Trabajo lo siguiente: "...el concepto de trabajo subordinado sirve no para designar un estatus del hombre, sino exclusivamente para distinguir dos formas de trabajo: en la que el hombre actúa libremente haciendo uso de sus conocimientos y la que debe realizarse siguiendo las normas e instrucciones vigentes en la empresa"³.

Finalmente y en relación a la figura de trabajador la ley en la materia hace una distinción del trabajador en general y el de confianza y éste último viene a constituir una excepción al principio de igualdad de los trabajadores ante la ley y por lo que respecta a los primeros no existe un tratamiento que diferencie entre los trabajadores manuales y los empleados, fundamentalmente intelectuales, salvo la oportunidad en el pago del salario, y ésta diferencia tendría finalmente un valor relativo.

³ DE LA CUEVA, Mario. Ob. Cit., P. 154.

1.2.3 Patrón.

El otro elemento esencial dentro de la relación de trabajo lo es el patrón, que requerirá para su beneficio, la capacidad física o intelectual del trabajador, definiéndolo la ley laboral en su artículo décimo, como aquella persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores, de ésta definición entendemos que el patrón es el sujeto del contrato de trabajo y el objeto el trabajador y que el primero se beneficia directamente del servicio prestado por el segundo.

Al respecto el maestro Néstor de Buen considera que a la definición vigente podría hacerse la siguiente observación: "...la definición se abstiene de destacar el elemento subordinación y hace caso omiso de la obligación de pagar el salario, de ello deriva que siendo correcto el concepto, resulte insuficiente."⁴ Por lo anterior consideramos que otras definiciones son mas completas como la que señala Juan de Pozzo en uno de sus textos: "...el empleador, patrón o empresario es quien puede dirigir la actividad laboral de un tercero que trabaja bajo su dependencia en su beneficio mediante retribución."⁵

La expresión contenida en la Ley Laboral y que reza: "*que utilice los servicios*" debe entenderse no en un sentido literal, sino en el que: "*se beneficie del servicio*", por lo que de acuerdo con esa interpretación que emitió la Suprema Corte, en una controversia de carácter laboral, cabe definir al patrón como el sujeto del contrato de trabajo que se beneficia directamente del servicio prestado. Dicha característica distingue la calidad del patrón, en los casos de contratación mediante intermediarios y

⁴ DE BUEN LOZANO Nestor. Derecho del Trabajo. P. 500.

⁵ POZZO, Juan de. Manual Teórico Práctico de Derecho del Trabajo. p.150.

cuando un empresario realiza una obra o presta un servicio utilizando sus propios elementos y trabajadores.

El término patrón ofrece una mayor precisión jurídica que otros utilizados como equivalentes, tales como empleadores o el de empresarios, pues no todos los empleadores son patrones, ya que pueden ser representantes o intermediarios, ni tampoco los patrones son necesariamente empresarios, ya se trate de persona física o moral, como el servicio doméstico o los sindicatos, que también tienen el carácter de patrón respecto de trabajadores asalariados a su servicio.

En tal virtud y por lo referido del intermediario, pasaremos a revisar de manera general dicho concepto y como la ley en la materia lo define, así como también él de patrón sustituto, que resulta al darse la primer figura, en los centros de trabajo regidos por la ley laboral vigente.

1.2.4. Intermediario.

Resulta pertinente señalar que la figura de intermediario desempeña un papel importante dentro del concepto de patrón, ya que el trabajador en ocasiones no conoce con exactitud quien es realmente su jefe, en donde éste personaje jurídico puede simular su responsabilidad haciéndose pasar por patrón cuando realmente no lo es.

Como ya lo comentamos anteriormente en la relación de trabajo existe la figura de intermediario, que la legislación laboral regula en su artículo doce y según ésta norma, el intermediario es la persona que contrata o interviene en la contratación de otra u otras personas para que presten servicios a un patrón, es decir que contrata los servicios de un trabajador a su propio nombre pero por cuenta y en beneficio de otra persona, o sea que el intermediario siempre será la persona que no se beneficie con los

trabajos que se le prestan a otra por quien contrata, por lo que serán responsables frente a los trabajadores, los beneficiados que se aprovechen del trabajo contratado por intermediación.

1.2.5. Patrón Substituto.

Por ultimo señalamos que la figura de Patrón Substituto también establecida en la Ley laboral, en donde el patrón es substituido por otro patrón o empleador, en el caso de que la empresa se venda a otro patrón, o el intermediario contrate a favor de éste, sin contar con elementos propios, es decir sin una empresa formal y legalmente instalada, y que no es sino la sustitución de una persona por otra en una relación de carácter jurídico laboral o sea que el patrón sustituto adquiere los derechos y obligaciones del patrón substituido.

A ese respecto el artículo 41 de la Ley Federal del Trabajo establece que en la substitución de patrón no se afectarán las relaciones de trabajo de la empresa o establecimiento. El patrón substituto será solidariamente responsable con el nuevo por las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la Ley, nacidas antes de la fecha de la substitución, y hasta por el término de seis meses; concluido éste, subsistirá únicamente la responsabilidad del nuevo patrón, pasemos ahora en el siguiente punto a revisar el concepto de empresa.

1.2.6. Empresa.

La gran preocupación de la empresa debe ser el hacer hombres con las cosas y no cosas con los hombres. La empresa, tal y como hoy la conocemos, es en realidad

una institución reciente. No obstante, sus bases son casi tan antiguas como la humanidad.

De la empresa podríamos decir que tiene dos connotaciones a saber, es decir la podemos entender desde el punto de vista meramente económico y otro desde una óptica jurídica, a este respecto el artículo 16º de la Ley Federal del Trabajo define el concepto de empresa como la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios y por establecimiento a la unidad técnica que como sucursal, agencia u otra forma semejante, sea parte integrante y contribuya a la realización de los fines de la empresa. Cabe apuntar que los conceptos de empresa y establecimiento generalmente se habían aceptado como ideas sinónimas pero la legislación hace una distinción para diferenciar entre una entidad y la otra.

La empresa ha dejado de ser un patrimonio exclusivo del patrón por que en ella participan trabajadores y empresarios. La empresa es el sujeto de la relación de trabajo y el patrón como titular de la empresa, tiene la personalidad representativa en esa relación sin dejar de lado el papel fundamental que en ella juega el trabajador, siendo responsabilidad de ambos el patrimonio de la empresa, el capital social inicial y con ello, propiciando tanto el progreso o fracaso de la misma.

Al respecto de la empresa consideramos que los elementos que la constituyen son: a) el empresario o patrón; a quien corresponde la organización de los factores que la integran y b) los obreros, trabajadores o empleados; que por estar subordinados al titular, existe en la empresa la organización de un trabajo. Vale reiterar que el concepto de empresa establece la responsabilidad de la misma forma a los patrones frente a los trabajadores de acuerdo con los contratos y con la ley.

Pero una empresa también puede contraer obligaciones de otra índole que no sean laborales, es decir de carácter fiscal, mercantil, penal, etc., el concepto de empresa

también establece la responsabilidad de la misma frente a los trabajadores de acuerdo con los contratos y con la ley. pero una empresa asume responsabilidades estrictamente de carácter laboral y responde a ellas con el conjunto de bienes de la misma en beneficio de los trabajadores. con la preferencia que a éstos corresponde conforme a las leyes.

Desde la óptica económica la empresa es el motor de la vida socioeconómica de un país y conforma la clase de vida que tienen sus habitantes, en consecuencia tiene que ser o tener las siguientes características: a) **Eficaz**: producir los bienes y servicios que se espera de ella; b) **Eficiente**: producirlos a un costo razonable; c) **Rentable**: Generar un valor agregado que permita la correcta remuneración de todos sus integrantes y así garantizar su permanencia y crecimiento; d) **Creativa**: para prevenir la obsolescencia, para crear y adoptar nuevas tecnologías, para encontrar siempre mayor productividad; e) **Responsable**: para no vulnerar los derechos de la sociedad, salud, bienestar, paz, armonía; y f) **Ética**: para operar dentro de la justicia y la legalidad, cuidando aspectos trascendentes como la calidad, la publicidad, los precios, el servicio y sus responsabilidades financieras, laborales, de contribución para salvaguardar los altos valores de la sociedad.

Por lo antes referido consideramos que la empresa sea cual fuere su concepción, es el lugar físico o moral en donde más vivamente se da la relación de trabajo, es decir la forma en que se organizan para producir bienes y servicios el propietario de los medios de producción y el que vende su fuerza de trabajo. Por lo anteriormente señalado, ahora hace falta aclarar el tiempo en que debe darse esta relación de trabajo, es decir a la jornada de trabajo.

1.2.7. Jornada de trabajo

Cuando se hace referencia al concepto de jornada, nos referimos al lapso o periodo de tiempo en que el obrero se encuentra a disposición del patrón produciendo un bien o realizando un servicio y es lo que debemos entender como jornada de trabajo, a éste respecto la multicitada ley del Trabajo en su artículo 58° señala que la jornada se considera al tiempo durante el cual el trabajador esta a disposición del patrón para prestar su trabajo; de lo anterior resulta importante comentar que el concepto de jornada establecido en la legislación de referencia tiene una significación laboral que se sustenta en el principio de que si la relación de trabajo se basa en la subordinación jurídica del trabajador, el tiempo en que éste se encuentra a disposición del patrón, esto es subordinado al mismo y en lo concerniente al trabajo, debe integrarse a la jornada.

Cabe agregar que con relación a la jornada de trabajo, el maestro Néstor de Buen Lozano en su texto de Derecho del Trabajo nos comenta lo siguiente: "...del concepto de jornada se ha derivado la distinción entre tiempo efectivo de servicios y tiempo efectivamente trabajado, en el sentido de que éste ultimo se refiere al tiempo en que materialmente se realiza el trabajo, y el otro tiene una connotación laboral más amplia, comprendiendo también los días festivos, los de incapacidad por riesgos de trabajo, los periodos vacacionales, descansos legales y contractuales y los días en que el trabajador se encontrará a disposición del patrón aun cuando no trabaje, en consecuencia debe distinguirse entre jornada de trabajo y el tiempo de servicios computable para generar una serie de derechos".⁶

⁶ BUEN LOZANO Nestor de. Derecho del Trabajo. Ob Cit., P. 506.

En cuanto a la duración de la jornada la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos así como la multicitada Ley Federal del Trabajo, previenen que la jornada máxima será de ocho horas al día, por lo que el término que excede de éste tiempo se computara como tiempo extraordinario de trabajo. A mayor abundamiento, el artículo 66 de la misma ley establece que podrá prolongarse la jornada de trabajo por circunstancias extraordinarias, sin exceder nunca de tres horas diarias ni de tres veces en una semana.

En conclusión por jornada debemos entender la que fija la Constitución y la ley laboral, establecido de acuerdo con el artículo 61 de la Ley de referencia, en donde la duración máxima de la jornada será de ocho horas la diurna, siete la nocturna así como siete horas y media a la mixta o bien la que con duración inferior a una de éstas, convengam las partes en su contrato individual o colectivo de trabajo.

Por último, cabe comentar que generalmente se incurre en el error de considerar a la jornada de trabajo como el tiempo efectivo que presta el trabajador al patrón, por lo que la definición contenida en el artículo 58° de la ley, desvanece cualquier duda al respecto, pues basta que el trabajador esté a disposición del patrón para que se considere jornada de trabajo aunque materialmente no labore.

Hay que añadir que la jornada de trabajo y el salario constituyen los objetivos esenciales en la trayectoria de las reivindicaciones obreras, orientadas principalmente hacia la reducción de la jornada y el mejoramiento de los salarios por lo que enseguida pasaremos a abordar este último concepto.

1.2.8. Salario.

Como ya lo comentamos en el primer punto, el concepto de salario se define en el artículo 82° de la ley laboral como la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo.

En referencia a éste concepto de salario, el maestro Juan Climent Beltrán, en su Ley Federal del Trabajo comentada nos señala lo siguiente: "...la definición le da proyección y alcance al salario en dos aspectos. en primer lugar no se limita al salario contractual, estático que puede inmovilizarse dentro de la concepción formal, sino que atiende al salario real, dinámico que emerge de la relación de trabajo, es decir como salario estricto y en segundo lugar como contraprestación de los servicios prestados, que se extingue en el pago inmediato de la percepción asignada, así como además de esa prestación principal, todas las ventajas económicas establecidas en el contrato, en favor del trabajador"⁷.

Ahora bien es importante apuntar que el salario se fijará de acuerdo a como lo convengan el patrón y el trabajador, y se establece de la siguiente manera: a) tomando en cuenta la duración de la jornada: es decir por unidad de tiempo, por ejemplo el salario diario, por semana por quincena o mensual, aquí se toma en cuenta la duración o intensidad de trabajo; b) tomando en cuenta el resultado del trabajo; es decir por unidad de obra como por ejemplo el pago por destajo; c) tomando en cuenta el resultado global: es decir a precio alzado y lo único que hay que tomar en cuenta es que en la forma normal de desarrollar el trabajo, no se violen las disposiciones relativas al salario mínimo.

⁷ LEY FEDERAL DEL TRABAJO, Comentada por Juan B Climen Beltran . p.140.

Una última cuestión que quedaría por definir del salario, es lo referente a su integración o sea que constituye o comprende el salario y en donde la Constitución en su artículo 123 fracción X y la ley laboral en el artículo 84° establecen que el salario se integra con los pagos hechos en efectivo o por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie y cualquiera otra cantidad o prestación que se entregue al trabajador por su trabajo.

Resulta conveniente aclarar que los pagos hechos al trabajador por concepto de horas extras, así como cualquier otra prestación en efectivo o en especie que se le entregue por su trabajo, también forman parte del salario del trabajador, para todos los efectos legales, excluyendo únicamente la percepción por Participación de Utilidades así como los viáticos como parte del salario, para efecto de las indemnizaciones que deban pagárseles a los trabajadores.

Pero tanto la jornada de trabajo como el salario, amén de otras condiciones de trabajo, deben quedar plasmadas en un documento que deberán firmar tanto el patrón como el trabajador, a dicho documento se le denomina contrato de trabajo que abordaremos en el siguiente punto.

1.2.9. Contrato de Trabajo.

Sin pretender profundizar en el tema de contrato de trabajo solamente nos abocaremos a explicarlo y hacer algunas observaciones al respecto, en tal virtud tenemos que el artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo, señala que el Contrato de Trabajo es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado mediante el pago de un salario.

En este sentido el maestro José Dávalos Morales en uno de sus textos, establece que: "... si de la obligación de prestar un trabajo personal subordinado a otra persona y la de pagar un salario, no importando que denominación se le dé a aquella, existe un contrato de trabajo y estará sujeto a las normas laborales, debiendo contener dicho documento los elementos esenciales como son el consentimiento y objeto.

De lo que nos señala la ley en su artículo veinte, podemos inferir que los requisitos esenciales del contrato de trabajo son:

a) **Prestación del servicio:** entendido como la realización de un servicio o la elaboración de un bien o producto, es decir el objeto;

b) **Por cuenta ajena:** quien realiza el servicio o elabora el bien, es por petición o a ruego de otra persona y lo hace por su voluntad y a cambio del pago de un salario, o sea el consentimiento;

c) **Carácter subordinado:** El que realice el servicio o bien, se encontrará bajo las ordenes o instrucciones de otra persona, quien será la que paga el salario ;

d) **Remuneración:** el pago del salario, por el servicio realizado o bien o producto convenido y por otro lado tenemos a los que consideramos como los no esenciales identificándolos de la siguiente forma:

a) **La exclusividad en el servicio:** el trabajo que se realice será para un solo patrón;

b) **La actualidad permanente en el empleo:** el que realice el servicio o bien deberá de estar en el lugar y espacio de manera permanente y

c) La jornada de trabajo: Es el lapso o periodo de tiempo en que el trabajador deberá estar dedicado a producir el bien o servicio sin exceder los límites legales”.

“Concluyendo que para los efectos jurídicos del contrato de trabajo, respecto del trabajador: es la obligación del rendimiento del servicio contratado, o si no estuviere precisada la clase de servicio, el compatible con sus aptitudes, conforme al artículo 27 de la ley en la materia (LFT) y cumplir con las obligaciones consignadas para los trabajadores en el artículo 134. Y en cuanto al patrón: pagar la remuneración convenida y cumplir con las obligaciones consignadas para los patrones en el artículo 132 y demás relativos a la misma ley”⁸.

Cabe agregar, que se pueden dar contratos sin relación laboral, pero sí puede existir relación laboral sin contrato.

En conclusión podemos establecer que el punto de partida del que derivan todas las consecuencias de la relación obrero patronal, es el primer nexo jurídico o vínculo que establece aquella persona que ofrece su fuerza de trabajo y la otra que la va a comprar o aquella autoridad a la que se someterá para el desarrollo de la actividad que emprenderá.

Ahora bien, la ley laboral además de establecer el concepto del trabajo en general, define algunos tipos de trabajo que denomina como especiales, en donde se encuentra el trabajo del autotransporte, y que trataremos en el punto siguiente.

⁸ DAVALOS MORALES, José: Derecho del Trabajo Tomo I. 1994. p.108.

1.2.10. Trabajos Especiales.

La legislación laboral reglamenta casi en su totalidad todas las actividades laborales que se dan en el país, pero existen algunas que denomina especiales y los regula de forma separada del trabajo en general, a ese respecto, el maestro Climent Beltrán en su ley comentada nos señala lo siguiente: "...existen trabajos de tal manera especiales que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación. Ésta reglamentación singular a la que nuestra legislación laboral somete a la prestación de trabajo que denomina especiales, no quiere decir que implique restricciones a sus derechos ya que esa reglamentación tiende a protegerlos e incluso a ampliar o mejorar sus derechos laborales."⁹

Así tenemos que los trabajos especiales se encuentran reglamentados en el artículo 181 del título sexto de la Ley Federal del Trabajo, en donde se contienen el mínimo de beneficios de que deben disfrutar los trabajadores en los trabajos denominados como especiales, sin olvidar que en lo general le son aplicables las normas de la ley en cuestión, siempre y cuando no contraríen las disposiciones de este título.

Con base en lo anterior, mas adelante abordaremos lo concerniente al trabajo de autotransporte, que la multicitada ley encuadra como especial, ya que es parte del objeto de estudio de la presente investigación, el que se explique a detalle en que consiste esta actividad laboral.

⁹ LEY FEDERAL DEL TRABAJO, Comentada por Juan B Climen Beltran, p.194.

1.2.10.1. Trabajo de Autotransporte.

Comenzaremos por definir que es el trabajo del autotransporte y al respecto encontramos que la Ley Federal del Trabajo en su artículo 256 nos establece que dicha actividad se entiende como relación de trabajo y queda sujeta a la normatividad de la ley, siendo las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público de pasajeros de carga o mixtos foráneos y urbanos en vehículos automotores y los propietarios o permisionarios de los vehículos, consideradas todas ellas como relaciones de trabajo. Si bien es cierto que no la define como tal, si nos define qué debemos entender, desde la óptica jurídico laboral como relación de trabajo.

Por lo anterior y para poder entender lo que nos señala la ley al respecto del trabajo de autotransporte foráneo de pasajeros, resultaría necesario relatar como nace y se da la relación entre los personajes que intervienen en esta actividad productiva, es decir entre los dueños de los autobuses y los que los conducen.

En tal virtud tenemos que el conductor y el vehículo forman el binomio que producirá un servicio, que es el transporte de personas y sus pertenencias, de un origen a un destino, en esta actividad, que el estado concesiona a particulares, el chofer o conductor pone sus conocimientos y habilidades en el manejo de los vehículos, ése que es su patrimonio laboral y que pone a su cuidado el patrón o dueño del autobús (permisionario), en una subordinación que se manifiesta en la prestación de un servicio dentro de un horario fijo, de conformidad con la norma en la materia o contrato individual o colectivo de trabajo y las instrucciones complementarias del patrón

Cabe señalar aquí, que en realidad tanto los patrones o permisionarios como los choferes son de una misma extracción social y de niveles culturales paralelos,

derivados de la circunstancia de que los propietarios o permisionarios son, en realidad, antiguos choferes o conductores convertidos en patrones. Resulta importante resaltar, que los problemas vinculados al salario son los de mayor importancia en el trabajo de autotransporte, por lo que la ley dedica mas artículos a éste fenómeno que a otros, así mismo existen en la norma causas especiales de rescisión de contrato dada la naturaleza del mismo.

Finalmente queremos apuntar, el comentario que el maestro Néstor de Buen hace al respecto del trabajo del autotransporte: "...en realidad el legislador, al dar un mismo trato al propietario y al concesionario (permisionario), a quienes declara solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley, intenta impedir fórmulas fraudulentas" y agrega que: "...en el servicio de autotransporte se produce además un fenómeno curioso, los propietarios se agrupan en sindicatos patronales o forman cooperativas que se transforman en permisionarios, alterando la verdadera esencia de las estructuras formales en que se apoyan".¹⁰

Como podemos observar el Trabajo de Autotransporte reviste características muy específicas, que hace que la Ley Laboral lo regule por separado, ya que no es un trabajo común y corriente sino que su naturaleza es de forma diferente a los demás en cuanto a la forma en que se da la relación de trabajo, la del pago del salario así como el tipo de jornada de trabajo a la que se encuentra sujeto entre otras.

Finalmente abordemos otros conceptos de importancia contenidos en la ley de referencia que tienen que ver con la legitimación de las organizaciones de trabajadores:

¹⁰ BUEN LOZANO, Néstor de. Derecho del Trabajo Tomo II, p.459-452.

1.2.11. Relaciones Colectivas de Trabajo.

Como ya señalamos anteriormente, existen contratos individuales de trabajo y colectivos de trabajo, siendo estos últimos instrumentos jurídicos, los que deberán contemplar la regulación de las condiciones de trabajo de todos aquellos aspectos que la ley en la materia no contempla y que tienen que también tienen que ver con grupos numerosos de trabajadores, y en el caso que nos ocupa, de los choferes o conductores de autobuses foráneos de pasajeros.

En tal virtud y dado que el objeto del presente estudio versa sobre las condiciones generales de trabajo de éste tipo de empleados que son los conductores, dentro de la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros, resultaría necesario revisar como se han venido incluyendo en los Contratos Colectivos las cláusulas que contienen las condiciones de trabajo y seguridad e higiene propias de la actividad y así como también las medidas tendientes a reducir los riesgos de trabajo.

Por lo anterior resulta necesario definir el concepto de contrato colectivo de trabajo contenido en el artículo 386 de la ley laboral y que sería el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno y varios sindicatos de patrones, con el objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo en una o más empresas o establecimientos. En esos contratos de trabajo los conductores u operadores de autobuses han establecido condiciones tales como forma de pago del salario, periodos de descanso y conducción ininterrumpida, así como medidas de seguridad e higiene y demás condiciones de trabajo que la ley en la materia no regula y que son fundamentales para la realización productiva y segura de la actividad.

Con base a lo referido, podemos decir que los Contratos Colectivos de Trabajo, que son los pactos que regulan las relaciones entre sindicatos y patrones, en donde se plasman las normas creadas por los sindicatos obreros y los patronales, siendo así el medio idóneo para regular las relaciones entre los factores de la producción (patrón y trabajador). De igual forma sucede con el Reglamento Interior de Trabajo, que es el documento que contiene las disposiciones obligatorias que deben observar los trabajadores en el centro de trabajo. Cabe señalar que ambas instituciones, se encuentran definidas en los artículos 386 y 422 de la ley de referencia.

Pero es importante destacar que legislación laboral otorga, tanto a patrones como a trabajadores, plena libertad para fusionarse o coaligarse en sindicatos, previo cumplimiento de requisitos establecidos en el mismo ordenamiento jurídico, ya que solo así, es decir integrados como grupos, pueden firmar los Contratos Colectivos de Trabajo y Reglamentos Interiores en donde se establecerán las condiciones laborales bajo las cuales prestarán sus servicios en las empresas con las que tengan convenidos y firmados dichos instrumentos jurídicos. Para esclarecer un poco más el sentido de las coaliciones pasaremos a tratar con mayor profundidad dicho tema, en el siguiente punto.

Finalmente por lo que respecta al Reglamento Interior de Trabajo podemos decir que es el instrumento jurídico laboral que elabora el patrón, y que contiene las normas que regularan la forma en que deberán comportarse los trabajadores y empleados en el centro de trabajo, es decir contiene lo referente a uniformes, horarios, normas de seguridad e higiene, descansos etc., etc.

1.2.12 Coaliciones de Trabajadores.

La ley Federal del Trabajo en sus artículos 354 y 355 respectivamente define claramente que esta ley reconoce la libertad de coalición de trabajadores y patronos, así mismo establece que la coalición es el acuerdo temporal de un grupo de trabajadores o de patronos para la defensa de sus intereses comunes, es decir que se puede entender como la posibilidad y el derecho que tienen los trabajadores y patronos de unirse para la defensa de sus respectivos intereses de grupo siempre y cuando los trabajadores pertenezcan a una misma actividad productiva.

Pero entendamos ahora lo que es un sindicato y como se regula en la ley, por lo que abordaremos el tema en el siguiente punto.

1.2.13. Sindicato.

El concepto de sindicato lo define el artículo 356 de la Ley Federal del Trabajo como la asociación de trabajadores o patronos, constituida para el estudio, mejoramiento y defensa de sus respectivos intereses. Resulta importante apuntar que el derecho de asociación profesional se consigna en la fracción XVI del apartado A del artículo 123 constitucional que es el antecedente jurídico de dicha ley, pero la asociación profesional de patronos y trabajadores persiguen distintos objetivos, esta asociación de los trabajadores es un derecho social que tiene por objeto luchar por el mejoramiento de sus condiciones económicas; en tanto que la asociación de patronos tiene por objeto la defensa de sus derechos patrimoniales.

En tal virtud las organizaciones de trabajadores, como lo son los sindicatos, se rigen por sus propios estatutos de conformidad con la ley en la materia, cuyo objetivo

fundamental es la defensa de sus agremiados ante los intereses de los patrones. Es el sindicato, como coalición permanente y registrada ante la autoridad competente, el que goza de personalidad jurídica: es decir, es el sujeto colectivo de derecho del trabajo y tiene capacidad legal para celebrar el contrato colectivo; para ejercitar las acciones que nazcan del Contrato Colectivo o de la Ley; para pedir la revisión del contrato colectivo que hubiere celebrado. Finalmente el sindicato tiene capacidad legal para demandar o ser demandado por faltar al cumplimiento del contrato colectivo o de la ley.

Pero también existe un aspecto fundamental en la relación de trabajo y es el concerniente al buen estado de salud física y mental que debe imperar en las relaciones de trabajo así como a los riesgos que se pueden presentar en el mismo contenidos básicamente en el Reglamento Interior de Trabajo, por ello le dedicamos un espacio en los siguientes puntos, para entender este tema con mayor profundidad y que resulta esencial en cualquier relación de trabajo.

1.2.14. La Seguridad Social en la Ley Laboral.

La ley federal del trabajo vigente en el artículo 473 señala que los riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo. Por su parte el 474 del mismo ordenamiento jurídico, establece que accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior, o la muerte producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sea el lugar y el tiempo en que se preste.

Finalmente el artículo 475 define que enfermedad de trabajo es todo estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen o motivo en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios.

En el caso de los riesgos o accidentes y enfermedades de trabajo en el autotransporte foráneo de pasajeros, éstos se presentan en buena medida en el desarrollo de la actividad propiamente dicha y que trataremos en el último capítulo de la presente investigación, pero vale apuntar lo siguiente al respecto de los riesgos:

Sobre el particular, la ley Federal del Trabajo en sus artículos 478 al 480 nos proporciona las definiciones de las incapacidades que ocasionan los riesgos y que la Ley del Seguro las encuadra como prestaciones en dinero, comentando a continuación lo que la ley laboral establece al respecto:

a).Incapacidad Temporal: es la pérdida de facultades o aptitudes que imposibilita parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo;

b).Incapacidad Permanente Parcial: es la disminución de las facultades o aptitudes de una persona para trabajar y ;

c).Incapacidad Permanente Total: es la pérdida de facultades o aptitudes de una persona que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo por el resto de su vida.

Hasta aquí concluimos con los conceptos de interés del objeto de estudio contenidos en la Ley Federal del Trabajo, por lo que pasaremos ahora a revisar las categorías del tema que nos ocupa contenidas en la Ley del Seguro Social.

1.3. Ley de Seguridad Social

La Ley del Seguro Social tiene su origen en la reforma a la fracción XXIX del Artículo 123 Constitucional, la cual se creó durante el régimen de gobierno del

presidente Emilio Portes Gil y no fue sino hasta el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas que se redactó, ya que en plan sexenal que se elaboró para su régimen de gobierno así lo contemplaba.

En la Constitución Política Mexicana se había añadido un anexo denominado 123 Bis, antes de 1944 en que nace la ley y que contemplaba lo referente a la seguridad social y posteriormente se abrogó, dando origen a la Ley del Seguro Social, dicho instrumento contenía los preceptos siguientes:

Se considera de interés público y de utilidad social la expedición de leyes sobre seguros sociales, conforme a las siguientes bases:

- I. Se protegerá a las personas de acuerdo a su condición social y económica, mediante el establecimiento de grupos con características similares, las que tomarán en cuenta la situación jurídica prevista en esta constitución y en los ordenamientos legales aplicables.
- II. La protección tomará en cuenta las contingencias a las que puedan encontrarse expuestos los trabajadores, con motivo de la causa que haya dado origen a su incorporación a algunos de los sistemas de seguros sociales, así como aquellas a las que por razón de la naturaleza o por edad, afecten su condición bioeconómica social.
- III. Los seguros sociales comprenderán ramas de riesgos de trabajo o servicio enfermedades y accidentes, invalidez, vejez, vida, antigüedad en el servicio, habitación, servicio de guarderías, maternidad y cualquier otro encaminado a la protección y bienestar de los trabajadores, campesinos, miembros de las fuerzas armadas, no asalariados y otros sectores sociales y sus familiares.

IV. El seguro social tiene el carácter de obligatorio y únicamente por excepción, en los casos que limitativamente contemplen las leyes será voluntario o facultativo. En cumplimiento de las disposiciones legales es obligatorio, así como las cuotas que se establezcan y los procedimientos para su cobro.

V. Las instituciones encargadas de los Seguros Sociales estarán reguladas por las leyes que expida el Congreso de la Unión y las reglamentaciones internas que conforme a dichas normas expidan sus organismos de gobierno. En su integración y gobierno participarán representaciones de los grupos y sectores involucrados con el carácter de obligados y derechohabientes, así como una representación del gobierno federal, en cuidado al interés social.

VI. El Ejecutivo Federal estará facultado para:

- a) Designar a los directores generales;
- b) Expedir decretos de incorporación;
- c) Designar a los representantes del gobierno federal en los organismos de gobierno;
- d) Determinar la participación económica del estado;
- e) Disponer la colaboración de los organismos encargados de los Seguros Sociales;
- f) Intervenir y establecer las áreas de competencia, en caso de conflicto.

Ahora bien por lo que respecta a la ley de referencia, tenemos que en diciembre de 1944 fue aprobada la primera Ley del Seguro Social, durante el régimen del

presidente Manuel Ávila Camacho y se promulgo el 19 de enero de 1943 en el Diario Oficial de la Federación. Este código amparaba tres tipos de seguros como el de Enfermedad y Maternidad, Riesgos de Trabajo y el de Invalidez, Vejez, Cesantía y Muerte, empezándose a implantar en cuatro jurisdicciones territoriales como lo fueron: a) Zona Metropolitana del Distrito Federal y municipios conurbanos; b) Monterrey; c) Guadalajara y. d) Acapulco.

A la fecha y desde su promulgación han existido dos leyes mas del seguro social, así como una reforma, dichos ordenamientos fueron los de 1973 en donde se creó una cuarta rama de seguro, como la fue la de Guarderías cumpliendo con lo que se dispuso en la Ley Laboral de 1970 y se hizo la definición del concepto de Salario Integrado: En 1992 se reforma la Ley creando una quinta rama de Seguro; la de Retiro (SAR), en 1993 se vuelve a reformar el ordenamiento y en su artículo 33 se incrementa el límite superior de aportación, que desde la vigencia de la Ley se había mantenido en diez veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal para que sé fuera de veinticinco veces, estableciendo así una similitud con el Sistema de Ahorro para el Retiro SAR, excepto en la rama de Invalidez, Vejez, Cesantía en Edad Avanzada y Muerte, en donde los topes de las ramas de seguro de 10 a 18 veces el salario mínimo y año con año se iría ajustando hasta quedar como la del SAR de 25 veces salarios mínimos.

Ahora bien la ley vigente del Seguro Social comprende dos regímenes de aseguramiento que son:

- El régimen obligatorio y el voluntario.

El primero comprende los seguros de:

1. Riesgos de trabajo;
-

2. Enfermedad y maternidad:
3. Invalidez y Vida:
4. Retiro, Cesantía en Edad Avanzada y Vejez, y
5. Guarderías y Prestaciones Sociales.

El segundo, comprende a las personas físicas o morales que sin ser sujetas del régimen obligatorio se quieran asegurar, tales como los trabajadores en industrias familiares y los independientes, como profesionales, comerciantes en pequeño, artesanos y demás trabajadores no asalariados.

También a los trabajadores domésticos, los patronos personas físicas con trabajadores asegurados a su servicio y los trabajadores al servicio de las administraciones públicas de la Federación, entidades federativas y municipios que estén excluidas o no comprendidas en otras leyes o decretos como sujetos de seguridad social.

Ahora bien por lo que respecta a la Ley del Seguro Social, consideramos que abarcamos lo más importante y abordaremos a la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, que regirá todo lo concerniente a la actividad del transporte foráneo.

3.1. Ley del Seguro Social de 1995.

De acuerdo con el artículo 62 de la Ley del Seguro Social (L.S.S.), los riesgos de trabajo pueden producir las siguientes incapacidades:

- a) incapacidad temporal,
- b) incapacidad permanente parcial,
- c) incapacidad permanente total y,
- d) muerte.

Pero todas aquellas personas que se encuentren aseguradas bajo el régimen obligatorio del seguro social y que sufran un accidente o enfermedad de trabajo tendrán derecho a ciertas prestaciones a consecuencia de que se suspende la relación laboral y el Seguro Social tiene la obligación de pagar las incapacidades a partir del cuarto día.

1.3.1.1.-Prestaciones de Riesgos y Enfermedades.

Como ya le comentamos anteriormente la ley del Seguro Social establece que los asegurados que sufran un riesgo de trabajo, tienen derecho a prestaciones en dinero y en especie siendo éstas las siguientes:

EN ESPECIE:

- a) Asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica;
- b) Servicio de hospitalización y;
- c) Aparatos de prótesis, ortopedia y rehabilitación ;

EN DINERO:

- a) Incapacidad temporal;
- b) Incapacidad permanente total;
- c) Incapacidad permanente parcial;
- d) Aguinaldo anual;
- e) Otras prestaciones a incapacidad permanente parcial y total y;
- f) Muerte del asegurado, prestaciones a sus sobrevivientes.

Como podemos observar éstas prestaciones en dinero se otorgan de acuerdo a sí es, o no, enfermedad general o riesgo de trabajo. En el primer caso, se pagará únicamente el 60% del salario base de cotización, en tanto que en el segundo caso será al 100% de dicho salario, en el punto siguiente explicaremos lo que se debe entender por cada tipo de incapacidad de conformidad con la ley en la materia.

1.3.1.2. Incapacidades

Como brevemente ya lo comentamos en el punto anterior, las prestaciones en dinero que otorgue el instituto a un trabajador por riesgo de trabajo serán siempre superiores a las que otorgue por enfermedad general. En la Ley del Seguro Social, en sus artículos 65 al 74, se señala que consisten en el pago de prestaciones en dinero y que a continuación mencionamos:

a) En el caso de la **incapacidad temporal**, si el riesgo incapacita al asegurado para trabajar, recibirá mientras dure la inhabilitación, el 100% del salario en que estuviese cotizando en el momento de ocurrir el riesgo, cabe señalar que en el caso de enfermedad general, únicamente se le pagara el 60% de dicho salario a partir del cuarto día.

b) Si la **incapacidad es permanente total**, al ser declarada, el asegurado recibirá una pensión mensual equivalente al 70% del salario que estuviere cotizando. En el caso de enfermedad de trabajo se tomara el promedio de las ultimas 52 semanas de cotización, o las que tuviere si su aseguramiento fuese por un tiempo menor.

c) En la **incapacidad permanente parcial**, el asegurado recibirá una pensión calculada conforme a la tabla de valuación de incapacidad contenida en la Ley Federal del Trabajo.

d) En otras prestaciones a incapacidades permanente parcial y total, el instituto otorgara a los pensionados por incapacidad permanente total y parcial con un mínimo de 50% de incapacidad un aguinaldo anual equivalente a quince días del importe de la pensión que perciban.

e) Cuando sobrevenga la muerte del asegurado a consecuencia de un riesgo de trabajo, el instituto otorgara las siguientes prestaciones de acuerdo con el artículo 71 de la Ley del Seguro Social con las limitaciones y requisitos que en el mismo se señalan:

- ☐ Gastos de funeral.
- ☐ Pensión de viudez.
- ☐ Pensión de orfandad y doble orfandad

□ Pensión a la concubina en ausencia de la esposa.

El pago de las prestaciones en dinero establecidas en la ley del seguro social se pagaran directamente al asegurado, salvo el caso de incapacidad mental comprobada ante el instituto, en que se podrá pagar a la persona o personas a cuyo cuidado quede el incapacitado.

De lo anterior cabe hacer una reflexión del carácter que tiene la Ley del Seguro Social en relación con la del trabajo, es decir el papel que juega el IMSS desde el momento en que subrogará las obligaciones patronales establecidas en la ley Federal del Trabajo, cuando se presenten accidentes o enfermedades de trabajo siempre y cuando los trabajadores se encuentren inscritos en el Instituto en comento, en tal virtud hacemos las referencias siguientes:

a) Existe una subrogación forzosa que obliga al instituto, libera al patrón y se impone sobre la voluntad del trabajador:

b) El instituto otorga a los trabajadores prestaciones medicas y en dinero a sus beneficiarios, en caso de muerte, les proporciona pensiones y atención medica, cuando sea necesario:

c) En el supuesto de incapacidad transitoria, la ley laboral, obliga al patrón a conferir al trabajador el pago integro del salario (Art. 49), el Instituto otorgara atención médica y subsidios por el 100 % del salario base de cotización (salario integrado), que puede resultar inferior al real.

d) En incapacidad permanente parcial, la Ley Federal del Trabajo establece una indemnización proporcional, en los términos del artículo 492 que toma en cuenta la

valoración del daño. La Ley del Seguro Social confiere una pensión vitalicia o una indemnización cuando la valoración del porcentaje sea del 25 % o inferior.

e) Para la incapacidad permanente total, la Ley Federal del Trabajo precisa una indemnización de 1095 días de salario (Art. 495), la ley del seguro social confiere una pensión sobre el 70% del salario base de cotización.

En resumen podemos concluir que la Ley del Seguro Social viene a subrogar las obligaciones del patrón por riesgos de trabajo, establecidas en la Ley Federal del Trabajo en riesgos del trabajo, es decir, hace suyas estas obligaciones siempre y cuando el patrón haya inscrito y asegurado al trabajador ante el Instituto Mexicano del Seguro Social.

1.3.1.3. Riesgos de Trabajo.

Los riesgos de trabajo que llegan a sufrir los trabajadores en el desempeño de sus actividades, regularmente suelen ocasionar incapacidades parciales permanentes o totales ya que en numerables situaciones la labor realizada pone en riesgo no tan solo su salud física sino hasta su vida de los trabajadores. Estos riesgos de trabajo se encuentran normados en el título IX de la Ley Federal del Trabajo, y en la Ley del Seguro Social, la cual define al concepto dentro de su capítulo tercero del título 2º de dicho ordenamiento jurídico.

En tal virtud, el artículo 48 de la Ley del Seguro Social define a los riesgos de trabajo como los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo. Como podemos observar en dicho concepto se engloban tanto a los accidentes como a las enfermedades que pueden sufrir o contraer

los trabajadores en el desempeño de sus funciones por lo que el patrón que lo contrata será el responsable en ambos casos.

Conforme a lo dispuesto por el artículo 60 de la ley de referencia, el patrón que en cumplimiento de dicho ordenamiento, asegure contra accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a los trabajadores a su servicio, quedara relevado del cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades que por riesgos profesionales establece la ley.

Cabe apuntar, que no obstante que el Instituto Mexicano del Seguro Social tenga cada vez una mayor influencia en el país y consecuentemente su ley reglamentaria, no invalida las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo en materia de riesgos, ya que la responsabilidad por éstos riesgos traducida en las indemnizaciones que señala la ley laboral, se ha sustituido con otros medios compensatorios propios de un nuevo concepto de la seguridad social y no por ello ha desaparecido el régimen sobre el riesgo de trabajo establecido en la Ley del Trabajo en comento.

Al respecto de lo antes referido, apuntamos el comentario del maestro en derecho del trabajo, Euquério Guerrero que nos señala en uno de sus textos: "...Por el hecho de estar laborando los trabajadores, en el centro de trabajo correspondiente, necesitan estar frecuentemente en contacto con máquinas o sustancias que manejan y tanto las primeras como las segundas, pueden producir al trabajador lesiones en su organismo. Llegando a ocurrir también éstas últimas por las condiciones en que laboran, bien por la naturaleza del ambiente que se respira, la cantidad de luz que se recibe, la temperatura del lugar o por otras causas similares. En todos éstos casos sé a

considerado que la lesión orgánica, al reducir la capacidad de trabajo temporal o definitivamente, produce en el trabajador una disminución de sus aptitudes".¹¹

Del comentario antes citado podemos agregar que desde luego se trata de dos daños al organismo; uno instantáneo y otro progresivo, siendo el primero de ellos, consecuencia de los accidentes de trabajo y el segundo de las enfermedades profesionales o de trabajo, que si se presentan, en el patrón recaerá la reparación del daño mediante una indemnización, por lo anteriormente señalado, analizaremos a continuación el concepto de accidente de trabajo que difiere del de riesgo de trabajo.

1.3.1.4. Accidentes de Trabajo.

En el capítulo III de Seguros de Riesgo de Trabajo de la Ley del Seguro Social y en su artículo 49 se señala al accidente de trabajo, como toda lesión orgánica o perturbación funcional inmediata o posterior o la muerte, producida repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, cualquiera que sea el lugar y el tiempo en que se presente. También se considera accidente de trabajo el que se produzca al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar de trabajo o de éste a aquél.

Resulta importante señalar que todo trabajador accidentado como consecuencia del trabajo que realiza para un patrón, tiene derecho a asistencia médica, mediante intervenciones quirúrgicas, hospitalización, aparatos de prótesis, rehabilitación y ortopedia, así como la indemnización que señala el título IX de la Ley Laboral, la que será acorde con la gravedad del accidente y a los salarios devengados.

¹¹ GUERRERO, Euquerio, Manual de Derecho del Trabajo, pp.250-252.

En resumen podemos decir que el accidente de trabajo se caracteriza por la instantaneidad o sea por la acción repentina de una causa exterior que provoca una lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte producida en ejercicio o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se presente. El aspecto fundamental que tiene el accidente de trabajo es que se produzca repentinamente en ejercicio o con motivo del trabajo, característica que debe tomarse en cuenta en cada caso concreto.

1.3.1.5. Enfermedad de Trabajo.

La Ley del Seguro Social, en su artículo 50, define a la enfermedad del trabajo como el estado patológico derivado de la acción continuada de una causa que tenga su origen en el trabajo o en el medio en que el trabajador se vea obligado a prestar sus servicios. Cabe señalar que estas enfermedades de trabajo pueden ser profesionales en virtud de la profesión del trabajador o especialidad misma del trabajo.

En resumen podemos concluir que la diferencia entre el accidente y la enfermedad de trabajo obedece a un concepto de progresividad o sea que la repetición de una causa por largo tiempo, como obligada consecuencia de la naturaleza del trabajo, provoca en el trabajador una lesión orgánica. A mayor abundamiento y para mejor entendimiento citaremos a continuación una ejecutoria emitida por la Suprema Corte de Justicia, sobre enfermedades profesionales:

“Enfermedades Profesionales. Deben considerarse también las Genéricas.- No solo deben considerarse profesionales las enfermedades que se producen en cada profesión y que tomen su origen en la especialidad misma del trabajo, sino también las enfermedades genéricas susceptibles de aparecer en cualquier trabajo por el solo hecho

de presentarse el servicio. D.2514/58. Higinio Mira Montes, 15 de noviembre de 1960”.

Consideramos que con los conceptos analizados hasta aquí, al respecto de los riesgos de trabajo, se abarcan los conceptos básicos que tienen que ver con el presente estudio, por lo que para concluir el presente capítulo abordaremos final mente el marco conceptual regulatorio del servicio de transporte foráneo de pasajeros.

1.3.1.6. Grados de Riesgo de las Empresas.

Ahora bien, en lo que respecta a los grados de riesgo que se les determina a las empresas por efecto de los accidentes de trabajo que se presentan en estas, existe un reglamento para la clasificación de empresas y determinación del grado de riesgos, del seguro de Riesgos de Trabajo cuyos antecedentes datan de 1981, dicho instrumento contiene el catálogo de actividades y número de clases a las que corresponden las empresas según sea su actividad económica.. Es decir que el reglamento contiene las disposiciones para que las empresas puedan cubrir ante el Instituto las primas (artículo 79. L.S.S.) por el seguro de riesgos de trabajo, clasificándolas y agrupándolas de acuerdo con su actividad, en clases.

El riesgo de trabajo, debe establecer una aportación que tome en cuenta:

- a) Ingresos del asegurado:
- b) Estadísticas del riesgo, frecuencia y gravedad y
- c) Costo de prestaciones.

La Ley del Seguro Social establece, sin fundamento constitucional, cinco clases de riesgo, conforme a la naturaleza de la empresa y a la peligrosidad que presenta estadísticamente su actividad, la lista esta cuidadosamente elaborada con bases reales derivadas de experiencias acumuladas.

Lo anterior motiva que las empresas y sobretodo las de autotransportes envíen a sus conductores a servicios particulares para atención médica, por que en principio al calificar la actividad del transporte como trabajo altamente riesgoso, de entrada tienen que pagar primas elevadas y si le sumamos que por accidentes de trabajo graves ésta prima aumenta, los patrones evitan enviar a sus trabajadores al IMSS ya que si los mandan las cuotas que tengan que pagar resultaran ser demasiado elevadas.

Pasaremos ahora a describir a los seguros comprendidos en el régimen obligatorio de la L.S.S.

1.3.1.7. Diferencias en leyes del Seguro Social

Sin pretender hacer un análisis exhaustivo de la nueva Ley del Seguro Social, únicamente apuntaremos que sí bien es cierto que la Ley de 1944 creo los tres primeros seguros como son: Riesgos de trabajo: Enfermedad y Maternidad; Invalidez, Vejez, Cesantía en Edad Avanzada y Muerte y la ley de 1973 incluye uno mas que es el de Guarderías

Las reformas a la Ley de 1992 incluyen el Sistema de Ahorro para el Retiro (S.A.R.) y la nueva Ley del Seguro Social de 1997 (publicada en el D.O.F. en diciembre de 1997), no incluye ningún otro seguro pero reagrupa las ramas de la manera siguiente: En el Régimen Obligatorio, a) Riesgos de Trabajo; b) Enfermedad y Maternidad; c) Invalidez y Vida; d) Retiro. Cesantía en Edad Avanzada y Vejez; y

e) Guarderías y Prestaciones Sociales y en el voluntario a las personas físicas o morales, que sin ser sujetas del régimen obligatorio se quieran asegurar.

En este nuevo esquema, el reformado en 1997, se modifican entre otras cuestiones, la forma en que serán pensionados o invalidados por enfermedad general o riesgos de trabajo los asegurados, es decir a través de una aseguradora que les pagará sus pensiones invalidez y ya no por medio del Seguro Social, que es como antes venía operando.

Cabe señalar que como consecuencia de que el Instituto Mexicano del Seguro Social ya no pagará las pensiones, se reducen el monto de las cuotas obrero patronales que se pagaban al Instituto.

En conclusión consideramos que tanto la Ley del Seguro Social como la Ley Federal del Trabajo vienen regulando en su totalidad los accidentes y enfermedades de trabajo.

Pasemos finalmente a los medios de defensa que tienen los trabajadores contra las resoluciones del Consejo Consultivo del IMSS, por incapacidades derivadas de enfermedades, riesgos o accidentes de trabajo.

1.3.1.8. Medios de Defensa de Resoluciones del IMSS.

Faltaría un último aspecto que es el de medios de defensa a las resoluciones del instituto, que serían básicamente las siguientes:

a) Contra cobro de cuotas y capitales constitutivos, que se puede hacer como trámite o instancia de aclaraciones en el propio instituto, teniendo el agraviado 5 días

hábiles para hacerlo valer y a través del recurso de inconformidad teniendo, el que lo interponga, 15 días hábiles para hacerlo y a ambos les corre el término al día siguiente de haber sido notificados.

b) Contra negativa de prestaciones u otorgamiento incompleto. Ante esta situación procede la demanda ante las Juntas de Conciliación y Arbitraje.

El fundamento jurídico para hacer valer los medios de defensa se encuentra regulado en el artículo 274 de la Ley del Seguro Social así como en el reglamento correspondiente. En la Ley que entro en vigor el primero de julio de 1997, lo conducente a la interposición de este recurso se establece en los artículos 294, 295 y 296 de esta ley.

Regularmente el Instituto no otorga a los conductores el dictamen de invalidez, derivado de un accidente de trabajo, a fin de evitar hacer el pago de pensión correspondiente, lo que trae como consecuencia que los conductores tengan que hacer uso de éstos medios de defensa, pero que al carecer de recursos económicos para que se los tramite un abogado, terminan sin exigir sus derechos ante dicho órgano.

1.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1994.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene los requisitos y condiciones mínimos que deben cumplir las personas físicas que quieran explotar los caminos y utilizar las vías generales de comunicación para realizar el servicio de autotransporte de pasaje y turismo.

hábiles para hacerlo valer y a través del recurso de inconformidad teniendo, el que lo interponga. 15 días hábiles para hacerlo y a ambos les corre él termino al día siguiente de haber sido notificados.

b) Contra negativa de prestaciones u otorgamiento incompleto. Ante esta situación procede la demanda ante las Juntas de Conciliación y Arbitraje.

El fundamento jurídico para hacer valer los medios de defensa se encuentra regulado en el artículo 274 de la Ley del Seguro Social así como en el reglamento correspondiente. En la Ley que entro en vigor el primero de julio de 1997, lo conducente a la interposición de este recurso se establece en los artículos 294, 295 y 296 de esta ley.

Regularmente el Instituto no otorga a los conductores el dictamen de invalidez, derivado de un accidente de trabajo, a fin de evitar hacer el pago de pensión correspondiente, lo que trae como consecuencia que los conductores tengan que hacer uso de éstos medios de defensa, pero que al carecer de recursos económicos para que se los tramite un abogado, terminan sin exigir sus derechos ante dicho órgano.

1.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1994.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene los requisitos y condiciones mínimos que deben cumplir las personas físicas que quieran explotar los caminos y utilizar las vías generales de comunicación para realizar el servicio de autotransporte de pasaje y turismo.

Esta ley señala que se requiere de una concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales y que se requiere permiso otorgado por la secretaria de comunicaciones para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, de ahí que a los dueños de esas concesiones de caminos y permisos para la explotación del servicio se les llame concesionarios y permisionarios quienes a la vez y al paso del tiempo se han convertido en los propietarios de los autobuses.

Es importante aclarar las restricciones que existen para que el estado otorgue las concesiones o permisos ya que el artículo 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal nos establece que las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, así mismo agregar que las concesiones y permisos se ajustaran a las disposiciones en la materia de competencia económica y podrán ser revocadas si no dan cumplimiento a lo que la ley en la materia les establece.

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en su artículo segundo, define tanto el concepto de permisionario como el de ruta, considerando a este último como el espacio físico por donde circularan los autobuses.

En tal virtud debemos entender los siguientes conceptos tal y como se relacionan: tenemos:

Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local.

Por lo antes señalado, podemos entender que en el trabajo de autotransporte foráneo de pasajeros, el transporte que se puede ser urbano o foráneo, el cual se rige por condiciones de trabajo diferentes a otras actividades laborales siendo un servicio concesionado por el estado para su explotación a particulares a los que se les denomina permisionarios y a los que conducen los autobuses, conductores u operadores de autobuses.

A mayor abundamiento, las personas que se les otorga un permiso o concesión, la Ley las identifica como permisionarios, los cuales deberán realizar los trámites y rendir los requisitos que señala el referido ordenamiento jurídico para obtener la concesión de explotar los caminos, el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal, la jurisdicción y competencia bajo las cuales se registrarán, así como para la utilización de la vías generales de comunicación.

Así tenemos que los artículos en los cuales se encuentra regulado lo antes referido son los siguientes:

El Artículo 6° señala que se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

El 8° que se requiere permiso otorgado por la **SECRETARIA DE COMUNICACIONES** para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga pasaje y turismo.

Para la explotación de servicio se requiere de la existencia de las Vías Generales de Comunicación, debiendo entenderlas como lo establece el artículo 2° de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y son todos los caminos y puentes existentes en el territorio nacional por los que construirán paraderos y terminales así como por los que se llevaran acabo los servicios de autotransporte de carga,

autotransporte de pasajeros, autotransporte de turismo, servicio de paquetería y mensajería.

Cabe resaltar y para efectos del presente estudio lo que se refiere al autotransporte de pasajeros que lo define la fracción IX del artículo anteriormente referido como aquel que se presente en forma regular sujeto a horarios y frecuencias por salida y llegada de vehículos.

Como podemos observar este documento normativo regula los aspectos de tenencia de autobuses, la definición de responsables en caso de accidentes, quién otorgará los permisos para la explotación de rutas, así como cuales serán los requisitos que deben cubrirse para construir caminos y terminales de autobuses.

Consideramos que con la expedición de este instrumento jurídico se dio un gran paso para la regulación de la actividad del transporte foráneo en general, pero también cabe señalar que también se expidió otro reglamento que tiene que ver con la prevención de accidentes y reparación del daño en caso de que estos se lleguen a presentar y que trataremos en el siguiente punto.

1.4.1. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de 1994.

Por su parte, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares vigente, que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de Noviembre de 1994, destacan los artículos y fracciones que tienen que ver con los conceptos de permisionario y ruta así como los que comprenden el evitar accidentes o reparación del daño, tanto a pasajeros, terceros y conductores, en caso de que los accidentes se presenten :

En su artículo 2º y en sus fracciones VII y VIII, definen los conceptos de **Permisionario** y de **Ruta**, de los que ya hablamos y de la forma siguiente:

Fracción VII. Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

Fracción VIII Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local.

Al respecto de la seguridad para los pasajeros y conductores, como condición para otorgar el permiso, en su artículo séptimo señala lo siguiente:

Artículo 7º Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquel que cumpla entre otros requisitos con los siguientes:

VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;

IX. Póliza de seguro del viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo.

XI. Horarios mínimos.(Jornada máxima de conducción)

Por otra parte en su artículo 17 señala que deben contener los permisos, según la naturaleza del servicio y para que sean legales, los siguientes aspectos:

I. Motivación y fundamentación legal;

II. Nombre y domicilio del permisionario;

- III. Registro federal de contribuyentes;
- IV. Clase y modalidad del servicio;
- V. Derechos y obligaciones de los permisionarios;
- VI. Ruta, tratándose del servicio de autotransporte federal de pasajeros;
- VII. Número y tipo de unidades que ampara;
- VIII. Características y condiciones generales de operación;
- IX. Vigencia y;
- X. Causas de revocación y terminación.

En cuanto a los tipos de servicio el artículo 18º nos señala que atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos cuyas características y especificaciones técnicas se determinaran en la norma correspondiente, el autotransporte federal de pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

- I. De lujo;
 - II. Ejecutivo;
 - III. De primera;
 - IV. Económico;
 - V. Misto, y
-

VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

Estos tipos de servicio reúnen características específicas para su operación, que deben ser supervisadas por las autoridades para que el público usuario reciba el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio.

Por su parte el artículo 25º del ordenamiento de referencia en su fracción V, señala las obligaciones que el permisionario deberá tener en caso de accidentes, para con los terceros y pasajeros como condición para otorgar los permisos y que es el que acrediten que cuenten con póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y en el caso de pasajeros, con póliza del seguro del viajero.

Por otra parte, el artículo 70 en su fracción séptima establece que el boleto que se le entregue al pasajero, contendrá entre otras cosas la mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero.

Finalmente y en referencia al artículo 36 de la ley de referencia, el artículo 89º del Reglamento nos indica que para obtener la licencia federal de conductor será necesario:

- Haber cumplido 21 años de edad;
- Exhibir comprobante de terminación de educación básica;
- Aprobar los exámenes psicofísicos que determine el reglamento respectivo, y

- Aprobar los cursos de capacitación y de conducción teórica - prácticos con vehículos o simuladores.

Ahora bien, también es importante revisar el Reglamento de Tránsito en Carreteras, por lo que lo abordaremos en el siguiente punto.

1.4.2. Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales

El 29 de marzo del año 2000 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales estableciendo la obligatoriedad al conductor de autobuses, de portar consigo la bitácora de horas de servicio del conductor, que es el instrumento que contiene los datos diarios, para poder conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso.

Dicho instrumento, establece que los conductores deberán traer consigo una bitácora de viaje conteniendo:

- ✓ Nombre o razón social del permisionario y su domicilio.
 - ✓ Tipo de servicio y modalidad.
 - ✓ Marca, modelo y placas del vehículo.
 - ✓ Fecha de elaboración de la bitácora.
 - ✓ Nombre del conductor.
-

- ✓ Número de licencia del conductor y vigencia.
- ✓ Origen y destino, especificando la ruta a seguir.
- ✓ Horas: a) de salida y llegada; b) de servicio conduciendo; c) de servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) fuera de servicio y e) de descanso;
- ✓ Casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada y
- ✓ Firmas del conductor y permisionario o de la persona que esta designe.

Con la expedición del reglamento en cuestión, la autoridad pretende regular aquí, lo que en 1979 establecía un convenio ratificado por México, como lo es el Convenio 153 de la OIT, que establecía entre otras normas las referentes a los tiempos ininterrumpidos de la jornada y periodos de descanso en la conducción y al cual nos referiremos en el siguiente punto.

1.4.3. Servicio Publico de Pasajeros.

Resulta necesario establecer aquí, que el autotransporte foráneo de pasajeros es una actividad que hoy en día realizan algunas empresas de particulares, y que su función principal es la de producir servicio de transporte, como también las hay quienes producen bienes o productos. Cabe señalar que el servicio de transporte publico es una actividad propia del estado y que éste la otorgó a los particulares para su explotación a manera de concesiones y permisos sobre las rutas o caminos por donde circulan los autobuses en la red carretera del país.

Por lo antes señalado la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal establece lo referente a la jurisdicción y competencia, así como en que términos se otorgaran las concesiones y permisos, ya que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias:

I. Planear formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

II. Otorgar concesiones y permisos a que se refiere la ley; Vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso.

Referente a las concesiones el artículo 6º establece que se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales, y por lo que respecta a los permisos, se requiere permiso otorgado por la secretaria para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo: la construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros.

Es de señalar que los requisitos para la obtención de concesiones y permisos lo establece la norma de referencia.

También es importante hacer referencia a la regulación que existe sobre los caminos por donde circulan los autobuses a las que jurídicamente se les denomina Vías Generales de Comunicación el cual abordaremos en el siguiente punto.

1.4.4. Vías Generales de Comunicación.

Debemos entender por Vías Generales de Comunicación todos los caminos y puentes existentes en el territorio nacional y por los que las autoridades federales y

estatales como los transportistas organizados construirán paradores y terminales, así también como por los que se llevarán a cabo los servicios de autotransporte de carga; autotransporte de pasajeros; autotransporte de turismo; servicio de paquetería y mensajería y demás servicios contenidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. importándonos resaltar en este caso, el servicio correspondiente al Autotransporte Foráneo de Pasajeros.

En tal virtud por Autotransporte Foráneo de Pasajeros debemos entender lo que establece la ley anteriormente referida en su artículo 2º fracción IX como aquel que se presenta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.

Como podemos observar la actividad del autotransporte es regulada e inspeccionada por la autoridad estatal. la cual debe asumir el compromiso de vigilar que tanto los particulares como a las empresas, a quien les otorgo permisos para la explotación del servicio. cumplan a cabalidad con las disposiciones establecidas en los diversos ordenamientos normativos que vienen regulando la actividad.

En el cumplimiento de lo anterior los trabajadores del ramo y en especial los conductores y choferes de autobuses y camiones, se deberán mantener en un óptimo estado de salud y sus condiciones de trabajo también deben ser respetadas íntegramente. con lo que se logrará. no tan solo el bienestar de ésta clase trabajadora, sino garantizar la seguridad de las miles de personas que diariamente se transportan por autobús dichas vías de comunicación.

2. Convenio 153 sobre la Duración del Trabajo y Periodos de Descanso (Transportes por Carretera) de 1979.

Los antecedentes del Convenio nos refieren que la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1979 en su sexagésima quinta reunión; después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera y, después de haber decidido que dichas proposiciones revisan la forma de un Convenio Internacional, adopta, con fecha veintisiete de junio de mil novecientos setenta y nueve, el convenio 153, que podrá ser citado como el Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso (transportes por carretera).

El Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera ratificado por México, en su artículo 1º de aplicación internacional, establece entre otros aspectos que se aplicará a los conductores asalariados de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías personas, tanto en el caso de que dichos conductores estén empleados en empresas de transportes por cuenta ajena o en empresas que efectúen transportes de mercancías o de personas por cuenta propia.

También se aplicara cuando trabajen en calidad conductores, a los propietarios de vehículos dedicados profesionalmente al transporte por carretera.

El Convenio en su artículo 2º señala a las personas físicas o morales que quedan excluidos del campo de aplicación de las disposiciones es decir las que conduzcan los vehículos dedicados a:

- a) Transportes urbanos o ciertos tipos de dichos transportes, habida cuenta de sus condiciones técnicas de explotación y de las condiciones locales;
- b) Transportes efectuados por empresas agrícolas o forestales, en la medida en que dichos transportes se efectúen por medio de tractores u otros vehículos asignados a trabajos agrícolas o forestales locales y se destinen exclusivamente a la explotación de esas empresas.;
- c) Transportes de enfermos y heridos, transportes con fines de salvamento y transportes efectuados para los servicios de lucha contra incendios;
- d) Transportes con fines de defensa nacional, policía y de los servicios del gobierno federal;
- e) Transportes por taxi y;
- f) Transportes que, dados los tipos de vehículos utilizados, sus capacidades de transporte de personas o de mercancías, los recorridos limitados que se efectúan o las velocidades máximas autorizadas, puede considerarse que no exigen una reglamentación especial en lo que concierne a la duración de la conducción y los periodos de descanso.

Como podemos apreciar, es en la duración del trabajo, en el transporte foráneo de pasajeros, en donde radica la causa de la mayor parte de los accidentes de trabajo, dado el excesivo desgaste físico que sufren los conductores al no realizar paradas para recuperar energías, por lo que abordaremos a mayor detalle los ordenamientos del convenio en éste sentido, mas adelante.

Así mismo el punto 2 de este artículo señala que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá fijar normas apropiadas sobre duración de la conducción y periodos de descanso de los conductores que hayan sido excluidos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio de algunas de ellas con arreglo a las disposiciones del párrafo I de éste artículo.

Cuando las condiciones nacionales o locales en que se efectúan los transportes por carretera no se presten a lo establecido en el Convenio, la autoridad o el organismo competente de cada país, podrá autorizar prolongaciones de la duración del trabajo ininterrumpido y reducciones de la duración del descanso diario a que se refiere el Convenio. En tal caso el miembro interesado deberá mediante una declaración anexa a su ratificación, describir esas condiciones nacionales o locales, así como las prolongaciones, reducciones o excepciones permitidas.

Para los fines del Convenio, la expresión de **duración del trabajo** significa el tiempo dedicado por los conductores asalariados:

a) a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo:

b) a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

El artículo Quinto del instrumento jurídico de referencia, en cuanto al tiempo de conducción establece:

a). No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

b). La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora, como máximo, el periodo mencionado en el párrafo primero de este artículo.

c). La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y, si ha lugar, fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad u organismo competente de cada país.

Por su parte el artículo sexto señala que la duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de 48 horas por semana.

Las duraciones totales de conducción a que se refiere el instrumento jurídico, deberán reducirse en los transportes que se efectúen en condiciones particularmente difíciles. La autoridad o el organismo competente de cada país determinará que transportes se efectúan en tales condiciones y fijará la conducción totales de conducción aplicables a los conductores interesados.

Ahora bien en cuanto a la conducción continua que deben efectuar los conductores así como a las pausas que deben hacer, tenemos que el artículo Séptimo del mismo ordenamiento nos indica que todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo.

En cuanto al descanso diario el artículo Octavo nos define que deberá de ser de diez horas consecutivas, por cada periodo de 24 horas, contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo. es importante aclarar que durante el descanso diario no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de este.

En el capítulo Noveno, se establece la excepción a la regla, es decir una prolongación en la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario en tres casos como:

- a) en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico;
- b) en caso de fuerza mayor;
- c) cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.

El artículo Décimo señala que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá establecer lo siguiente:

- a) una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores;
- b) un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas.

Por otra parte y respecto del empleador o permisionario en el mismo numeral se establece:

- a) Mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado;
 - b) Poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente de cada país.
-

En lo que se refiere a la inspección, el artículo Onceavo refiere que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá prever un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras y sanciones apropiadas en caso de infracción.

Como podemos observar el Convenio viene a cubrir las lagunas existentes en la ley laboral, en cuanto al tiempo que deben conducir los conductores, ya que no existía reglamentación al respecto, lo que motivaba que se dieran abusos en cuanto a la duración de la jornada continua de éste tipo trabajo. El problema se presenta ahora en vigilar que en la practica se le dé cumplimiento estricto al Convenio, que de alguna forma ya lo pretende cubrir con el reglamento del que hablamos en el punto anterior.

Finalmente y por lo que respecta al tema fiscal, pasemos a revisar algunos aspectos de importancia.

3. Normas Fiscales en Materia de Autotransporte de Pasajeros 1995.

En materia fiscal, la actividad del autotransporte cubrirá las obligaciones de ésta índole de manera diferente a como en otras actividades industriales las cubren, al respecto el artículo 67-1 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta establece que las personas físicas integrantes de personas morales que realicen actividades de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, en camiones o autobuses, podrán cumplir con las obligaciones establecidas en esta Ley en forma individual, siempre que administren directamente los vehículos que les correspondan o aportado a la persona moral de que se trate.

Cuando opten por pagar el impuesto en forma individual deberán dar aviso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y comunicarlo por escrito a la persona moral respectiva, dentro de los tres primeros meses del ejercicio de que se trate.

Las personas físicas que hayan optado por pagar el impuesto individualmente, podrán deducir los gastos realizados durante el ejercicio que correspondan al vehículo que administren, incluso cuando la documentación comprobatoria de los mismos se encuentre a nombre de la persona moral, siempre que dicha documentación reúna los requisitos que señalen las disposiciones fiscales e identifique al vehículo al que corresponda

Las personas morales no acumularán a sus demás ingresos aquellos que correspondan a sus integrantes que hubieran optado por pagar en forma individual, ni tampoco efectuaran las deducciones que a ellos corresponda, debiendo entregar a la persona física que opte por pagar el impuesto individualmente, los comprobantes de los gastos realizados en el ejercicio relativos al vehículo administrado por dicha persona, quienes hubieran efectuado la opción a que se refiere esta fracción, podrán deducir la parte que proporcionalmente les corresponda de los gastos comunes efectuados por las personas morales, siempre que cumplan con los requisitos que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante disposiciones de carácter general.

Como podemos apreciar, dado que resulta compleja la naturaleza de autotransporte foráneo de pasajeros y por ser una actividad estratégica que reserva para sí el estado, pero que la tiene concesionada a particulares, situación que se traduce, en que los que explotan la actividad, gozan de ciertos beneficios.

En tal virtud, los dueños de los vehículos, que pueden ser de 1 autobús o de 1000, al cubrir sus impuestos como personas físicas se les permite deducir de los mismos, infinidad de los denominados gastos de administración, situación que no sería

igual si llevaran sus libros de registros contables como empresas del transporte legalmente constituidas, pero en la realidad son muy pocas las personas que son dueñas de un solo autobús, por lo general las empresas grandes absorbieron a los pequeños propietarios, siendo éstas las que se han visto beneficiadas con pingües ganancias a lo largo de las últimas seis décadas. Pero este aspecto lo volveremos abordar mas adelante.

Cabe señalar que esta situación de privilegio, tiende a desaparecer y las empresas de transporte, necesariamente tendrán que incorporarse al régimen general de contribución fiscal.

Capítulo II

Marco Histórico del Autotransporte.

II.1. Surgimiento del Transporte.

En el siguiente capítulo haremos una reseña histórica de cómo surge en el país el autotransporte de pasajeros en general, de igual manera describiremos algunas movilizaciones de trabajadores, como parte de la legitimación de la clase obrera en México y que dieron paso al nacimiento de organismos sindicales, como los sindicatos del autotransporte foráneo de pasajeros, así y como los grupos de trabajadores que influyeron para que se incluyera el artículo 123 (que trata sobre las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene que deben prevalecer en las empresas) en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y también como surgieron sus leyes reglamentarias como la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social.

Ahora bien el transporte de personas en el país se remonta a la actividad que realizaban los campesinos al trasladar en sus burros de carga a personas y sus mercancías, entre los pueblos circunvecinos que conformaban los estados, a ellos se les conocía y se les sigue denominando como arrieros, también se les atribuye el hecho de haber descubierto y abrir los caminos que en ese entonces eran pequeñas veredas y que al paso del tiempo fueron pavimentados y se convirtieron en carreteras, por donde pasarían en principio las carretas y posteriormente los vehículos automotores como los automóviles y autobuses, que cabe señalar, vinieron a sustituir a las bestias de carga.

Así pues tenemos que la actividad del autotransporte surge como una necesidad de comunicación y traslado de las personas entre las poblaciones, pero dicha actividad, tanto en el pasado como en el presente, representa correr ciertos riesgos como las condiciones climatológicas adversas, actos de imprudencia al conducir los autobuses y otras más que abordaremos más adelante.

2. Desarrollo del Autotransporte Foráneo de Pasajeros.

Si bien es cierto que la actividad del autotransporte se gesta desde principios de siglo, con vehículos rudimentarios y caminos prácticamente para caballos, en los cuales se presentaban un sin fin de accidentes y donde corrían todo tipo de riesgos, tanto para operadores o choferes como para los usuarios, no es sino hasta 1970 cuando se incluye en la Ley Federal del Trabajo el apartado de trabajos especiales que contiene al autotransporte, ya que esta actividad por lo riesgosa, resulta ser diferente a las demás.

Pero partir del análisis de este sector de trabajadores resultaría ser prácticamente incompleto. es por ello que es necesario revisar el nacimiento y desarrollo de otros grupos de trabajadores. es decir, el del movimiento obrero en su conjunto. para así poder comprender como se gestó y se presentó éste movimiento con los choferes o conductores del autotransporte, en tal virtud en los siguientes puntos abordaremos diversas etapas históricas que comprende dicho desarrollo, haciendo referencia a los regímenes de gobierno que se fueron sucediendo a lo largo de los distintos periodos.

2.1. Periodo Pre y Posrevolucionario (1911 –1931).

En junio de 1911 los obreros organizados iniciaron una ola de huelgas que barrió todo el país. exigiéndose grandes aumentos de salarios, la reducción de la jornada de trabajo y la abolición de algunas prácticas administrativas hostiles, no hubo política oficial de represión de huelgas. y el presidente Madero, estuvo siempre en la mejor disposición de recibir a las delegaciones de huelguistas que lo solicitaban.

Por otro lado, el gobierno provisional de León de la Barra reaccionó de manera uniformemente hostil. ya que el 4 de julio de 1911 reprimió severamente a los trabajadores de los tranvías. quienes fueron los primeros transportistas de quienes tenemos antecedentes. así como de otros oficios. "... casi todos los sectores importantes de la economía se hallaban en manos extranjeras. El capital británico y estadounidense controlaban casi a todas las empresas mineras y la naciente industria petrolera, la red ferroviaria era de propiedad extranjera. los servicios públicos estaban controlados por

el capital extranjero británico y canadiense como la industria eléctrica y los sistemas de transporte urbano (tranvías eléctricos)"¹²

En los años de 1911 a 1913 se sucedieron los gobiernos de Francisco León de la Barra y de Francisco I. Madero, así como de Victoriano Huerta. Una vez más se alzó el pueblo mexicano en defensa de su ley fundamental, del sistema federal y de la legitimidad de sus gobernantes.

Esta tendencia hacia la federalización de la legislación y hacia el fortalecimiento del papel del Estado, se había gestado con la creación de la Oficina del Trabajo, dependiente de la Secretaría de Fomento, durante el gobierno de Madero en 1911, pero sobre todo con la inclusión del artículo 123 en la Constitución de 1917 y la creación de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo ese mismo año.

Para que el derecho del trabajo pudiera nacer, fue necesario que la Revolución rompiera con el pasado, destruyera la Leyes económicas del liberalismo y aniquilara el poder de las empresas ante el Estado. Al respecto el Maestro Mario de la Cueva apunta: "... el 15 de julio de 1914, el general Huerta abandonó el poder cediendo el triunfo a la Revolución. Casi inmediatamente después, los jefes de las tropas constitucionalistas iniciaron la creación del derecho del trabajo: el 8 de agosto se decretó en Aguascalientes la reducción de la jornada de trabajo a 9 horas, se impuso el descanso semanal y se prohibió cualquier reducción en los salarios. El 15 de septiembre se dictó en San Luis Potosí un decreto fijando salarios mínimos. Cuatro días mas tarde se

12. BARRY, Carr. El movimiento obrero y la política en México 1910-1929. p. 16

fijaron en el Estado de Tabasco los salarios mínimos, se redujo a ocho horas la jornada de trabajo y se cancelaron las deudas de los campesinos".¹³

Estos acontecimientos y como era de esperarse, no se reflejaron al interior de las empresas ni en la prácticas laborales que se daban en ellas, ya que en ocasiones el gobierno federal y el de los estados, fomentaban el incumplimiento de las normas de trabajo.

Como una respuesta a la injusticia y explotación que hizo víctimas a los trabajadores, por efecto de los gobiernos sometidos a la corrupción que traía aparejado el capital, surge el artículo 123 el cual queda insertado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que es promulgada el 5 de febrero de 1917.

En el Artículo 123 Constitucional quedan establecidas, entre otras, las premisas fundamentales del derecho del trabajo, tales como: jornada máxima, salario mínimo, descanso semanal, seguridad e higiene, creación de tribunales de conciliación y arbitraje, prohibición del trabajo nocturno de las mujeres y niños, accidentes, seguros, indemnizaciones, etc.

En el contexto antes descrito el Transporte de pasajeros empezaba a surgir como una alternativa de comunicación al interior de las ciudades y entre estas, ya que el sistema ferroviario había quedado materialmente destrozado a consecuencia del movimiento revolucionario, por ello los gobiernos en turno concesionaron esta actividad, desde sus inicios, a particulares quienes empezaron a transportar pasajeros, en un principio en zonas urbanas, compitiendo con los tranviarios y posteriormente se

¹³ DE LA CUEVA, Mario. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo II P.45.

extendieron al ámbito foráneo, conforme se consolidaban las ciudades y la infraestructura carretera del país.

Cabe apuntar que en este periodo (1911-1931) el tipo de transporte de pasajeros era, comparado al del ferrocarril, un tanto incómodo e inseguro, pero resultaba ser más rápido para el transporte de personas. Así tenemos que en los años veintes se inauguraron las primeras líneas de camiones de pasaje foráneo y viajes de México a Puebla y de Toluca a México, ya que fueron los camiones inicialmente experimentados, dadas sus buenas condiciones, en ése momento, empezaron a trasladar a las personas con sus equipajes, puesto que en dichas ciudades se encontraban los centros industriales más cercanos al Distrito Federal; consecuentemente la afluencia de pasajeros se iba incrementando y por ende, el crecimiento de autobuses, choferes y la infraestructura carretera.

Es pertinente señalar que esta nueva clase trabajadora, como lo serían los choferes de autobuses, se regirían por condiciones de trabajo especiales, regulados básicamente por el Código Civil, ya que se explotaba sin medida alguna a este tipo de trabajadores.

Pero volviendo al periodo de análisis de éste punto, en el decenio 1920-1930 los principales objetivos de la política gubernamental fueron esquemáticamente los siguientes:

- a).- La racionalización de la agricultura a gran escala;
- b).- El mejoramiento de la infraestructura del transporte y de las comunicaciones;
- c).- La ampliación en gran escala del sistema educativo, especialmente hacia el campo;

d).- La reducción del volumen del ejército y su profesionalización y;

e).- La eliminación de los problemas político-sociales del país, dando a los mismos una solución corporativa.

Con lo antes referido podemos inferir que se tendían las bases para consolidar el desarrollo sostenido del país, en donde la actividad del transporte jugaría un papel trascendental.

Pero volviendo al transporte tenemos que una de las primeras líneas de Autotransporte en México, fue la denominada con el nombre de Cristóbal Colón, que nace en el año de 1921, con el nombre de **Camiones México Cuautla y Anexas**

En terreno de los hechos, el México de 1925 contaba con muy pocos elementos básicos que son indispensables para lograr un rápido y sostenido desarrollo económico: los caminos anticuados, la red ferroviaria gravemente dañada, las consecuencias de un decenio de luchas armadas y el atraso técnico de muchas industrias claves para el desarrollo del país, eran algunos de los principales obstáculos que impedían la modernización de la economía mexicana.

En el terreno laboral y de la seguridad social, el Maestro Mario De la Cueva apunta lo siguiente: "... en materia de seguridad social el presidente Obregón en 1921 envió al Congreso de la Unión un proyecto de ley para la creación del seguro obrero; en 1925 se promulgó la Ley General de Pensiones Civiles y Retiro; en 1926 el presidente Calles promulgó la Ley de Retiros y Pensiones del Ejército y Armada Nacionales y en 1928 creó una sociedad mutualista para maestros, en caso de fallecimiento de sus

familiares..."¹⁴. Todos estos avances en materia de seguridad social años mas tarde pasaron a conformar la Ley del Seguro Social.

Cabe señalar que si bien es cierto que la Ley Federal del Trabajo la promulgó el presidente Pascual Ortíz Rubio, el proyecto de la misma, fue concebido por el presidente Emilio Portes Gil, quien lo antecedió y a quién se le debe el fortalecimiento de la Conciliación y la Previsión Social, ya que en 1927 el Poder Ejecutivo expidió un decreto donde creaba la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y las Juntas Federales de Conciliación, que nacieron de necesidades prácticas de solucionar movimientos de huelga.

En el gobierno de Calles se emprendió con energía la solución del problema de la reconstrucción. Dio los primeros pasos hacia la creación de una infraestructura de transporte moderna, estableciendo la Comisión Nacional de Caminos para financiar la construcción de tres importantes carreteras en un país, que carecía casi completamente de verdaderos caminos, excepción hecha de los pequeños tramos de México a Puebla y de México a Toluca".¹⁵

Como resultado de lo anterior el 9 de enero de 1926 nace la Unión de Propietarios de Autotransporte México Puebla, esta empresa inicia el servicio con 7 autobuses marca Reo Corona de Oro, con una capacidad de 18 pasajeros por autobús, realizando un tiempo de recorrido de 3 horas y media, de la ciudad de México a la ciudad de Puebla, su terminal se ubicaba en la calle de corregidora en la Cd. De México y en Puebla, en el Zócalo. En ese mismo año de 1926 es cuando se inaugura la carretera

¹⁴ DE LA CUEVA, Mario. Ibidem. p.69.

¹⁵.BARRY, Carr. Ibidem.p.130-182.

México Puebla por el entonces Presidente de la República Gral. Plutarco Elías Calles y en el año de 1927 la línea México Puebla Flecha Roja, que contaba con 12 unidades y para el año de 1928, se une a la empresa un competidor, cuya razón social y nombre de la línea era Círculo Doce.

La formación del Departamento Autónomo del Trabajo en 1932, sumado a la Ley Federal del Trabajo de 1931, era signo de fortalecimiento de la participación directa del estado en la sociedad, por vías políticas como la conciliación, el arbitraje y la previsión social. Se trataba de una respuesta estatal no violenta, a los conflictos obreros que se habían gestado por las propias contradicciones de orden social y acentuado por los efectos de la gran depresión.

En términos del estado, la nueva legislación y el fortalecimiento de las funciones gubernamentales amortiguaron el conflicto, sin lograr que el movimiento obrero apoyara el régimen. De haber continuado una relación de esta naturaleza, donde el régimen carecía de un aliado sindical fundamental, difícilmente el sistema político podría hegemonizar a la sociedad a través de la inclusión de los principales gremios como lo fue la CROM al ámbito propio del Estado. Pero posiblemente tampoco habría logrado el movimiento obrero alcanzar el peso nacional, que en unos años más adelante obtendría.

Finalmente resulta importante destacar lo que el Maestro Mario de la Cueva apunta al respecto de la Ley Federal del Trabajo "... en el año de 1931 la Secretaría de Industria Comercio y Trabajo formuló un proyecto de Ley Federal del Trabajo que tomó en consideración los proyectos y leyes anteriores, habiéndose discutido por los integrantes del Congreso de la Unión, en un periodo extraordinario de sesiones, mismo que con modificaciones sin trascendencia lo aprobó, siendo promulgada la Ley Federal del Trabajo el 18 de agosto de 1931 durante el régimen de gobierno del presidente

Pascual Ortiz Rubio. La Ley laboral tenía originalmente 685 artículos y 14 transitorios, ha sido reformada y adicionada desde entonces en diversas ocasiones...¹⁶.

Por lo que respecta al transporte en 1932, la línea México Puebla Flecha Roja realiza convenios con dos empresas importantes: La unión de Camioneros de Oriente que cubría la ruta Puebla Peróte y la Alianza Camionera Veracruzana, que cubrían la ruta de Peróte a Veracruz y es a partir de esos convenios cuando la línea México Puebla Flecha Roja, extiende su ruta hasta el Puerto de Veracruz vía Jalapa, realizando un tiempo de recorrido de 10 horas, partiendo de la ciudad de México.

2.2. Periodo Comprendido entre los Gobiernos de Lázaro Cárdenas del Río a Miguel Alemán Velasco.

De los aspectos más sobresalientes que se presentaron en el Cardenismo cabe destacar los que tienen que ver con el crecimiento económico:

El gobierno de Lázaro Cárdenas, acentuó la intervención del Estado en la economía y aceleró el ritmo del desarrollo económico, transformando la anacrónica estructura del campo, desatando fuerzas que le permitieran ampliar la base de la economía y perfeccionar las instituciones e instrumentos que dejarían libre de escollos el camino a la industrialización, el presidente consideraba que era esencial observar el problema económico en su integridad, para que de este modo se pudieran vincular los diversos sectores productivos.

¹⁶ DE LA CUEVA, Mario. Op.Cit.,p.142.

Entre las necesidades más urgentes se encontraba la ampliación de las comunicaciones del país, que estaba estrechamente ligada a la expansión del mercado, pues sin esas comunicaciones muchas regiones de México continuarían aisladas a la introducción de mercancías. Las comunicaciones entre los estados y poblaciones seguirían siendo difíciles y aún arriesgadas, ya que los pésimos caminos podrían ocasionar la pérdida de la mercancía. De esta manera el, gobierno prosiguió intensificando la construcción de carreteras y de nuevas vías férreas, en donde y como resultado de las primeras, se establecieron y consolidaron las primeras empresas de transporte foráneo de pasajeros de primera clase y de operadores dueños de su autobús, lo que traía aparejado, el crecimiento de choferes y permisionarios que posteriormente se agruparían como como patronos en las cámaras patronales, ya que eran dueños de sus camiones.

"... Con la labor que el estado desplegó, la industrialización del país tuvo las mejores condiciones para desarrollarse, y esto se tradujo efectivamente en un progreso de la industria, la expansión de ésta se expresó en el aumento de la producción manufacturera de los obreros ocupados en las fábricas, la participación de la industria en el ingreso nacional, en general en las actividades económicas existentes en el país, en donde las empresas de transporte jugaron un papel fundamental."¹⁷

La política cardenista de estímulo al desarrollo económico, requería abrir nuevas líneas de carretera y proteger las actividades productivas y comerciales, concediéndoles los medios de transporte para el traslado de sus mercancías y personas a diversos lugares de la República, a los permisionarios y empresas de transporte recientemente instaladas y las ya existentes.

17 CAMACHO, Manuel. La Clase Obrera en la Historia de México. El Futuro Inmediato.p.36.

Durante éste régimen de gobierno (1935-1940), el Distrito Federal era poblado por dos millones de habitantes, la vida era relativamente tranquila y se empezaba a incrementar la demanda de transporte foráneo, instalándose terminales de autobuses con escasos recursos en el centro de las ciudades de México y Puebla, las carreteras eran pocas, plagadas de peligros y en pésimas condiciones, no existían talleres y cada permisionario conducía y reparaba su propio autobús. Cada viaje representaba una aventura, los trabajadores escaseaban y en general a los que se dedicaban a esta actividad se les consideraban pioneros.

El gobierno en turno con el fin de estimular el crecimiento y construcción de caminos, expide la Ley sobre Construcción de Caminos en Coordinación con los Estados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de mayo de 1934. En este contexto tenemos que Líneas como la denominada Cristóbal Colón en el año de 1935 cambia su registro, la primera clase se denominó: Sindicato de Propietarios de Autos Pullman Flecha Roja, la segunda clase quedó como: Sindicato de Propietarios de Autocamiones Flecha Roja y recorría las ciudades de Cuautla, Izucar de Matamoros, Oaxaca y Pueblos circunvecinos

Durante ese año, las empresas de transporte se consolidan y adquieren autobuses nuevos de doble rodada y para 1938, la Línea Flecha Roja contaba ya con 60 unidades, tenemos que también nace una de las empresas más fuerte y con solidez en el país, como lo fue la denominada Autobússe de Oriente, ADO S.A. de C.V.

A este respecto, en la revista de la Cámara de Autotransporte, Pasaje y Turismo CANAPAT se comenta lo siguiente: "...En el contexto que se describe y durante el periodo de referencia, la Unión de Propietarios de Autotransporte México Puebla, extiende su ruta al puerto de Veracruz y nace la nueva línea Autobuses de Oriente ADO, con viajes hacia el sureste del país en 1939, ya que es la primera empresa

transportista en vender asientos numerados en los autobuses más modernos, que en aquel entonces alcanzaban una velocidad de 120 km/h y con cupo para 22 pasajeros, el avance de la tecnología y la comodidad de autobús era notorio, ADO tenía 32 autobuses con lavabo para el servicio de pasajeros".¹⁸

En ese momento histórico, resulta de interés destacar que en materia de Seguridad Social, se da una reforma a la Constitución Política de 1917 en su artículo 123 fracción XXIX del apartado "A", que para 1942 daría origen a la Ley del Seguro Social, que se promulgo y publico en 1944, esta primera ley entró en vigor en 1944.

Los principios de la Ley del Seguro Social, consignaron los avances que en esta materia que existían en el mundo; la cual se estructuró para los trabajadores, quienes para efecto de recibir atención medica en el Instituto del Seguro Social al respecto de las cuotas obrero patronales, tendrían la aportación económica menor y la carga principal se confió a los patrones; desde un principio se dio una arbitraria intervención del gobierno, sin fundamento Constitucional, la poca atención que tubo de parte de los juristas hizo que su avance fuera lento y sólo se combatiera en alza de las cuotas, por la lesión económica producida al sector obrero.

Cabe señalar que esta ley mantenía la idea de protección al trabajador y accesoriamente, en la medida en que lo recomendase la prudencia, sin demérito de la calidad de los servicios, se ampliaría conforme a las condiciones económicas lo permitieran a otros sectores sociales, que quedaron enmarcados en un mal elaborado artículo 13 de la Ley, que rompe la estructura de los seguros obligatorios y somete a los

¹⁸ HERRERA FERNANDEZ, Rafael. Historia del Transporte en México AUTOBUSES.p.18.

no asalariados del campo en sistemas de discriminación, sin posibilidad de reclamar sus derechos y sin seguro social.

Esta naciente Ley de Seguridad Social comprendería los seguros de invalidez; de vejez; de vida; de cesación involuntaria del trabajo, de enfermedades y accidente; de servicio de guardería y otros más encaminados a la protección y bienestar de los trabajadores principalmente.

En materia de transporte en 1943 se inaugura en la Cd. De México las oficinas y la terminal de autobuses México Puebla Flecha Roja y en 1944 la Línea Aguila Roja pasa a formar parte de Flecha Roja, entrando con 55 autobuses sumando un total de 127 unidades. En febrero de 1947 se inauguró la terminal en la calzada México Puebla número 38, hoy llamada Ignacio Zaragoza. Esta terminal funcionó durante 32 años hasta su reubicacion en la Terminal de Autobuses para el Oriente más conocida como TAPO y quedando ubicada al oriente de la ciudad de México.

Con el deseo constante de mejorar día con día las uniones, líneas o empresas de transporte, ellos construyeron sus propias terminales como es el caso de Autobuses de Oriente (ADO), quien instaló en el año de 1948 la terminal de Buena Vista en el Distrito Federal; un año mas tarde ,durante el periodo de gobierno de Miguel Alemán, el régimen en turno inicia el programa de construcción, operación y explotación de caminos y puentes de pasaje, favoreciendo este a las empresas de transporte existentes, ya que de esta manera podían brindar mayor seguridad.

La superación y desarrollo de los trabajadores del transporte, el prestar servicios de buena calidad y cumplir con el objetivo de satisfacer una necesidad, aceleró el crecimiento de las empresas transportistas. Así con la década de los años 50's se abre un capítulo que fecunda actividad en el transporte foráneo, se inicia la construcción de

otras terminales en el interior de la República, comenzando a funcionar los talleres y refaccionarias para implementar el mantenimiento colectivo de autobuses.

En 1950, la empresa Cristóbal Colón cambia su Razón Social denominándose Autobuses México Cuautla, Matamoros, Oaxaca y Anexas, en ese mismo año se adquieren los derechos de la cooperativa Autobuses del Sureste, un año después se adquirió la cooperativa Díaz Ordáz, misma que se transformó en Golfo Pacífico. En 1954 el grupo ADO adquirió acciones y derechos de la Sociedad Cooperativa del Sureste Cristóbal Colón.

En lo que respecta a los riesgos de trabajo en el transporte, se suscitaron accidentes de gran trascendencia, debido a que no existían normas que regularan los límites de velocidad, no existía la capacitación en este tipo de trabajo, lo que se traducía en una acentuada falta de pericia en el manejo. Aunado a esto, se encontraban los caminos en deplorable situación y, por si fuera poco, las condiciones climatológicas no ayudaban para reducir los accidentes.

Consecuentemente, no existían los mecanismos de supervisión y vigilancia adecuados para la actividad del autotransporte, así como tampoco la regulación específica en la materia, dando como resultado un elevado índice de accidentes.

En este contexto y con la conformación de otras empresas, se acelera el crecimiento de servicios a nuevos mercados, conectar poblaciones lejanas con el Distrito Federal y evitar el transbordo de pasajeros, de esta manera se establece contacto con el sureste del país. Así tenemos que el 5 de mayo de 1962 se inaugura la autopista México Puebla y en el año de 1964, las líneas México Cuautla Matamoros Oaxaca y Anexas Flecha Roja, Autobuses del Sureste y la Sociedad Cooperativa del Sureste Cristóbal Colón se fusionaron y se denominaron Omnibus Cristóbal Colón

Sociedad Anónima de Capital Variable, todo ello nos refleja que se empezaban a conformar ya las empresas de autobuses como tales y las Líneas de autobuses desaparecían.

2.3. Periodo comprendido entre los Regímenes de Gobierno de Gustavo Díaz Ordáz a José López Portillo.

En la década de los sesenta se dan eventos relevantes en materia del autotransporte foráneo, el 5 de mayo de 1962 se inaugura la autopista México Puebla, esta nueva autopista contribuyó a la seguridad en los viajes, reduciendo los tiempos de recorrido de terminal a terminal, se les da mejor mantenimiento y cuidado a las unidades coadyuvando con todo ello a reducir los accidentes, de igual manera se incursiona en nuevos caminos como el de Zacatlán por Tlaxcala, también se logra llegar a la ciudad de Villahermosa, Tabasco y en 1969 nace otra gran empresa de transporte, como resultado de varias fusiones de líneas de autobuses de la región esta empresa se denominó Autobuses Unidos Flecha Roja.

También se dieron cambios importantes tales como el que las empresas de primera clase modificarán el concepto de chofer a conductor, a efecto de crear una cualificación en esta actividad laboral, esta aparente distinción escondía el hecho de un proceso de desclasación de los antiguos choferes en dueños de los autobuses, es decir, que los propietarios de la unidades habían obtenido la rentabilidad esperada que les permitiría contratar choferes, que no sólo manejarían los autobuses, sino que hicieran todo tipo de actividades, que además de la de conducir, estaban las de vender boletos, arreglar las descomposturas del autobús etc., con el objeto de conquistar nuevas rutas (haciendo caminos), a beneficio de los dueños o permisionarios de los autobuses. Transportar a los pasajeros o usuarios del servicio representaba pingues ganancias para

los permisionarios, quienes tenían ya conductores a su servicio o bien para los dueños de las empresas de las antiguas líneas de autobuses.

Volviendo a la historia de los años de referencia, la revista de la Cámara del Transporte cita lo siguiente: "... los caminos eran muy malos por lo que se consideraban a los conductores pioneros de los escuadrones suicidas ya que eran flotillas de autobuses con el fin de realizar viajes a los lugares más recónditos del país, llamados así por la odisea que representaba cruzar tramos de terracería, lodo, pantanos y desierto, tanto al norte como al sur del territorio."¹⁹

Por lo que respecta a las zonas urbanas, se continúa con la construcción de terminales propiedad de las líneas de autobuses y se instalan talleres en las propias terminales a lo largo de las rutas. En 1969, las pequeñas líneas de autobuses o permisionarios solos, son absorbidas por las grandes compañías de transporte como lo fue el caso de Autobuses de Oriente y Estrella Blanca, llegando a controlar los caminos y rutas del oriente y occidente de país, en servicios de primera y segunda clase, en donde los conductores, quienes ya le habían redituado grandes ganancias a los permisionarios anteriores, ahora lo harían a las grandes empresas de autotransporte.

Por si fuera poco, a los choferes prácticamente se les obligó a incorporarse a sindicatos manipulados por las grandes centrales como la Confederación de Trabajadores de México (CTM) y la Confederación Revolucionaria de Obreros de México (CROM), quienes a través de sus líderes, pactaron las condiciones de trabajo, en algunos casos, sobrehumanas con los dueños de las grandes monopolios del autotransporte foráneo de pasajeros.

¹⁹ *Ibidem*.p.19

En 1970 se inauguran las oficinas generales de las grandes empresas como ADO y Estrella Blanca, en las cercanías de la estación de ferrocarriles en la colonia Guerrero del Distrito Federal. En ese mismo año, los autobuses de ADO llegan por primera vez a Chetumal. Es así como el servicio se amplía al norte y sur del país, otros pasos de importancia en esta época es la ubicación de conductores a puestos administrativos, de aquellos permisionarios que no habían podido ser reubicados en las empresas grandes.

Desde el punto de vista legislativo, en la Ley Federal del Trabajo se incluye el apartado de trabajos especiales, en la exposición de motivos, en su apartado XVI, de la Ley de 1970, explica las razones que se tuvieron en cuenta para la reglamentación de los trabajos especiales, a este respecto el profesor Juan Clímen Beltrán nos señala: "...para redactar esta disposición y las reglamentaciones especiales, se tomaron en consideración dos circunstancias principales: primeramente, que existían trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la ley no son suficientes para su reglamentación; en segundo lugar, se consideró la solicitud de los trabajadores y aún de las empresas para que se incluyeran en la ley las normas fundamentales sobre estos trabajos especiales. Es cierto que en los contratos colectivos podrían establecerse algunas de estas normas, pero la ventaja de incluirlas en la ley consiste en que las normas reguladoras de los trabajos especiales son el mínimo de derechos y beneficios de que deben disfrutar los trabajadores de los respectivos trabajos".²⁰

En dicho caso se encontraban las empresas transportistas, que a partir de este año quedaron reguladas en el título sexto de trabajos especiales capítulo sexto de Trabajo de Autotransportes en la Ley Federal del Trabajo y, en 1982, la Oficina

²⁰ Ley Federal del Trabajo .comentada por Juan B Clímen Beltrán, , Ob.Cit. p.194.

Internacional del Trabajo (OIT) suscribe el Convenio 153 sobre duración del trabajo del autotransporte foráneo.

Por lo que respecta a los autobuses en la década de los setenta, se comercializaron 13,086 autobuses foráneos, básicamente entre tres empresas: Diesel Nacional (DINA), Mexicana de Autobuses S.A (MASA) y fábrica Nacional de Autobuses. Todas ellas formaban parte del sueño de fabricar autobuses mexicanos. En las dos primeras, se habían invertido una buena cantidad de millones con el fin de ser autosuficientes en este sector. Una década después, el mercado experimentó una caída de 19.83%, al comercializarse 10,490 autobuses. Por estos años, Fabrica Nacional de Autobuses dejó de producir sus unidades y en el mercado sólo quedaron las dos empresas paraestatales. Sin embargo, en 1986, con la celebración del Mundial de Fútbol "México" 86", equipos como Alemania y Brasil importaron autobuses Mercedes Benz y los empresarios del autotransporte de pasaje y turismo, iniciaron los tramites para importar también esta clase de autobuses.

El 13 de diciembre de 1973, se inauguraba Central de Autobuses del Norte en donde las diversas líneas de autobuses de primera y segunda clase, iniciarían sus actividades al norte del país y el 9 de mayo de 1979, se construye la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) ubicada al oriente de la ciudad y posteriormente se construirán las terminales que administraran las corridas hacia el sur.

Al iniciar la década de los ochentas, las empresas del transporte siguen creciendo, pero también se ven inmersas en los riesgos de carreteras. Ante tales condiciones, se buscan sistemas de trabajo más racionales que permitan incrementar los índices de seguridad. Se opta por la implementación del sistema de dos conductores, se efectúan exámenes médicos de admisión más estrictos, se inician programas de capacitación para conductores. Todo esto como consecuencia de los accidentes en

carretera por jornadas excesivas de conducción, por lo que las empresas del transporte foráneo optaron por asumir las medidas antes referidas, como la única alternativa viable para poder seguir compitiendo entre ellas.

En materia de autobuses, en 1990 arrancaba el cambio en este sector. Primero Dina, ya como empresa privada, firmaron un convenio con la brasileña Marcopolo, con lo cual ofrecía otra clase de autobuses al mercado nacional.

Omnibuses Integrales que fue una armadora mexicana, arrancaba operaciones en Aguascalientes. Por su parte, Mercedes-Benz revolucionó al mercado con sus autobuses importados desde Brasil y empresa como Enlaces Terrestres nacionales (ETN), arrancó operaciones. Mexicana de Autobuses, ya sin formar parte de empresas del gobierno, realizó un convenio con Busscar para ofrecer sus carrocerías en México.

En esta misma década, el Grupo Volvo adquirió MASA. Con el mercado abierto y una infinidad de tratados comerciales firmados, las grandes empresas del sector apuntaban sus inversiones al país.

A partir del año 2000, los cambios fueron más pronunciados. Dina de Autobuses se convirtió en Motor Couch Industries-México. Scania encontró de forma independiente al mercado de autobuses foráneos.

Volvo Bus finalizó su convenio con Busscar. Esta empresa, a su vez, adquirió las instalaciones de Omnibuses Integrales en Aguascalientes. Marcopolo terminó su relación con Dina Autobuses/MCI-México, pero arrancó una conversión con Mercedes Benz, que reingresó al mercado. Irizar, por su parte, también está en México ofreciendo sus carrocería a todos los productores de plataformas establecidos en el país

2.4. Periodo Comprendido entre los Regímenes de Gobierno de Miguel de la Madrid a Ernesto Zedillo.

En el mes de mayo de 1983 se inició, de manera oficial y de forma integral, en las empresas de primera clase ubicadas en el Distrito Federal, el sistema de Tacografía el cual consistía en medir entre otras funciones, la velocidad a la que conducían los autobuses los conductores, las paradas que se hacían, el tiempo de recorrido, el cambio de operador, etc.. logrando controlar de manera global el trabajo que realizaban, así como los niveles máximos de velocidad a la que conducían las unidades.

Cabe señalar que dichos instrumentos se instalaron en los autobuses, no tanto como una medida de seguridad, sino más bien como una bitácora de viaje que indicaba el comportamiento realizado por los conductores, en cuanto a tramos recorridos y estancias realizadas, amén de la velocidad a la que conducen.

A partir del momento en que se instalaron los tacógrafos, los resultados fueron cada vez más satisfactorios, pronto se empezaron a reducir el número de accidentes graves en carreteras, además de mejorarse la calidad de servicio y las condiciones mecánicas de los autobuses. Así las empresas de transporte contribuían a hacer mas seguro el transporte foráneo de pasajeros, faltaba ahora la participación del gobierno con la infraestructura carretera.

Así pues tenemos que en el año de 1983 se expide un decreto el cual establece la obligatoriedad de tener tacógrafo o computadora a bordo, o cualquier otro sistema electrónico que permita controlar la velocidad; en 1985 empresas de transporte como la denominada Autobuses de Oriente (A.D.O.), implanta además del tacógrafo en sus autobuses, un límite de velocidad máxima permisible de 95 kilómetros por hora, el

recorrido en todos los viajes con dos conductores, así como también hace la solicitud a la autoridad de la señalización en carreteras. Todas éstas medidas contribuyeron en gran medida, a reducir el número de accidentes que sucedían en las carreteras del país, de igual manera los permisionarios organizados empujaron por que se construyeran grandes terminales en las ciudades que comunicaban con el Distrito Federal, como lo fue la construcción de la Central de Autobuses de Puebla en mayo de 1988.

Entre 1990 y 1991, como parte del ambicioso programa de reforma estructural impulsado por el gobierno de la República, se instrumentó un conjunto de medidas que cambiaron profundamente el perfil de la actividad del autotransporte. Destacan entre ellas: la desregulación de la actividad; la liberación de los mercados; la liberación de tarifas; la libre importación de equipos; el cambio del régimen fiscal y la apertura externa en el marco del tratado de libre comercio.

Una vez concluida la desregularización de la actividad, resultaba impostergable un nuevo ordenamiento legal que permitiese formalizar el sustento jurídico a las nuevas bases, normas y reglas de operación del autotransporte, por lo cual el gobierno no tardó en crear la Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal, publicada el 22 de diciembre de 1993 y que entraba en vigencia en 1994, abrogando a la Ley sobre Construcción de Caminos, que en cooperación con los Estados de la República fue publicada en 1934, la cual representaba ya un obstáculo para la industria del autotransporte, traduciéndose en un rezago tecnológico y consecuentemente en mayores riesgos en la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros.

En especial en los años de 1993 y 1994 diversos sucesos de carácter económico, político y social, conmovieron la conciencia nacional y alteraron el clima de paz y concordia para los mexicanos, el autotransporte se vio impactado con lo que se acrecentó el clima de inseguridad en las carreteras así como en la conducción, lo que

dio pie al nacimiento del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios, el 22 de noviembre de 1995, que se refería entre otros aspectos, a las condiciones para que se diera la actividad segura del autotransporte, es decir a la responsabilidad de los transportistas en daños que sufran los pasajeros y los rigurosos requisitos que se tenían que cubrir, para la obtención de las licencias de los conductores.

En tal virtud, el ejecutivo federal el 29 de marzo del año 2000, expidió el decreto que reforma y adiciona el Reglamento de Tránsito en carreteras federales, que obliga a los operadores de autobuses a traer consigo una bitácora de viaje, este Reglamento nos muestra en casi todas las medidas contenidas, la intención de reducir los accidentes de trabajo y sus lamentables consecuencias, así como en quién deberá fincarse la responsabilidad de los mismos.

Este Reglamento tiene un antecedente histórico como lo fue el Convenio 153 Sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), que data de 1979 y en donde el gobierno de México lo ratifica, en el Reglamento podemos encontrar su instrumento práctico de aplicación y a la cual nos referiremos en el siguiente capítulo.

Finalmente y a últimas fechas (2000), las empresas dedicadas al autotransporte de pasajeros han realizado un esfuerzo extraordinario por ser más productivas estableciendo una competencia mas abierta en la prestación del servicio, proporcionando con la renovación de sus equipos mas seguridad, comodidad y confort, sin embargo, existen aspectos que no han podido evolucionar favorablemente, como es el índice de accidentes y sus lamentables consecuencias, en donde intervienen factores de diversa índole como lo son las condiciones físicas y ambientales de las carreteras, el estado mecánico de los autobuses y las condiciones de trabajo en la que vienen operando los conductores, siendo esta última la causa mayormente detectada del alto

índice de accidentes. No obstante lo anterior y aunque de manera comparativa con la década anterior, los accidentes de tránsito han disminuido en los últimos tiempos. Contrario a esto, los problemas y repercusiones, en ocasiones irreparables, como la pérdida de vidas humanas, lesiones, malgasto de horas - hombre y cuantiosas pérdidas materiales, han aumentado.

Por lo anteriormente referido, consideramos que en el presente se debe crear a la brevedad posible, medidas tendientes a cumplir con los niveles mínimos de seguridad en el transporte carretero, con el fin de integrar un programa de acción inmediata para mejorar la seguridad y reducir el número de accidentes, ya que el objetivo principal de las empresas de transporte es el de la seguridad del conductor y pasajeros amén de transportarlo de un origen a un destino.

Con lo hasta aquí manifestado, consideramos que abarcamos el marco histórico en que se desarrolló el autotransporte y las medidas de seguridad que se fueron adoptando, para reducir los riesgos de trabajo, por lo que pasaremos en el siguiente capítulo a tratar las condiciones de trabajo propiamente dichas en que laboran los conductores.

Capítulo III

Condiciones de Trabajo en Conductores de Autobuses de Transporte Foráneo de Pasajeros.

III.1. Condiciones Generales de Trabajo

Las condiciones de trabajo, así como los riesgos y enfermedades a los que se encuentran expuestos los conductores de autobuses de pasaje y turismo, suelen ser diversos y éstos dependen en gran medida de las deficientes condiciones de trabajo en que prestan sus servicios, sin dejar de lado a los operadores que transporte de carga, quienes además de sufrir accidentes y enfermedades propias de la actividad, suelen ser objeto de condiciones de trabajo aún peores, que los conductores de pasaje, sin dejar de lado las adicciones que adquieren ingiriendo todo tipo de sustancias alcohólicas, narcóticas o drogas enervantes para aguantar las jornadas.

En tal virtud, en éste capítulo nos abocaremos a tratar las condiciones de trabajo que establece la ley laboral y la de seguridad social, en donde, como ya vimos antes, se establecen los riesgos y enfermedades a las que se encuentran expuestos los conductores, todo ello con el objeto de esclarecer las causas que generan condiciones laborales irregulares y actos inseguros de la actividad del transporte foráneo de pasajeros.

1.1. Condiciones de Trabajo.

Como ya lo tratamos en el primer capítulo, a la Ley Federal del Trabajo, en su título sexto de Trabajos Especiales, Capítulo VI de Trabajo de Auto transportes, se establecen cuales deben ser las condiciones de trabajo en que prestarán sus servicios los conductores, choferes u operadores de autobuses. Por principio de cuentas, el artículo 256 de ésta ley define a la relación de trabajo en el autotransporte como las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que presten servicios a bordo de auto transportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

Por otro lado, el 257 define la forma en como se fijará y deberá pagar el salario estableciéndolo como el que se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos

o más de estas modalidades sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Si el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo 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 en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables, tampoco se considera violatorio del principio de igualdad de salario, la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, siempre y cuando éste se preste en líneas o servicios de diversa categoría.

Si bien es cierto que en la mayoría de los contratos colectivos se establece la forma de pago del salario en los términos que la ley establece, no lo es el hecho del tiempo de duración de la jornada, siendo este aspecto el más delicado y al que atenderemos mas adelante.

Es importante señalar aquí, que ya en el artículo 257 se empieza por desviar la disposición que señala para trabajo igual salario igual, haciendo una diferenciación por tipo de servicio y en el artículo 258, se dispone que aumentará en un 16.66% el salario de los días de descanso y para el caso de vacaciones o indemnizaciones, a lo que establece el párrafo 2do del artículo 89 de la misma ley que es el de los últimos treinta días laborados.

En cuanto a la responsabilidad de la relación de trabajo, el artículo 260 nos indica que 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.

Con lo anterior, nos queda claro que en la mayoría de las veces, el que conduce el autobús no es el propietario de la unidad, por lo que se finca la responsabilidad al que si lo es, como lo son el concesionario o permisionario.

Actualmente las empresas de transportes constituidas legalmente, aglutinan a varios permisionarios y son ellas en donde finalmente recaen las responsabilidades de diversa índole jurídica, siendo el representante legal de esas empresas quien las asuma.

Como en toda norma existen derechos y obligaciones para ambas partes y por lo que respecta a los trabajadores el artículo 261 le señala prohibiciones como:

- I. El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce 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; y
- III. Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines.

Por otra parte el artículo 262 señala obligaciones específicas para conductores como:

- 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, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero si el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y
- V. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades y el patrón.

Pero también en el artículo 263, a los patrones se les asignan obligaciones que consisten en pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos, así como:

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

2. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y
3. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Cabe señalar que en ésta última fracción, las modificaciones que fueron publicadas en el D.O.F el 29 de marzo del 2000 en el Reglamento de Transito; obligan, tanto a conductores como a permisionarios, a traer en el autobús la bitácora de viaje, en donde vienen establecidas las horas de conducción efectiva y periodos de descanso que deben realizar los operadores en los viajes.

Finalmente el artículo 264 del apartado en cuestión se definen las causas de rescisiones específicas como:

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

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

Ahora en el siguiente punto abordaremos las condiciones de seguridad e higiene que deben prevalecer en la actividad del transporte.

1.2. Condiciones de Seguridad e Higiene.

La clasificación de las empresas conforme a clases y grados de riesgo tiene bases jurídicas discutibles en el artículo 123 de la Constitución, fracciones XIV y XV, que determinan la responsabilidad del patrón en el supuesto de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, sin permitir convenio que implique disminución o renuncia a los derechos del trabajador (fracción XXVII), por tratarse de normas de orden público.

Una norma secundaria de ese artículo lo es la Ley del Seguro Social, que dispone que el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) se subroga a las obligaciones del patrón establecidas en la Ley Federal del Trabajo, por el simple hecho de haberlo inscrito en el Instituto, e incluso cuando sin darlo de alta, el trabajador acuda a los servicios médicos y reciba prestaciones, por las que fincará capitales constitutivos al patrón (cobro global de prestaciones otorgadas por el IMSS en caso de omisión culpable del patrón), como reembolso del monto de los beneficios otorgados al trabajador o a sus familiares.

Al respecto de los riesgos de trabajo citaremos lo que el maestro Mario de la Cueva comenta en uno de sus textos que habla del tema de referencia: "... todo trabajador supone peligros y particularmente el industrial. El patrono que hace

trabajar a un obrero. le expone al riesgo de los accidentes. Claro esta que no puede decirse que incurre en culpa porque es una necesidad del progreso industrial y una consecuencia de la complejidad moderna del maquinismo. Sin embargo, es evidente que esos peligros del trabajo son causas de accidentes para el obrero, pues constituyen una especie de venganza del progreso. No es justo que las víctimas no tengan una reparación en los casos en que no pueden probar la culpa del patrón; la equidad indica que sería una grave injusticia. El patrón obtiene un beneficio de esta utilería peligrosa y es equitativo que soporte los riesgos. El trabajador lesionado en su trabajo profesional debe ser indemnizado por aquel en cuyo provecho realizaba el trabajo: para el patrón el accidente es un riesgo profesional".²¹

En el caso de los riesgos o accidentes y enfermedades de trabajo en el autotransporte, se presentan en buena medida, en el desarrollo de la actividad propiamente dicha, en donde las enfermedades de trabajo abarcan entre otros los siguientes padecimientos:

a). - Problemas respiratorios, producidos tanto por el constante cambio de climas así como por el aire acondicionado que traen los autobuses;

b.-Cardiovasculares, por los constantes cambios de altitud al trasladarse de una región a otra;

c). -De columna vertebral, por el constante golpeteo por transitar en las carreteras, amen de la postura;

D.- Gástricos, por no tener un lugar fijo e higiénico en donde alimentarse;

²¹ CUEVA, Mario de la. El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II. Op.Cit.p.110

e). - Lesiones producidas en accidentes que se puedan presentar en las carreteras del país:

f). - Alteraciones psicológicas, por el constante estrés al que se encuentran sometidos los operadores, al conducir las unidades en las dañadas carreteras del país y:

g). - Distracción o aislamiento en el trabajo, en virtud del abandono prolongado de que es objeto sus familias, al no estar con ellos por varias semanas, para poder cumplir el rol o secuencia de los viajes de trabajo asignados.

En el caso del auto transporte y por la naturaleza del trabajo que se realiza, algunos patrones impiden a sus trabajadores que asistan a los servicios del Seguro Social, dejando de lado el estado físico del conductor, siendo atendido de manera superficial en los servicios médicos internos de las empresas o bien lo envían a médicos particulares, lo que da como resultado que la salud física y mental de estos trabajadores no sea revisada de manera integral, provocando con ello al paso del tiempo, que se presenten enfermedades en el trabajador, como lesiones en la columna vertebral o cardiovasculares que lo incapacitan totalmente, imposibilitándolo en el futuro para el desempeño de cualquier otra actividad laboral que pretenda realizar.

Pero vayamos a revisar lo que las normas en la materia nos señalan, empezando por la Jornada de Trabajo que es de donde genera gran parte del problema de los accidentes de trabajo y que vienen establecidas en un Convenio Internacional del trabajo, ratificado por México y que más adelante revisaremos.

Anteriormente ya comentamos que el artículo 123 Constitucional establece categóricamente que la Jornada de Trabajo debe sujetarse a un determinado lapso de tiempo dependiendo si es diurna, nocturna o mixta, durante la cual los trabajadores deben realizar sus labores, es decir, que en el artículo 123 se indica que la jornada máxima será: de ocho horas la diurna y siete horas la nocturna y su ley de trabajo reglamentaria, se establecen siete horas y media para la mixta, pero cuando nos vamos a lo señalado en el capítulo VI de Trabajo de Auto transporte, únicamente se concreta a establecer lo referente al salario o forma de pago y no así al periodo de la Jornada de Trabajo.

Por lo que respecta a los días de descanso, el citado artículo 123, establece que por cada seis días de trabajo, se deberá disfrutar de un día de descanso y en donde la Ley Federal del Trabajo en el capítulo antes referido, no lo toca, tan solo nos habla del aumento al salario que deberá hacerse para el pago de dichos días.

Por su parte y como ya lo comentamos anteriormente, la Ley Federal del Trabajo establece en su artículo 257, cómo se fijara el salario, así como lo que define el artículo 263 de las obligaciones de los patrones y, por otra parte el artículo 264 nos establece las causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo. Como podemos apreciar, en ningún momento éstos artículos hacen referencia al tiempo de conducción y periodos de descanso en los viajes, que es en donde creemos radica el problema, ya que al no señalarlo específicamente la norma, se presta a que los permisionarios violen las condiciones de trabajo y seguridad e higiene ya que exponen al conductor al ponerlo a conducir por largos periodos ininterrumpidos de conducción que trae como consecuencia, amén de la presencia de la fatiga, el ingerir sustancias dañinas al organismo (drogas) para aguantar manejando sin descanso y dando como resultado los accidentes en carretera.

Y por si fuera poco, la fracción segunda del artículo 264, señala que podrá despedir al trabajador justificadamente si disminuyen los ingresos, es decir, baja en la productividad, lo que lleva a que los conductores trabajen excesivamente, no tan solo para obtener los ingresos que les permitan vivir, sino para que no los despidan.

Por lo anteriormente referido, pasaremos en el siguiente punto a revisar lo que establece el único instrumento jurídico, como lo es el Convenio 153 de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT), que regula los tiempos de conducción y descanso en el auto transporte.

Finalmente el Convenio 153 sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera, en sus artículos 4º y 5º señala lo concerniente a la duración que debe tener la conducción ininterrumpida en el autotransporte en carreteras de la manera siguiente:

1. Para los fines del Convenio, la expresión de **duración del trabajo** significa el tiempo dedicado por los conductores asalariados:

a) a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo:

b) a los trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga.

El artículo Quinto del instrumento jurídico de referencia, en cuanto al tiempo de conducción establece:

1. No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

2. La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el periodo mencionado en el párrafo primero de este artículo.

3. La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y, si ha lugar, fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad u organismo competente de cada país.

Por su parte el artículo sexto señala, que la duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de 48 horas por semana.

Las duraciones totales de conducción a que se refiere el instrumento jurídico, deberán reducirse en los transportes que se efectúen en condiciones particularmente difíciles. La autoridad o el organismo competente de cada país, determinará que transportes se efectúan en tales condiciones y fijará la duración total de conducción aplicables a los conductores interesados.

Ahora bien, en cuanto a la conducción continua que deben efectuar los conductores así como a las pausas que deben hacer, tenemos que el artículo Séptimo del mismo ordenamiento, nos indica que todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración del trabajo.

En cuanto al descanso diario, el artículo Octavo nos define que deberá de ser de diez horas consecutivas, por cada periodo de 24 horas, contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo, es importante aclarar que durante el descanso diario, no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de este.

En el capítulo Noveno, se establece la excepción a la regla, es decir una prolongación en la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario en tres casos como:

a) en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico;

b) en caso de fuerza mayor;

c) cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.

El artículo Décimo señala que la autoridad o el organismo competente de cada país deberá establecer lo siguiente:

a) una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores;

b) un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas.

Por otra parte y respecto del empleador o permisionario en el mismo numeral se establece:

a) Mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por él empleado;

b) Poner dicho registro a disposición de las autoridades de control, en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente de cada país.

En lo que se refiere a la inspección, el artículo Undécimo refiere que la autoridad o el organismo competente de cada país, deberá prever un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras y sanciones apropiadas en caso de infracción.

Como podemos apreciar, el único documento normativo que de forma extensa trata lo referente a los tiempos de trabajo y conducción de los conductores de autobuses, lo es el Convenio 153 y que resulta ser de aplicación forzosa en el país, toda vez que es un convenio ratificado por México y en donde corresponde a las autoridades vigilar su cumplimiento.

Pero en el terreno práctico, son pocas empresas las que le dan cumplimiento, a dicho instrumento jurídico, por citar algún ejemplo, empresas de auto transporte de pasaje como Autobuses de Oriente (ADO), es la única organización que en algunos viajes, sobre todo en los largos, aplica dicha disposición. Para lo anterior, disponen los autobuses de su propiedad de aparatos electrónicos que miden los tiempos de conducción denominados tacógrafos, procurando en la mayoría de los casos, que sus conductores no laboren más de nueve horas al día y con los tiempos de descanso y conducción continua señalados en el Convenio 153, pero si nos vamos a otras empresas, que en su mayoría esas no se encuentran afiliadas a la CANAPAT, no existe un control al respecto.

Aquí es importante resaltar que la inspección y vigilancia, que deben de llevar a cabo las autoridades en las carreteras del país, resulta ser ineficaz, primero por que el gobierno no cuenta con la capacidad instalada que haga esa labor y, segundo, por

que la Policía Federal Preventiva (órgano de vigilancia de las carreteras federales), se concreta a revisar si se cometieron infracciones a los reglamentos respectivos y no a supervisar el tiempo de conducción ininterrumpida de los conductores, y por si fuera poco, en los centros de trabajo y terminales, tanto los médicos de la autoridad como los patrones, se concretan a supervisar las condiciones físicas del trabajador y pocas veces revisan los tiempos de trabajo ininterrumpido que laboraron los conductores.

Por su parte y en lo referente al salario (regulado en los artículos 257 a 259 de la L.F.T.), las empresas se concretan a pagarlo cuando se hayan efectuado viajes o recorrido kilómetros y no así cuando tiene estancias o se encuentra de guardia, lo que hace que el conductor este buscando, siempre trabajar más para poder hacer que el salario que recibe le resulte realmente remunerador a efecto de cubrir sus principales necesidades económicas.

Con lo manifestado anteriormente y considerando, que por un lado, que los conductores no descansen de forma adecuada, ya que en la mayoría de las ocasiones lo hacen en un compartimiento instalado en el autobús o en dormitorios ubicados en las terminales, en donde hay ruido en demasía, así como las habitaciones en malas condiciones y sin ventilación adecuada, impiden un descanso satisfactorio y suficiente para poder recuperar las energías necesarias, ya que en promedio duermen de 4 a 6 horas por día.

Por lo antes manifestado, consideramos que lo anterior trae como consecuencia, el que se presenten mayor número de accidentes dado que el trabajador se encuentra realmente fatigado sin dejar de lado que para recibir un salario remunerador tienen que trabajar de manera excesiva, situación que va en contra de su salud produciéndoles enfermedades de trabajo, de las cuales ya

hablamos anteriormente así como accidentes que los llevan a incapacitarse y a veces trae como consecuencia hasta la muerte de los conductores.

Ahora bien y volviendo a lo que estableció la ley laboral, en su capítulo IV de forma genérica, así como en su Artículo 263 que el patrón tiene la obligación de proporcionar gastos de hospedaje, alimentación e imprevistos, mantener en buen funcionamiento las unidades, dotar a los vehículos de herramienta y refacciones, en caso necesario, y observar las disposiciones en materia de funcionamiento y seguridad de vehículos, podemos entender que no existe la obligación específica de proporcionar condiciones de trabajo y de seguridad e higiene adecuadas al interior de los autobuses, que contribuyan de manera directa a disminuir los riesgos y accidentes de trabajo por lo que las empresas de autotransporte, poco hacen a ese respecto.

Finalmente por lo que se refiere a la regulación específica que debe contener la ley laboral en cuanto a períodos ininterrumpidos, así como a tiempos de descanso en la conducción, podemos ver en principio que no lo regula dicha norma y, por otro lado, el Convenio 153 de la OIT es de nula aplicación en el territorio nacional, amén de las condiciones adversas al respecto de las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene en que se encuentran los autobuses, por lo que nos encontramos ante un grave problema de inseguridad tanto para los conductores como el público usuario que utiliza el servicio, basta con revisar los accidentes de autobuses que se presentaron en el período que abarca de 1994 a 1996 que fue de 12096. (anexo I)

Ahora por lo que respecta a las condiciones del camino, pasaremos a revisar en principio la Ley de Caminos que también debe regular la conducción segura en carreteras a efecto de ver si efectivamente se contemplan acciones tendientes a preservar la seguridad, tanto de los conductores como de los pasajeros que usan el servicio de transporte foráneo.

2. Condiciones de Caminos y Puentes.

Empecemos por revisar lo que la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal establece, ésta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, es la norma que regula las condiciones o los requisitos que deben cumplir los permisionarios o empresas de transporte, para la operación y explotación de rutas y caminos, así como para la construcción de terminales.

En principio la ley deja de lado el aspecto físico y emocional de los conductores, retomando este aspecto, únicamente para la obtención de la licencia de manejo, es decir, que se hace un examen médico que se sujeta a ciertos requisitos establecidos en el reglamento de ésta ley, en donde no se revisan los tiempos máximos de trabajo ni periodos mínimos de descanso en que los conductores deben laborar, ni bajo qué condiciones de trabajo.

De igual manera, esta ley nos establece como se organiza el servicio de autotransporte federal, así como quienes son los que podrán realizarlo y cuales los requisitos y obligaciones que deben cumplir para su explotación, que para efectos del presente estudio resulta necesario referirlos.

Así tenemos que el artículo 33º del citado ordenamiento jurídico, nos señala que la prestación de los servicios de autotransporte federal, serán:

- I. De pasajeros:
- II. De turismo; y
- III. De carga

El artículo 34° establece que, la prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendarlos, de acuerdo a lo dispuesto en esta ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas, cabe señalar que la obligatoriedad de la observancia del estricto cumplimiento a los Tratados y Convenios Internacionales que México tiene ratificados en la materia, corresponde al Gobierno Federal a través de sus entidades y de los cuales hablaremos más adelante.

Por su parte el artículo 35° señala que los vehículos, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de su aprobación. Así mismo artículo 36° nos indica que los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y en su caso, renovar la licencia federal que expida la Secretaría.

Y por lo que respecta a la seguridad, el artículo 37° señala que los permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley en la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento, para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz, y el artículo 38° establece que los permisionarios de los vehículos, son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

De todo lo establecido en la ley, en la realidad no se aplican las disposiciones en la materia, en virtud de actos de corrupción ya que vemos que en los accidentes que se llegan a presentar, éstos son negociados a favor del mejor postor, es decir que las actuaciones o hechos que hace constar la Policía Federal Preventiva serán a favor de las empresas de auto transporte, que son las que más dinero ofrecen a éstas autoridades.

Por si fuera poco las licencias de conducir para conductores, se otorgan a sin que la autoridad se cerciora de sus conocimientos y aptitudes para conducir, además de no valorar a profundidad el estado de salud física de los trabajadores o bien en algunas empresas o centros de capacitación no se imparte la capacitación especializada que certifique la aptitud de los conductores.

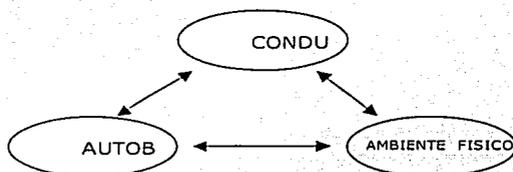
En conclusión hoy en día, la autoridad todavía tiene mucho que vigilar y regular al respecto, aunado a combatir la corrupción que se llega a presentar, con el objeto de reducir de manera efectiva los accidentes y enfermedades del trabajo.

Ahora bien por lo que se refiere a la seguridad para los pasajeros y conductores, la autoridad como condición para otorgar los permisos para explotar el servicio de autotransporte federal, los otorga a todo aquel transportista que se haga responsable de los daños ocasionados a los pasajeros y terceros involucrados. Por lo que respecta a la infraestructura carretera y dado que por ley es de concesión federal en la construcción de las mismas el Estado no ha sido eficiente en su construcción, cobertura y mantenimiento, situación por la cual el gobierno de Salinas de Gortari, se las otorgó a los particulares para su construcción, aunque por incosteabilidad para éstos, las volvió a recuperar el Gobierno en el régimen de Ernesto Zedillo.

Lo importante a destacar, es el hecho de que las carreteras juegan un papel fundamental en la seguridad de los conductores, ya que las buenas condiciones en las que se encuentren, influirán en la presentación de los accidentes, por lo que el gobierno tiene la obligación de mantenerlas en óptimas condiciones, en cuanto a la carpeta asfáltica así como a la señalización, sin dejar de lado de la vigilancia de la policía en los caminos carreteros, ya que fue la segunda causa de accidentes presentados en el periodo comprendido entre 1994 a 1996, de 1209 (anexo I).

3. Condiciones Ambientales y de Capacitación.

Las condiciones ambientales también influyen en los accidentes y es fundamental tenerlas presentes para evitar los accidentes, por lo que es importante considerarlas a efecto de disminuir los riesgos en la actividad.



Las condiciones del conductor y el inadecuado manejo de las condiciones ambientales son la causa de los accidentes.

Del análisis de accidentes que han realizado en Europa: España, Yugoslavia, etc., se han encontrado con los siguientes porcentajes:

De 1000 accidentes { 90% se debe al operador
3% se deben a las fallas del vehículo
60% se deben a problemas del ambiente (clima, otros autobuses, calles, personas, etc.)

Donde se puede observar claramente que la combinación entre los factores: conductor, mecánica, tráfico y tiempo, es una de las razones más importantes en la causa de los accidentes.

Se considera que la disociación de que la Empresa determina y cuida lineamientos y el conductor no concibe y no alinea sus propios intereses con los de la empresa, genera conflicto y es una causa de accidentes

El Slogan es

ENTRENA EN SEGURIDAD Y LLEGA BIEN AL FINAL DEL VIAJE

Por lo anterior la Capacitación jugará un papel trascendental en la reducción de incidentes en virtud de que a través de ésta se logra contrarrestar los embates de las condiciones climatológicas y de las carreteras por lo que deberá existir una capacitación mínima consistente en revisar los aspectos que a continuación se presentan:

A). EL PROGRAMA DE MANIOBRAS DE ALTO RIESGO

I. Teoría

Características:	<p>1 día de duración</p> <p>Máximo 16 personas</p> <p>2 instructores recomendando que la capacitación debe ser de conductor a conductor.</p> <p>1 asistente</p> <p>2 autobuses</p>
-------------------------	--

Descripción:	<p>La parte de teoría dura de 45 minutos a 1 hora.</p> <p>La información transmitida debe ser con un lenguaje simple y que se adapte a las vivencias diarias del conductor.</p> <p>Se fomenta el alto compañerismo y la empatía.</p> <p>Después de la teoría ven el autobús y se familiarizan con el ambiente, las distancias de la cabina, la posición adecuada sin vicios, para manejar tramos largos.</p>
---------------------	--

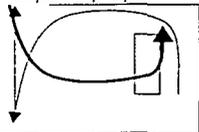
II. Práctica

- Durante las prácticas el conductor debe estar solo en el autobús y los otros participantes como el instructor deben permanecer en tierra observando.
- Al finalizar las prácticas en el mismo lugar se hacen las reflexiones, se comentan las experiencias de aprendizaje, intercambian sentimientos de cada uno, analizan condiciones y causas de las prácticas.

a) Práctica de Dirección

<p><i>Ejercicio 1 Slalom</i></p>	<p>En la parte teórica de 45 min. a 1 hr., donde se le da la información básica de cómo sentarse, del acomodo de los espejos, de la distancia, con el camino, ambiente, etc. Esta parte debe tener como objetivo reforzar los hábitos positivos del conductor en la cabina y la importancia de ellos para la seguridad.</p> <p>En una distancia de 300 mts. realizar curvas continuas dejando en el conductor la decisión de la velocidad a la cual debe ir en el slalom, la velocidad la debe mantener durante el ejercicio y no debe variarla. (sin acelerar, ni frenar)</p> <p>El objetivo es que el conductor sienta el ambiente físico, tanto del autobús como de las condiciones de la carretera y se acople a las dimensiones y al funcionamiento del autobús y logre establecer un ritmo propio, de tal manera que el autobús sea una extensión del propio conductor.</p>
--------------------------------------	---

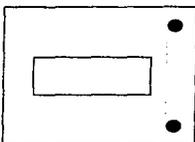
<p><i>Ejercicio 2 Slalom con distractor</i></p>	<p>En este ejercicio del slalom anterior, se les agrega una 2ª tarea adicional, (algo que realice mientras maneja, cambiar un cassette, sintonizar el radio, etc.) para que aprendan a manejar con varios estímulos en la mente y desarrollen la capacidad de concentración que es lo más importante para lograr una reacción ante una situación inesperada.</p> <p>Se mencionó que el ojo puede captar hasta 5 estímulos diferentes a la vez, pero el cerebro sólo puede procesar y atender a 2 de ellos.</p>
---	--

<p><i>Ejercicio 3 Circular en un espacio pequeño</i></p> 	<p>Este ejercicio se realiza en un espacio muy pequeño, para un autobús de 12 mts se realiza en un cuadro de 16.8 metros.</p> <p>En la maniobra a realizar que se marca en el diagrama debe entrar de frente y salir de frente.</p> <p>El objetivo de la práctica es que utilicen totalmente los espejos, y hasta el</p>
---	--

	<p>último centímetro del espacio con el que cuentan.</p> <p>Se conoce que el 90% de los conductores no utilizan los espejos adicionales.</p>
--	--

b) Practica de Frenos

Ejercicio 1
Frenado total en un punto



Se colocan señales con los conos donde se va a realizar las prácticas.

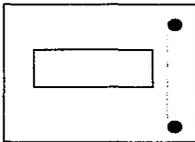
La práctica consiste en que el autobús debe venir a una velocidad de 30 km/h y al momento de cruzar por las marcas debe aplicar a fondo el freno hasta hacer alto total. Antes de realizar el ejercicio (cuando todos están en tierra), se les dice a los participantes que marquen en la pista donde ellos creen que el autobús se va a detener. Colocan una piedra o una marca personal de acuerdo a lo que cada uno de ellos cree. Los participantes realizan un frenado total, es decir, que se frena hasta el fondo y cuando el autobús esté parado por completo sin sacar el freno, para evitar que se descontrola el autobús. Después de que pasan a frenar a fondo todos, se realiza un análisis en tierra y comparan los resultados obtenidos de la marca que puso cada uno de ellos con la realidad, la distancia donde se paró el autobús, además se refuerza la importancia de no soltar el freno, para evitar que se pierda el control del autobús.

Se comienza con 30 km/h en la primer ronda y se va elevando la velocidad 10 KM, en las subsecuentes veces que pasan los conductores a realizar el frenado total (40km., 50 km.)

El objetivo de la práctica es que los participantes se concienticen y confronten lo que vivieron y sintieron, con lo que en realidad sucede en la vida diaria del conductor.

El piso donde se realice el ejercicio debe estar en condiciones normales, no muy rugoso, no muy liso y debe estar seco.

Ejercicio 2
Frenado total con piso resbaloso



Se realiza en mismo método (creencia, marca personal, prácticas, análisis del resultado) que en la práctica anterior, con la variante de que esta es una superficie "simulada" resbaladiza (mojada) o congelada.

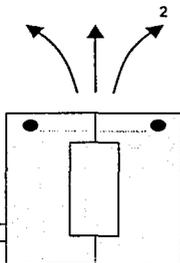
Como se tiene en mente la anterior experiencia de aprendizaje, el conductor se asombran al ver los nuevos resultados.

Se comienza con 30 km/h en la primer ronda y se va elevando la velocidad en las subsecuentes.

El objetivo de la práctica es que los participantes se concienticen y confronten lo que pensaron con lo que en realidad sucedió.

Se vive la física a través de las condiciones y variables.

Ejercicio 3
Frenado total con piso combinado



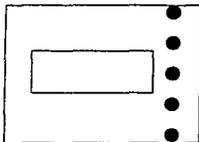
Se realiza en mismo método (creencia, marca personal, prácticas, análisis del resultado) que en la práctica anterior.

Una parte del autobús circula en una superficie lisa (resbalosa) y la otra en una normal.

Esta práctica tiene un alto grado de dificultad y se debe realizar por separado con grupos de conductores que utilizan autobuses con frenos ABS y con los que no lo tienen.

	<p>Aquí en lugar de que marquen en la pista, se les pregunta a los participantes hacia cual de los 3 caminos que en el dibujo se ilustra se va a cargar el autobús (1 frena recto, 2 se gira a la derecha, 3 se gira a la izquierda)</p> <p>Se comienza con 30 km/h en la primer ronda y se va elevando la velocidad en las subsecuentes.</p> <p>En esta práctica es importante conocer si los autobuses que los participantes van a manejar tienen el sistema de frenos ABS, ya que los grupos se deben dividir de acuerdo a este concepto.</p> <p>El objetivo de la práctica es que los participantes aprendan la técnica haciéndola, no en aula. "aprendiendo- haciendo"</p>
--	---

*Ejercicio 4
Frenado total en piso
resbaloso*



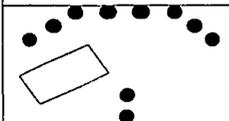
Se realiza en mismo método (creencia, marca personal, prácticas, análisis del resultado) que en la práctica anterior.

Se trabaja sobre una superficie deslizante y el autobús se debe detener exactamente donde se encuentran las marcas, ni antes ni después.

Se ha tenido como experiencia que el 90% de los participantes frenan después de las marcas.

El objetivo de la práctica es que hagan conciencia de cómo afectan las condiciones externas de la superficie en el frenado y que no se confíen porque en la vida diaria el conductor no tiene el control de esa variable.

*Ejercicio 5
Librar obstáculos*



Se realiza en mismo método (creencia, marca personal, prácticas, análisis del resultado) que en la práctica anterior.

La práctica consiste en que el participante debe manejar con todas las variantes al mismo tiempo: obstáculos, camino, condiciones del autobús, etc.

El conductor va por el camino y de pronto se le presenta un obstáculo que debe esquivar, sin derribar ninguna de las marcas.

*Ejercicio 6
Tomar la curva*



Se realiza en mismo método (creencia, marca personal, prácticas, análisis del resultado) que en la práctica anterior.

En este ejercicio se les pregunta al inicio ¿a qué velocidad ellos consideran que pueden tomar y controlar el autobús en la curva?

En general los grupos concluyen que entre 25 y 30 km/h.

Todos realizan el ejercicio y normalmente llegan a la conclusión de que el ejercicio lo logran de una manera muy sencilla.

Después de la primer ronda se aumentan 5 km/h a la velocidad, teniendo como resultado que todos se salgan de la curva.

El objetivo de la práctica es concientizar a los participantes acerca de la importancia de la velocidad. El análisis del ejercicio debe tener como cierre que en un accidente los 5km. puede ser la diferencia entre tener el control o no tenerlo.

Al finalizar todos los ejercicios de las practicas de dirección y freno se hace una sesión de preguntas en donde se hace reflexionar a los participantes acerca de:

- Las situaciones que ocurrieron durante el día de practica, ya que tienen la oportunidad de ver toda la acción y discutir la importancia de considerar todos los aspectos para aplicarlos en la vida diaria del trabajo de un conductor.
- Entre todos buscan la solución a las situaciones que se les hayan presentado cuando manejaron ante una situación de riesgo o cuando tuvieron algún accidente.

B). EL PROGRAMA DE ECONOMIA Y RENDIMIENTO DE COMBUSTIBLE

"Manejo Inteligente – Ahorro de Diesel"

<p>CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 día de duración • Máximo 10 personas • 2 instructores • 2 autobuses • Comienzan a las 9:00 • Se hace la presentación de la fase. • Se separan los participantes por autobuses. • Se deja un tramo de 30 minutos o 30 Km por conductor de manejo.. • El curso teórico dura entre 25 y 35 minutos.
<p>TEMAS:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Qué es el manejo económico, inteligente o productivo

	<ul style="list-style-type: none">• Funcionamiento psicológico en el manejo.• Reacciones físicas ante los estímulos• Fatiga• Sentimientos y emociones• Influencia de los factores como comida, sueño, estrés.
--	---

Después del manejo libre se recopilan los datos de los hábitos de manejo que puede dar la computadora del autobús y de impartir la teoría, se realiza una segunda vuelta con el autobús.

Durante la segunda vuelta se realiza el manejo de cada conductor y en esta parte el instructor va reforzando los buenos hábitos de manejo y va realizando recomendaciones (frenado, aceleración, cambio de velocidad, velocidad de desplazamiento, consideración del tráfico, etc.) para que se realice una manejo económico o productivo.

Los instructores durante todo el trayecto van tomando nota del rendimiento y hábitos de manejo que realiza cada conductor con respecto al tramo que maneja.

En esta segunda vuelta se buscan dos resultados específicos:

1. Que entiendan que el rendimiento de un autobús reditúa en la economía de la Empresa.
2. Que si aprenden a manejar adecuadamente sus herramientas de trabajo y siguen los procedimientos, su viaje será mejor tanto para la empresa, como para el conductor (estrés, factores personales de bienestar).

C). RECOMENDACIONES PARA UNA PISTA DE MANEJO DE AUTOBUSES

MEDIDAS Y CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	<ul style="list-style-type: none">■ 200 X 500 m.■ Inclinación de ½ %■ Asfalto o concreto
--	--

SISTEMA DE AGUA	<ul style="list-style-type: none"> ■ Agua fresca o de lluvia ■ Capacidad necesaria de 30,000 a 50,000 litros ■ No son necesarios los inyectores ■ Contar con un sistema de entubado con orificios cada 25 cm. ■ Presión mínima de 3 a 5 bares en cada barra.
SUPERFICIE RESBALOSA	<ul style="list-style-type: none"> ■ Superficie con pintura especial ■ 80 X 80 m. ■ Pista circular de 30 a 40 m. de diámetro
CÓNOS	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vistosos
INCLINACIÓN DE LA PISTA	<ul style="list-style-type: none"> ■ Inclinación del 5% al 8% ■ 80 m. de longitud ■ Adicional 100 m. de pista plana
OBSERVACIONES	<ul style="list-style-type: none"> ■ El dispositivo de agua debe resbalar sobre el asfalto y recogerse al final, a modo de reciclaje. ■ Para la maniobra de librar el obstáculo se utiliza un mecanismo que se activa manualmente, de tal forma que el obstáculo surge del piso repentinamente, esto se debe a que el conductor debe reaccionar a lo imprevisto.

Consideramos que fue de suma importancia, incluir en éste capítulo el aspecto de capacitación a conductores, no obstante que en el punto de condiciones de trabajo se debió de haber contemplado, pero dado que reviste una importancia fundamental en la reducción de incidentes consideramos de interés no tan solo abarcarlo, si no presentar el programa básico de capacitación que necesariamente tienen que cubrir todos y cada uno de los conductores que laboren en las empresas o líneas de autotransporte foráneo de pasajeros.

Con lo expuesto anteriormente concluimos el presente capítulo y entraremos al siguiente en donde pasaremos a revisar el entorno sobre el cual se enmarca la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros.

Capítulo IV

Entorno Sociopolítico del Autotransporte Foráneo de Pasaje.

IV.1. Regulación y Vigilancia del Estado, en la Aplicación de las Normas en Materia de Transporte Foráneo.

La incipiente clase obrera en el movimiento revolucionario de 1910, así como las luchas sindicales, promulgaron la inclusión del artículo 123 en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, situación que posteriormente se dio paso a la creación de sus leyes reglamentarias, como la Federal del Trabajo y la del Seguro Social, y en la primera se incluye el apartado del trabajo del autotransporte, y la segunda los riesgos de trabajo y beneficios derivados de los mismos. La regulación y vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo deberá ser

supervisada a nivel federal por las entidades federativas del trabajo y de seguridad social y a nivel local por los gobiernos y municipios locales.

Estas entidades del Gobierno Federal, encargadas de llevar a cabo la vigilancia y cumplimiento de las normas de trabajo, son: la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo dependiente de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social; el Instituto Mexicano del Seguro Social así como la Dirección de Autotransporte Federal, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quienes se encargaran de realizar, en el caso de la primera, las Inspecciones Federales del Trabajo a efecto de revisar las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene en los centros de trabajo, la segunda que se le de por parte de los patrones el estricto cumplimiento a la ley en la materia y la tercera la autorización de permisos de explotación de rutas; otorgar licencias de manejo; efectuar exámenes médicos y vigilar las condiciones de operación en los caminos o carreteras del país.

Las funciones antes referidas se han venido efectuando, pero la efectividad de las mismas no se logra percibir, ni en las empresas, ni con los conductores ya que consideramos que en principio el gobierno no tiene la capacidad de supervisión instalada, que le permita hacerlo y en segunda por lo ineficaz que resultan ser las actuaciones que realizan dichas unidades administrativas, ya que permiten que se sigan violando las normas en los centros de trabajo, así como el otorgamiento de permisos y licencias de manejo sin que se cubran los requisitos establecidos en los ordenamientos que lo señalan, el no aseguramiento de los trabajadores al IMSS y la deficiente vigilancia de las carreteras, lo que nos conduce a pensar que se presentan situaciones de corrupción.

En el caso del autotransporte, la legislación laboral establece cuáles serán las condiciones de trabajo que deben regir, pero al irnos al terreno de los hechos observamos que en la mayoría de las empresas de autotransporte las condiciones de trabajo siguen siendo muy precarias, ya que vienen sometiendo a los conductores a jornadas excesivas de trabajo y sin Seguro Social y las autoridades siguen sin sancionar esta conducta, no obstante que dichas conductas se traducen en accidentes carreteros que traen consigo lesionadas, incapacitados y hasta la muerte, tanto de los operadores como del público usuario y de terceros involucrados.

Por su parte las autoridades del Instituto Mexicano del Seguro Social, se reducen a prestar los servicios de salud de manera altamente deficiente, procurando eludir su responsabilidad en la atención médica, y al momento de otorgar las pensiones a los empleados por riesgo de trabajo, lo que lleva que en ocasiones el Instituto tenga que redireccionar las cuotas que recauda de las empresas, destinadas a brindar el servicio médico, para seguir manteniendo un aparato burocrático que obstaculiza las demandas de los pacientes, incumpliendo con ello en sus obligaciones de acuerdo con la ley.

Al interior de las empresas, parecería ser que el único fin que se persigue es el de obtener altas ganancias, invirtiendo lo menos en salarios y prestaciones; sistemas de seguridad y de pensiones, ya que se concretan a proporcionarle el mínimo mantenimiento a los autobuses, instalaciones y dormitorios, evadiendo con ello el cumplimiento de la ley laboral o bien sobornando a las diversas autoridades, es decir, otorgando dádivas a los inspectores del trabajo: policías de caminos y a los abogados de los trabajadores, o bien sobornando al personal que labora en las Juntas de Conciliación y Arbitraje a efecto de influir en las resoluciones de los juicios laborales que los trabajadores entablen en contra de éstas.

2. Función Sindical en el Autotransporte.

Resulta necesario revisar el papel que vienen desempeñando los organismos sindicales en el autotransporte, por lo que podemos inferir que los sindicatos, en donde se encuentran agremiados los conductores de autobuses, no han tenido un rol realmente representativo ya que no se denota una mejora real en las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene en que vienen operando, por lo que creemos que han establecido alianzas con algunas empresas a efecto de firmar contratos colectivos de trabajo meramente de protección, es decir son sindicatos a los que se les denomina blancos y a cambio de las cuotas de los trabajadores, sin tener intervención directa en la defensa de las condiciones de trabajo de sus agremiados frente a las empresas.

Dichos órganos que supuestamente representan a los trabajadores ante las autoridades laborales (Juntas de Conciliación y Secretaria del Trabajo federales y locales), no lo hacen, ya que en realidad los conductores siguen laborando en pésimas condiciones de trabajo: bastaría con ver las condiciones en que están los autobuses y en el que se encuentran los lugares en donde descansan, amén de las extenuantes jornadas de trabajo a las que son sometidos, sin dejar de lado el salario poco remunerador que perciben, comparado con las grandes ganancias que tienen los dueños de los autobuses, situación que trae aparejado el que se presenten accidentes carreteros.

En los Contratos Colectivos depositados ante las Juntas Federales y Locales de Conciliación y Arbitraje, se puede observar que se establecen las prestaciones mínimas de ley tales como: Vacaciones; Prima Vacacional; Aguinaldo y Participación de Utilidades y éstas últimas, por razón de privilegio fiscal otorgado por el estado (régimen simplificado), no se pagan de acuerdo a la norma en la

materia y se reduce a un convenio entre Patrón y Sindicato). Así mismo, los Contratos, tampoco incluyen cláusulas referentes a los tiempos de descanso y de jornada ininterrumpida, lo que deja a los trabajadores en total estado de indefensión para poder argumentar y comprobar el esfuerzo extremo al que son sometidos.

También observamos en éstos instrumentos jurídicos, que los incrementos anuales que se otorgaron, en promedio en los años de 1995 a 1999, eran del 16% al 20%, en la industria del autotransporte foráneo, cuando en otras industrias los incrementos han sido muy por encima de éstos porcentajes, eso sin contar las mínimas prestaciones de ley que les otorgan.

En la medida en que no se ponga en práctica a través de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma viablemente jurídica y conforme a la practica nacional, las disposiciones del Convenio 153 (sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera), así como la correcta vigilancia de la aplicación de las normas de trabajo y de seguridad social, se seguirán violando las normas establecidas en dichos instrumentos, por lo que resulta necesario en el caso del Convenio, que se incluyan por vía legislativa, en la Ley laboral o de la de Caminos y de las otras normas que se supervise mas rigurosamente la inspección federal del trabajo y de seguridad social.

3. Adopción de Sistemas de Seguridad para Autobús.

Existen sistemas de seguridad que controlan los niveles de velocidad y que se pueden adaptar en los autobuses y actualmente se agrupan en tres grandes grupos a saber:

a) Sistemas que permiten controlar la velocidad.- Como son el tacógrafo (aparato que registra gráficamente en un disco sensible la velocidad, los tiempos en que el autobús se detiene, los itinerarios y los tiempos de conducción);

b) Sistemas que limitan la velocidad y;

c) Sistemas que ayudan a mejorar el frenaje.

Pero son pocas las empresas que han invertido en dichos sistemas, ya que los ven más como un gasto que como una inversión a largo plazo y al no adoptar estos sistemas mecánicos o electrónicos, consideramos que es uno de los tantos elementos que contribuyen para que se presenten accidentes de gran magnitud y de consecuencias irreparables. Los compromisos que las autoridades deben asumir en este sentido, sería el de legislar y regular al respecto, es decir, el incluir en las normas correspondientes el que se aplique la obligatoriedad de dotar a los autobuses, de aparatos de registro de la velocidad y que se sancionen aquellos que no lo traigan, así como multar a las empresas y conductores que conduzcan los autobuses arriba de la velocidad máxima permisible de 95 Km./hora, que es lo que impiden los sistemas en comento.

Cabe apuntar que, tristemente las condiciones en que han venido laborando a lo largo de los últimos sesenta años los trabajadores del volante, ha dado como resultado que además de los accidentes, padescan enfermedades de trabajo, que curiosamente las autoridades de seguridad e higiene en el trabajo, no las determina propiamente como tales, en dichas enfermedades podemos incluir entre otras; a la gripe crónica (causada por los cambios constantes de temperatura, tanto del autobús como de las regiones a donde viajan): Insuficiencia gastrointestinal tales como úlceras, gastritis, colitis, etc., ocasionadas por no comer a sus horas ni en lugares

fijos ni higiénicos. así como por el estrés propio de la actividad; desviación de la columna vertebral (por permanecer largos periodos de tiempo sentados y con golpeteos constantes al conducir por caminos sinuosos); y auditivos (exceso de ruido, producidos por el funcionamiento de motores).

Si a todo esto le sumamos las pésimas condiciones mecánicas de los autobuses, que implica que los conductores realicen reparaciones de emergencia, como el cambiar una llantas, reparar bandas o cambiar mangueras de agua, en donde se exponen su salud e integridad física ya que continuamente sufren accidentes de trabajo al intentar realizar las reparaciones de referencia.

Al respecto de lo anterior, las Autoridades Laborales, de Comunicaciones y Transportes así como las del Seguro Social, no han coordinado actividades a efecto de reducir el índice de accidentes y enfermedades causadas por lo antes señalado y en donde básicamente las primeras poco les importa el estado de salud en el que los conductores conducen en las carreteras y las segundas al proporcionar una deficiente atención médica, con lo que no se atiende en lo mínimo el problema.

Ante la situación adversa para los conductores, referida anteriormente, nos preguntamos que es lo que debería hacer el gobierno y la industria del transporte, por lo que la respuesta la trataremos en el punto siguiente.

4. Acciones Emprendidas por Empresas Transportistas.

En cuanto a las medidas de seguridad, la Ley Federal del Trabajo en su artículo 263, establece cuáles son las obligaciones de los patrones al respecto del transporte, señalando en su fracción IV que: deberán observar las disposiciones de

los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento de **seguridad en los vehículos**, así como las obligaciones en general contenidas en el Título Cuarto primer capítulo de esa ley. Por su parte la Ley del Seguro Social al subrogar las obligaciones de los patrones establecidas en la Ley Laboral, dentro de sus artículos 472 al 512 que por enfermedades o accidentes de trabajo sufrieran los conductores. Lo anterior motiva el que los patrones de las empresas no asuman de manera íntegra las obligaciones establecidas en la ley.

Pero cabe preguntarse qué empresas realmente han venido adoptando dichas medidas. tenemos conocimiento que a través de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), la mayoría de las empresas afiliadas han adoptado medidas de seguridad, tendientes a reducir los accidentes en carreteras tales como:

- a) En periodos de conducción mayores a las ocho horas, el autobús será conducido por dos operadores:
- b) Se adoptó el sistema de tacografía para poder detectar los tiempos de conducción de cada operador:
- c) Se determinó que el límite máximo de velocidad permisible sería de 95 Kms. por hora y:

- d) Diversas medidas tendientes a mejorar los sistemas de seguridad del autobús, como frenos, suspensión, luces etc.²²

De lo referido en la revista de la CANAPAT se pudo observar que empresas pertenecientes al grupo Autobuses de Oriente, así como al de Estrella Blanca, en sus servicios de lujo, primera clase y económicos directos, se vienen adoptando los sistemas de seguridad tales como tacógrafos o pilotos automáticos, y no así en los servicios intermedios, a excepción del grupo A.D.O. que si los adopta en su totalidad y todavía va mas allá, dado que estableció para sus conductores jornadas de trabajo no mayores a cinco horas de conducción continua, así como los sistemas de seguridad de referencia.

De las enfermedades y riesgos de trabajo que han venido padeciendo los conductores, como ya señalamos anteriormente, poco han hecho las autoridades para disminuir la incidencia en éstas, ya sea a través de la Inspección Federal del Trabajo o bien a través de campañas publicitarias o acciones preventivas por parte del Seguro Social o de Comunicaciones y Transportes, en donde se ha dejado de vigilar, el estricto cumplimiento a la normatividad que existe en la materia. Cabe señalar aquí que la atención al problema de salud es constante e insuficiente, ya que sólo se atiende cuando se presentan acontecimientos trascendentes, no hay una acción permanente en ese sentido, el trabajo se lo han dejado a las empresas, en donde algunas, de forma deficiente y con el fin de ahorrarse recursos, se abocan a resolver el problema de manera insuficiente, quedando los operadores de autobuses desamparados y sin que se les reconozcan los padecimientos propios de la actividad.

²² HERRERA FERNANDEZ, Rafael. "Primer Seminario de Seguridad en Carreteras"
AUTOBUSES. Cámara Nacional del Autotransporte, Pasaje y Turismo. p.p.6-9.

Los problemas a los que hacemos referencia son de carácter; bronquial, auditivos, cardiacos, gástricos, y de columna vertebral, que ya señalamos en el punto anterior, que por no atenderlos con prontitud y a profundidad, al paso del tiempo se tornan crónicos y en ocasiones han terminado con la vida de los conductores, tampoco hay que olvidar las adicciones a pastillas y tranquilizantes, resultado de someterlos a largas jornadas de trabajo y que también lesionan gravemente la salud.

Podemos decir que, cuatro son los factores que hoy en día vienen afectando la actividad del transporte carretero, catalogando a estos de la manera siguiente:

a).- El humano.- El operador o conductor de autobús, si no es debidamente reclutado y capacitado, así como que se le otorguen sus descansos adecuados y se canalice positiva y adecuadamente su tiempo libre en actividades culturales, deportivas, recreativas y de esparcimiento familiar, se verá impedido a proporcionar los resultados que se esperan de él, ya que el trabajo agobiante lo enajena y aísla de su entorno familiar y social, lo que lo conduce a realizar actividades que van en contra de su salud como lo pueden ser el alcoholismo y la drogadicción.

b).- El material.- Este factor necesariamente tiene que ver con el aspecto de mantenimiento o mecánico del autobús y requiere, del uso y de la implementación de los dispositivos de seguridad en el autobús, como frenos de motor, llantas en buen estado, alarmas de límites de velocidad, suspensión especial, y mantenimiento permanente a las unidades, lo que dará como resultado la disminución de accidentes.

c).- El orográfico o de infraestructura carretera.- Este factor requiere de que tanto la carpeta asfáltica como la adecuada señalización, se tengan en buenas condiciones en la red carretera del país ya que en la actualidad son más los caminos que se encuentran en mal estado, sin señalamientos y con baches, que en un estado

seguro y adecuado para los vehículos que circulan, lo que suma otro aspecto más que influye en los accidentes.

d).- Las condiciones climatológicas.- Es importante que la conducción de autobuses se interrumpa en condiciones por demás adversas, es decir cuando llueve en exceso, hay nieve o la presencia de fenómenos climatológicos tales como huracanes, lo más factible es que se pueda presentar un accidente de consecuencias lamentables.

La conjugación de estos cuatro elementos, amén de la capacitación profesional de conductores y autobuses cómodos y seguros, que dispongan de dispositivos de seguridad como los tacógrafos, retardadores de velocidad electromagnéticos, sistema copiloto, que en caso de emergencia puedan detener al autobús, frenos seguros y cinturones de seguridad, consideramos que coadyuvarán a reducir los accidentes carreteros en general.

El hecho de que el autotransporte carretero sea una actividad estratégica para la comunicación y crecimiento económico del país, ha dado como resultado que las personas físicas y morales que explotan o realizan la actividad, se les hayan concedido ciertas prerrogativas de índole fiscal, como es el incluirlas dentro de un régimen de tributación simplificada, hizo que dichas empresas o personas hicieran grandes fortunas económicas, con las cuales, en poco se han visto beneficiados los trabajadores que laboran en la industria, como lo es el caso de los conductores y si la propia autoridad junto con los sindicatos quiénes han contribuido a que sigan prevaleciendo dichas condiciones.

Pero no tan solo la riqueza generada se ha repartido de forma equitativa en las empresas de transporte que nos ocupa, si no que los sistemas de seguridad en los

autobuses no se han mejorado. así como tampoco las condiciones de trabajo en que vienen laborando los conductores de autobuses. como una muestra de lo que afirmamos citaremos los datos que la CANAPAT manejó en su II seminario de Nacional de Seguridad en Carreteras en marzo de 1996, en donde el numero de lesionados, decesos y accidentes carreteros se incrementó en 1995, comparativamente con 1994 y disminuyó ligeramente en 1996. (anexo II).

5. Aspectos Psicológicos, Familiares, Sociales y Laborales Influyentes.

Además de los factores propios del trabajo o laborales, se suman otros que influyen en el rendimiento y desempeño del conductor de autobuses foráneos, en estos se pueden encontrar aspectos de carácter psicológico, familiar y social, por lo que abordarlos reviste una importancia trascendente en la vida del conductor.

5.1. Psicológicos.

El mayor nivel de tensión (entendido este como el estado anímico que produce alteración del sistema nervioso). se produce en los trabajos que demandan una alta atención mental. pero que no son bien considerados ni reconocidos dentro y fuera de la empresa. este es el caso de los conductores. Es sabido que la propia situación de la conducción es tensionante. ya que hay multitud de factores que frustran o irritan al conductor. provocándole alteración nerviosa. dichos elementos vendrían siendo el ruido. tráfico de vehículos en ciudad o carretera lento o denso, la

sobre carga de estímulos derivada del maltrato, tanto del pasaje como del personal de terminales y el no estar cerca de su familia, entre otros factores.

También encontramos los desajustes de horarios que sufren los conductores, ya sea por que duermen poco o de manera incómoda, en los camarotes instalados en los autobuses o por que el autobús sufra alguna descompostura que le impida llegar a su destino, generando una situación de tensión que esta muy presente en esta profesión. A éste respecto citamos lo contenido en un artículo de la revista de la CANAPAT: "...en una ciudad europea como lo es la de Ámsterdam, en agosto de 1995 se celebro el XVII Congreso Internacional de la Sociedad Europea de Cardiología. Uno de los datos que más llamativamente trascendió a los medios de comunicación, fue el tópic que situaba a los altos ejecutivos como los profesionales con mayor nivel de estrés, habia quedado desfasado. Por el contrario, mas de veinte estudios coincidían en señalar que la incidencia de enfermedades cardiovasculares en profesiones modestas era muy superior (entre tres y cinco veces mayor), ahora se sabe que los profesionales con mas riesgo de padecer ataques de corazón son los conductores profesionales (de taxi, autobús y camión por este orden)." ²³

Como podemos observar en los conductores de autobuses, la tensión generada por la conducción, aunado al poco descanso, sea este por exceso de carga de trabajo o bien por no hacerlo en los lugares adecuados, así como el estrés generado por condiciones de trabajo y de seguridad e higiene inadecuadas, lo que se traduce en problemas de índole psicológico que hacen que el trabajador no se concentre en su labor diaria, amén de generar un estado de evidente irritabilidad, sin dejar de lado los

²³ Ibidem. p.16.

problemas familiares por encontrarse la mayor parte del tiempo fuera de su núcleo familiar.

5.2. Familiares y Sociales.

Los riesgos en la operación o conducción de autobuses, así como el alta frecuencia de accidentes en las carreteras, en donde se ven involucrados los conductores, son simplemente un exponente del estilo de vida manifestado en las vidas privadas de éstos trabajadores, si su vida privada esta guiada por la precaución, tolerancia, previsión y consideración hacia los demás, entonces conducirá de la misma manera, si en su vida personal éstas características no están presentes, su conducción se caracterizara por ser agresiva y a la larga, tendrá una incidencia de accidentes más elevada, que sus compañeros mas estables.

En una encuesta que se llevó a cabo con conductores del grupo ADO (Ómnibus Cristóbal Colón), utilizando una muestra con 286 conductores, se obtuvo como resultado que más de la mitad de ellos manifestaban conducir imprudentemente cuando tenían problemas personales, así como los relacionados con las relaciones conflictivas con sus jefes inmediatos, más los que se presentan con los pasajeros, lo que arrojaba como resultado mayor número de accidentes, así tenemos que en el periodo comprendido entre 1997 a 2001 el año en que más accidentes se presentaron fue el de 1998 ya que de 1999 a 2001 empezaron a reducir en virtud de que la empresa se abocó atender la problemática de referencia (ver anexo III).

Evidentemente los datos señalados pusieron de relieve que los acontecimientos de tensión positivos y negativos (aunque en mayor grado los

negativos), parecen debilitar los sistemas humanos de atención, control y reacción, es decir que contribuye a disminuir la seguridad en la conducción, lo que propicia la aparición de accidentes.

5.3. Laborales o de Trabajo.

Los problemas de índole laboral tales como bajos salarios, jornadas excesivas en la conducción, condiciones de trabajo inadecuadas, carencia de sistemas de seguridad y autoritarismo de los jefes, entre otros, van de la mano con los accidentes, eso sin tomar en cuenta los factores climatológicos que también influyen, con todo ello se torna un ambiente difícil para que el conductor realice bien su trabajo.

Por lo anterior resulta de vital importancia que las empresas se preocupen de otorgar salarios remuneradores a sus conductores, aunado a las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene realmente adecuadas, sin dejar de lado el aspecto humano y de integración familiar, que debe ser fomentado y financiado por el patrón. Al combinar todos éstos elementos de forma integral, se logrará un desarrollo personal y laboral que se traduzca en una reducción de accidentes, que evidentemente ponen en peligro sus vidas y las de los pasajeros que transportan.

6. Posibles Causas de Accidentes de Autobuses.

De todo lo manifestado anteriormente, podemos decir que se puede determinar como posibles causas que motivan los accidentes en general a las siguientes: Capacitación Deficiente (falta de seguimiento); Fatiga; Aplicación de la Disciplina en Forma Dispareja; Roles Inapropiados para el Conductor (demasiado

largos): Exceso de Confianza; Trato Inadecuado al conductor; Falta de Motivación al Conductor; Malas Condiciones del Camino e Instalaciones; Escasez de Conductores Calificados; Bajos Sueldos.

De las anteriores se pueden definir como las más influyentes: Deficiencias en la capacitación (en su actualización y seguimiento); Fatiga; Exceso de Velocidad; Exceso de Confianza

Para atacar estas causas más frecuentes, se proponen las siguientes alternativas de solución:

- Que los conductores participen junto con las empresas, en la detección de las causas y sugieran medidas correctivas que se lleven a la práctica, con el apoyo de sus jefes;
- Que sus jefes los apoyen, los enseñen y los guíen en el desempeño de su trabajo;
- Que a los conductores se les dote de los instrumentos de medición técnica, que les permita evaluar los avances de sus programas, incluyendo premios y castigos; y
- Que se mantenga la capacitación en ruta y en aula.

No hay que dejar de lado dos factores trascendentes, que intervienen en la seguridad, tales como las condiciones de seguridad propias de los vehículos y el entorno o condiciones de orografía o climatológicas de las carreteras. Las investigaciones que se han llevado a cabo a lo largo en estos últimos 30 años, para mejorar la seguridad, han dado lugar a indudables avances que han ahorrado muchas

vidas, por ejemplo, dado que el sueño esta muy asociado a la fatiga, siendo ésta una de las causas más frecuentes de accidentes en las carreteras, la prevención de la posibilidad de que el conductor se duerma conduciendo es fundamental, pero este sueño asociado a la fatiga en la mayoría de los casos se debe tanto a las excesivas jornadas de trabajo a las que son sometidas los conductores como a las pésimas condiciones que se le brindan para su descanso.

7. Acciones a Emprender en Materia de Seguridad, por el Gobierno, Empresas y Sindicatos.

Empezaremos por identificar cuáles son las acciones que deben emprender las empresas de transporte foráneo de pasajeros, a efecto de que mejoren sustancialmente los aspectos de seguridad, tanto del manejo en sí mismo como de las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene que deben prevalecer en los autobuses y áreas de descanso de los conductores de autobuses.

a) Empresas:

- Las empresas, deben vigilar y atender de forma inmediata las causas de malestar laboral expresadas por sus conductores, tales como mejorar las malas condiciones de seguridad e higiene de los autobuses, dormitorios y terminales, así como el trato de que son objeto, así como otorgar remuneraciones justas y equitativas al trabajo desempeñado, brindar descanso adecuado y suficiente, entre cada viaje que realicen y pugnar por profesionalizar el oficio de conductor.

- También identificar los posibles agentes de estrés en la actividad y planear el trabajo, de manera que el conductor no se tenga que ausentar del lugar en donde preste sus servicios, arraigándolo con ello a su núcleo familiar.
- Otro aspecto fundamental lo constituye la convivencia familiar en la empresa, ya que realizando eventos culturales, recreativos y deportivos, en donde participen los empleados y su familia, se logra, además de un clima laboral sano, mayor identificación del trabajador con la empresa, lo que coadyuva a mejorar las relaciones laborales en la empresa.
- Proporcionar capacitación y actualización de manejo a la defensiva, como mínimo dos veces al año, así como del conocimiento mecánico de los autobuses, otorgando en cada evento su constancias de aptitud laboral contribuyendo así a profesionalizar el oficio.
- Realizar pláticas sobre temas relacionados con valores, salud ocupacional, alcoholismo y drogadicción, que son necesarias para el desempeño laboral sano e íntegro del conductor.
- Efectuar evaluaciones médicas y de carácter psicológico, a efecto de atender de manera preventiva los problemas que se logren detectar en la población de conductores y que son causantes, entre otras cosas, de accidentes de trabajo.

h) Gobierno

- Realizar Inspecciones Federales del Trabajo en los centros de trabajo y a los autobuses, acrecentar la vigilancia en lacarretera y hacer supervisiones
-

a los conductores en puntos estratégicos a efecto de revisar el estado de salud en que se encuentra el conductor, lo anterior es con el objeto de vigilar a cabalidad el cumplimiento de las diversas leyes en la materia, aplicando las sanciones y multas que las irregularidades ameriten.

- Mejorar las condiciones orográficas y señalización de las carreteras, así como establecer unidades médicas de atención, en caso de accidentes, en lugares detectados como puntos de riesgo.
- En los servicios de medicina y seguridad social proporcionados por el estado, se deberán llevar a efecto campañas de difusión, de prevención de accidentes y enfermedades de trabajo y aplicar los exámenes médicos necesarios, a efecto de no permitir que los conductores laboren cuando sean encontrados en evidente estado de fatiga, alcoholismo o bajo el efecto de enervantes.
- Que se aplique la obligatoriedad de dotar a los autobuses, de sistemas de registro de velocidad, de frenaje especial y otros que contribuyan a la reducción de accidentes de autobuses.

c) Sindicatos

En los sindicatos, entre otras responsabilidades recae la de proporcionar esparcimiento y diversión a los conductores, amén de la defensa integral de sus derechos, por lo que deberán trabajar conjuntamente con las empresas para que a los conductores se les brinden las mejores condiciones de trabajo y seguridad social, pero en esa función de dar esparcimiento habrá que proporcionarla cuando el conductor no tenga que conducir ya que puede ser

contraproducente ya que la fatiga es una de las principales causas de los accidentes de autobús en la carretera y no obstante que el conductor cuenta con tiempo libre para descansar o relajarse, de modo que pueda retornar al trabajo en condiciones óptimas para desarrollar su labor, resulta que prefiere otro tipo de distracciones que lo agotan física y mentalmente, tales como la diversión lo que motiva que cuando se encuentra conduciendo, aparecerá inevitablemente la fatiga y con ella el riesgo de sufrir un accidente que ponga en peligro su vida y la de los pasajeros.

En cuanto a la problemática señalada, es función de los sindicatos la de canalizar sanamente las actividades de los conductores en sus tiempos libres así como con los médicos de empresa. enseñarles a detectar sus estados de tensión y como relajarse ante los mismos, recomendándole siempre:

- ❑ No automedicarse
- ❑ No ingerir sustancias tóxicas ni bebidas embriagantes.
- ❑ No ser agresivos ni temerarios al conducir y:
- ❑ No utilizar el oficio de la conducción como mecanismo de escape.

Creemos que si se llevan a efecto este tipo de acciones y medidas preventivas y de alguna forma es impulsado por las cámaras patronales, para que participen de forma conjunta los tres sectores gobierno, sindicatos y patrones, en donde cada uno debe asumir la obligación que le corresponda, seguramente redundará en una mayor salud laboral, así como en la disminución de la tensión y estrés al que se encuentran

sometidos los conductores y lo que es más importante en un menor número de accidentes y enfermedades de trabajo.

Pero para que lo anterior se pueda dar es necesario que:

- a) Las empresas introduzcan dentro de sus programas de capacitación, temas relacionados con los tópicos referidos y evaluar si se esta dando el efecto de concientización;
- b) El gobierno, el de regular y vigilar que se le dé cumplimiento a la legislación vigente; y
- c) Los sindicatos deberán pugnar por que en los contratos colectivos se establezcan cláusulas que contengan las recomendaciones referidas.

8. Compromiso Asumido por los Permisos Afiliados a la Cámara del Autotransporte.

El órgano patronal que alberga a la mayoría de las empresas de autotransporte es la Cámara Nacional de Autotransporte, Pasaje y Turismo (CANAPAT), la que deberá de asumir su responsabilidad con el elevado índice de accidentes provocados por autobuses foráneos de pasajeros, que además de las pérdidas humanas y materiales, han dado como resultado enfermedades de trabajo, que padecen los conductores y que ponen en peligro no tan solo su vida, sino también la de los pasajeros que transportan y del público que circula por las carreteras federales.

En tal virtud resulta de interés, ver cual es el compromiso real que los patronos asumen ante la situación referida que consideramos que es en extremo delicada, por lo que a continuación exponemos la posición que dicho organismo patronal adoptó al respecto en febrero de 1996:

"...Ante los accidentes en que han incurrido en varios de los autobuses de nuestras empresas socias, durante los últimos meses, la CANPAT, ha llevado a cabo una reflexión seria sobre la situación que impera en las carreteras de jurisdicción federal, y a pesar de las circunstancias tan críticas en las que se desenvuelve nuestro sector, ha decidido corregir todas las posibles deficiencias y trabajar con mayor determinación en la búsqueda de soluciones a estos problemas.

De inicio, aunque sabemos que no todos los accidentes son imputables al elemento humano y que muchos de ellos se generan por la falta de señalización, condiciones deficientes o paupérrimas de algunas carreteras, la situación climatológica o la intervención de terceras personas, en este caso no hemos buscado ni querido tener justificación alguna para deslindarnos de los siniestros en que han incurrido algunos de los autobuses que pertenecen a empresas socias de esta cámara.

Sabemos que, como autotransportistas, todos quisiéramos que no existiera siniestro alguno. Y de hecho trabajamos para que esto se dé. Por ello nos esforzamos conjuntamente en el establecimiento de los dispositivos necesarios para evitar que esto suceda, pero cuando algún accidente acontece debemos suponer que algo no está del todo bien, y que por consecuencia, no sólo resulta necesario replantearnos un nuevo impulso a los programas tendientes en abatir el índice de siniestros en las carreteras, sino que estamos obligados a realizar acciones complementarias que garanticen la seguridad de nuestros usuarios.

Para tal efecto y de manera institucional, resulta indispensable impartir seminarios de seguridad en el autotransporte, para que en ellos los especialistas de las propias empresas se reúnan para analizar los principales problemas que provocan los accidentes y buscar con el apoyo y experiencia de todos, fórmulas que permitan erradicar los siniestros de los vehículos de pasaje que integran a nuestro sector. Además conviene multiplicar los mensajes y la orientación con objeto de incrementar la capacitación y apoyo al factor humano²⁴.

A lo expresado por la Cámara, cabe agregar que también es importante que las propias empresas lleven a cabo una selección de personal más estricta, que permita incorporar a personas eficientes y responsables al manejo de autobuses, pues es a ellas a quienes les puede brindar una mayor y mejor capacitación con la garantía de que lo aprendido efectivamente se ha puesto en práctica; que las empresas mejoren sus cursos de manejo a la defensiva y de primeros auxilios, entre otros, y que lleven a cabo un control y supervisión en puntos de intercambio de operadores, así como la insistencia en revisiones mecánicas más estrictas.

Por su parte, las autoridades pueden apoyar dichas acciones con otras de su competencia y que también pueden incidir en la disminución de los accidentes como pueden ser la aplicación y actualización del decreto de 1983, en el cual se establece la obligatoriedad de tener tacógrafo o computadoras a bordo, o cualquier otro sistema electrónico que permita controlar la velocidad y que sirva de prueba en los partes y peritajes de los accidentes y comprobación de las causales que originaron cualquier percance.

²⁴ HERRERA FERNANDEZ, Rafael. "Responsabilidad y Compromiso para evitar Accidentes en Carretera" AUTOBUSES, p.p.10-11.

Que la ley y estas disposiciones se apliquen a todo aquél vehículo que esté prestando un servicio, sin autorización, del transporte público federal de pasajeros en cualquiera de sus modalidades. Es indispensable que a los infractores de las leyes y reglamentos en la prestación y o conducción de pasajeros en las carreteras, es decir los operadores, sean los directamente sancionados.

Debe llevarse un récord de cada uno de ellos, de modo que en caso de reincidencia o mayor gravedad de los accidentes, sea motivo para la suspensión temporal o definitiva de la licencia del conductor. Y es que no es justo que toda la infraestructura destinada a la capacitación se olvide y predomine en cambio una actitud dominada por la negligencia o el inadecuado manejo del tiempo libre del conductor, lo que desgraciadamente se refleja en irreparable pérdida de vidas humanas y los cuantiosos daños materiales que afectan la fuente de trabajo de otros conductores.

El compromiso ante las autoridades y los pasajeros para corregir todas las posibles deficiencias que infortunadamente se han reflejado en los accidentes de autobuses, debe comenzar ya. No se puede permitir mayor retraso en la aplicación de medidas correctivas.

En tal virtud, y por todo lo manifestado en este capítulo, resulta necesario llegar a conclusiones muy precisas al respecto del transporte foráneo de pasaje, estableciendo así, una propuesta consistente en modificaciones a los textos de las leyes que norman la actividad del autotransporte, por lo que en el siguiente capítulo la presentaremos.

Capítulo V

Propuesta de Adiciones a la las Normas que Regulan el Autotransporte Foráneo de Pasaje.

V.1 Ley Laboral

Por lo expuesto en los capítulos anteriores, resulta bien cabe hacer algunas adiciones a las normas vigentes que rigen al autotransporte . en principio y por lo que corresponde a la Ley Federal del Trabajo en su Título Sexto de Trabajos

Especiales. Capítulo VI de Trabajo de Autotransportes, proponemos hacer la primera adición en su artículo 257, éste agregado para poderlo identificar se encontrará en negrillas, quedando redactado de la siguiente forma:

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

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

En cuanto al tiempo de conducción no deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa, pudiendo sobrepasar en una hora como máximo el periodo ininterrumpido mencionado.

La duración total máxima de conducción, comprendida en las horas extraordinarias no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.

Todo conductor asalariado tendrá derecho a una pausa de una hora, después de cinco horas continuas de duración del trabajo.

En cuanto al descanso diario, deberá de ser de diez horas consecutivas por cada periodo de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la

jornada, durante el descanso diario no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de éste.

"...los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje cualquiera que sea la causa".

Por lo que respecta al artículo 263 del mismo ordenamiento, éste quedaría de la forma siguiente:

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

- I. En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos", o cuando el viaje rebase las horas mínimas de conducción al día.
- 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 para las reparaciones de emergencia", así como de los sistemas de seguridad que establezcan las normas oficiales mexicanas.
- IV. "Observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos."

Y finalmente, por lo que se refiere al artículo 264 quedaría de la forma siguiente:

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

- I. "La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada" salvo la pausa que establece el artículo 257. "Será considerada en todo caso causa justificada de rescisión para el patrón, 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", así como que no disponga de los sistemas de seguridad que establecen las normas oficiales mexicanas, y
- II. "La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos" por causas que tengan que ver con los periodos de descanso del conductor, no será considerada como causa justificada de rescisión.

2. Ley de Caminos y Puentes

Ahora bien, por lo que toca a la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal (LCPAF), se propone hacerle algunas adiciones a la LCPAF, primeramente en su Capítulo Segundo (Jurisdicción y Competencia), Artículo 5º de la forma siguiente:

"Artículo 5º. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar los caminos y puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares" a través de un cuerpo de inspectores que supervisarán la correcta aplicación de las diversas normas en la materia, expedidas en el país, así como el cumplimiento de los Convenios y Tratados ratificados por México.

Por otra parte el artículo 17º del mismo ordenamiento, el cual establece las causas por las cuales podrán ser revocadas las concesiones y permisos se propone modificar sus fracciones VI y XII como sigue:

"Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

"VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originan con motivo de la prestación de los servicios". a conductores, pasajeros y terceros que se vean involucrados..

"XII. No mantener en vigor la garantía de daños contra terceros", así como contra conductores y usuarios."

Así mismo, en dicho artículo se agregaría una fracción más que a la letra dijera:

XIII. Cuando se sorprenda a los conductores laborando más del tiempo reglamentario, así como en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga o sustancias tóxicas. .

Esta última fracción parecería ser que es imputable de forma directa al conductor, pero el responsable de que el trabajador se encuentre en perfecto estado

físico y anímico debería ser el patrón o permisionario, dado que al tenerlo a su disposición de forma permanente, a excepción de los cuatro días de descanso mensual y sus periodos vacacionales, tiene la obligación de brindarle eventos de distracción sana en donde pueda canalizar sus energías, cuando se encuentre de guardia o en estancias prolongadas que se presenten en las terminales, amén de los dormitorios en óptimas condiciones.

Con la supervisión que hagan los inspectores de las autoridades a lo antes señalado, se estaría garantizando el cumplimiento de la disposición.

Por otra parte, al artículo 35º habrá que adicionarle, que las unidades deberán contar con sistemas de seguridad; quedando de la forma siguiente:

"Artículo 35. Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje o turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas" y **disponer de los sistemas de seguridad tales como el de tacografía, retardador electromagnético para el frenado, sistema copiloto, etc. y demás señalados en las normas oficiales mexicanas "...y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la secretaria establezca en la norma oficial mexicana respectiva.**

Así mismo, los artículos 36 y 37, establecen las obligaciones de obtención de licencia de manejo y de capacitación en el manejo a los conductores, pero en el artículo 37, debería ser más explícito respecto de la capacitación, debiendo quedar como a continuación se propone:

“Artículo 37°. Los permisionarios tendrán la obligación de conformidad con la ley en la materia de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento.” en sus centros de capacitación y previa certificación de las competencias adquiridas que realice la autoridad podrá autorizar que salgan a carretera; así como de los aspectos mecánicos básicos de operación del autobús y los técnicos que contribuyan a disminuir los accidentes de trabajo, esta capacitación deberá ser tomada cuando menos dos veces al año por cada conductor y cuando revaliden licencia de manejo, siendo obligación de las autoridades correspondientes supervisar que se esté dando en los términos señalados.”

Por lo que respecta al artículo 38°. proponemos que debe quedar de la forma siguiente:

“Artículo 38. Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores. en los términos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables” a nivel federal, así como de lo establecido en los tratados internacionales que sean aplicables a la materia y que no estén comprendidos en ésta ley “de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.”

Por lo que hace al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y en lo referente a su artículo 7°. se propone que la fracción XI de dicho artículo quede de la forma siguiente:

“Artículo 7°.- Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgarán a todo aquél que cumpla con lo siguiente:

"XI. Horarios mínimos": que no rebasen la conducción de las unidades por conductor de nueve horas diarias y no mas de cuatro horas ininterrumpidas de trabajo debiendo establecer pausas de 30 minutos como mínimo.

Por lo que hace al autotransporte de pasajeros en específico, el artículo 23° de dicho ordenamiento. deberá quedar redactado de la forma siguiente:

"Artículo 23. Los servicios de autotransporte federal de pasajeros se prestarán con regularidad, uniformidad, continuidad, y con sujeción a horarios, los cuales deberán registrarse ante la Secretaría, y se mantendrán en aplicación por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y deberán estar a la vista del público.

Los horarios se cumplirán estrictamente, aún cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

En los casos en los que se pretenda suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, los autotransportistas están obligados a dar aviso a la Secretaría y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación así como a tramitar las bajas correspondientes," **los horarios que establezcan los transportistas en ningún caso deberán rebasar la duración máxima de periodos de trabajo para los conductores que será de nueve horas."**

Como un artículo adicional al capítulo segundo de este ordenamiento (Autotransporte de Pasajeros), se establecería como obligaciones de la autoridad (Secretaría), las referentes a los sistemas de control para vigilar los tiempos de conducción, que a nuestro juicio deberían quedar incluidas en el artículo 24°, quedando este último de la forma siguiente:

“Artículo 24. La operación de los servicios requerirá de terminales para el ascenso o descenso de viajeros en las poblaciones donde inicien o terminen su recorrido. Considerando las clases de servicio, las características de las poblaciones” y los tiempos máximos de conducción, “la secretaría emitirá la norma sobre especificaciones que deberán reunir las terminales”.

La secretaría para el caso de los tiempos máximos de conducción, deberá establecer la obligación a los transportistas de acatar las siguientes disposiciones:

1) Disponer de una cartilla individual de control y prescribir las condiciones de su expedición, su contenido y la manera en que deben utilizarla los conductores;

2) Establecer un procedimiento para la declaración de las horas de trabajo efectuadas.

Por otra parte, el empleador, transportista o permisionario deberá:

1) Mantener, en la forma aprobada por la autoridad o el organismo competente de cada país, un registro que indique las horas de trabajo y de descanso de todo conductor por el empleado;

2) Poner dicho registro a disposición de las autoridades de control en las condiciones que determine la autoridad o el organismo competente.

En lo que se refiere a la inspección, la autoridad o el organismo competente deberá prever:

1) Un sistema adecuado de inspección, que comprenda controles en las empresas y en las carreteras;

2) Sanciones apropiadas en caso de infracción.

La Secretaría de Comunicaciones podrá colaborar de forma simultánea con las autoridades laborales para llevar a efecto la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones antes mencionadas a través de su cuerpo de inspectores, o en su caso hacer un reporte a dicha autoridad, de las condiciones en que se encuentran laborando los conductores de las empresas que sean inspeccionadas a efecto de que éstas sean sujetas a una Inspección Federal del Trabajo.

3. Resultados Esperados

Con las adiciones propuestas a los instrumentos normativos de referencia y como resultado de la presente investigación, consideramos que la regulación de sus condiciones de trabajo en general quedarán mas ampliamente reguladas, ya que las lagunas existentes en las normas federales, quedarían subsanadas y consecuentemente, se estaría contribuyendo a reducir los accidentes de trabajo.

Como resultado final señalamos, que si bien es cierto que el Convenio 153 de la OIT, sobre la duración del trabajo y periodos de descanso (transportes por carretera), establece la jornada máxima de conducción a la que deben sujetarse los conductores, disposición que al no ser vigilada y sancionada por las autoridades, su cumplimiento ha sido de nula su aplicación y consideramos que al incluirse dentro de las norma que reglamenta el artículo 123 Constitucional, como lo es la Ley Federal del Trabajo y por lo que toca a la infraestructura carretera, la Ley de

Caminos. Puentes y Autotransporte Federal, consecuentemente los gobiernos federales y locales quedarán obligados a vigilar su debido cumplimiento.

Por otra parte, el hecho de que en dichos instrumentos quede establecido cuáles son los sistemas de seguridad que deben tener los autobuses para hacerlos más seguros, se contribuirá directamente con ello a la disminución de los accidentes de trabajo.

Finalmente otro aspecto, es el referente a las condiciones de trabajo en general que deben proporcionar los transportistas a los conductores, además de las ya establecidas en la Ley Federal del Trabajo, se les deberá dotar a los conductores de la alimentación y dormitorios comfortable, a lo largo de la ruta, o en las terminales en donde descansen, o en su defecto, pagar los viáticos de hospedaje y alimentación en buenos hoteles. Estas acciones traerán como resultado final, el que las empresas de autotransporte se vean obligadas a designar a conductores descansados después de cada cuatro horas continuas de manejo, haciendo los cambios respectivos de conductores en las terminales de arribo, eliminando con ello que salgan dos conductores en el mismo autobús y mientras uno conduce, el otro "descansa" en el camarote del autobús, situación que no deberá ser permitida por las autoridades correspondientes ya que en dichos lugares no se puede descansar.

Es pertinente apuntar que la actividad de inspección que realizarán las diversas Entidades Administrativas o Secretarías de Estado, con el objeto de vigilar el debido cumplimiento de las normas en la materia, jugará un papel toral para lograr la mejora de las condiciones de trabajo de los operadores de autobuses, claro está, que siempre y cuando se ejerza la función de forma íntegra y honesta, con ello se estará contribuyendo a reducir los accidentes y riesgos de trabajo, no tan solo para los conductores, sino también para todos los usuarios del servicio de pasaje, así

como a las personas que transitan en sus vehículos particulares por las carreteras del país.

Finalmente cabe apuntar que en lo que respecta a las Enfermedades Generales de Trabajo que se han presentado en el personal conductor en los años 1999, 2000 y 2001, en el caso de una de las empresas del grupo ADO (Cristóbal Colón), se observó una frecuencia de enfermedades similar en dichos años, siendo las enfermedades respiratorias, cardiovasculares y digestivas las de mayor incidencia y que atribuimos a tres causas fundamentales como: a) los constantes cambios de temperatura al que están expuestos los conductores; b) no dormir las 8 horas diarias a efecto de recuperar energías; c) el como el consumo de pastillas y medicamentos y; d) no tener un lugar fijo en donde tomar alimentos higiénicos y con los nutrientes necesarios y libres de sustancias dañinas para el organismo.(anexo IV)

Por lo anterior, también resultaría necesario hacer reformas a la Ley del Trabajo y la del Seguro Social para que se incluyan como enfermedades de trabajo a los resfriados y gastritis crónicas resultantes de la actividad del transporte, asignándolas en la tabla de enfermedades de trabajo y evaluación de incapacidades permanentes de la Ley Federal del Trabajo.

Conclusiones

En este apartado se presentan las conclusiones que arroja la investigación de tesis, las cuales se relacionan con las alternativas de solución que se fueron presentando a lo largo del presente estudio y en especial en los últimos dos capítulos.

Las conclusiones pretenden influir en la modificación de algunos artículos de los tres instrumentos jurídicos que regulan la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros, como lo son: la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Si bien es cierto que por un lado resulta que la Ley Federal del Trabajo es la norma reglamentaria del artículo 123 Constitucional y que en ella se plasman todas las Condiciones de Trabajo y de Seguridad e Higiene, que regulan las diversas actividades productivas que realiza la clase obrera en el país, y que el apartado correspondiente a los trabajos especiales, en donde se enmarca el trabajo del autotransporte, mismo que se creó en virtud de que existían trabajos de tal manera especiales, que las disposiciones generales de la Ley no eran suficientes para su reglamentación, por el otro también lo es que existen los Contratos Colectivos de Trabajo que contienen clausulados con

condiciones que no contempla la ley y resultarán legítimos, siempre y cuando no sean contrarios al espíritu de la Ley del Trabajo.

La autoridad encargada de vigilar las condiciones de trabajo y seguridad e higiene, es la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, ya que de conformidad con el artículo 24, fracción primera del Reglamento Interior de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, le corresponde a la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, vigilar el cumplimiento de las normas de trabajo contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: en la Ley Federal del Trabajo y en los Reglamentos, Convenios, Acuerdos y Contratos de Trabajo, así como de todas aquellas disposiciones de la Secretaría en ejercicio de las atribuciones que les confiere dicho instrumento jurídico.

Por otro lado, en aquellos aspectos de la Ley en los cuales existen lagunas o cuestiones de índole jurídica no regulados y en donde en algunos casos, se aplica lo establecido en los tratados de carácter internacional ratificados por México, como es el caso del Convenio 153 de la Oficina Internacional del Trabajo, sobre la duración del trabajo y periodos de descanso (transportes por carretera), que desde ese momento son de aplicación obligatoria para los países que los suscribieron y en donde, poco han hecho las autoridades para vigilar su estricto cumplimiento.

Por lo antes señalado pasamos a las siguientes conclusiones:

PRIMERA.

De la presente investigación podemos concluir que en la actividad del autotransporte foráneo de pasajeros, los riesgos y enfermedades que se presentan se deben en gran medida, a las excesivas jornadas de trabajo a las que se encuentran sometidos los conductores, al laborar de manera ininterrumpida más de lo que sus

posibilidades físicas y mentales toleran y que también lo establece el Convenio 153 de la OIT, sin dejar de lado los efectos psicológicos y sociales que conlleva, el dejar a sus familias por periodos prolongados, creando en el primer caso, que se presenten accidentes y en el segundo que el conductor, además de no concentrarse en su trabajo por no convivir con su familia, el que la abandoné con todas las repercusiones de índole social que esto motiva.

SEGUNDA.

Un aspecto determinante para que generan los accidentes o se presenten enfermedades en los trabajadores del autotransporte, lo constituyen las condiciones mecánicas de los autobuses en que se prestan dichos servicios, así como también las instalaciones en donde descansan los operadores y en ocasiones, hasta las condiciones climatológicas que influyen en los accidentes, amén de la falta de capacitación, por lo que los patronos tendrán que mantener en condiciones óptimas las los autobuses y dormitorios así como prevenir con la capacitación adecuada las condiciones climatológicas adversas.

TERCERA.

Las medidas tomadas por las autoridades han sido insuficientes dado que no se realiza con responsabilidad e integridad la función de regulación y vigilancia de las normas de trabajo en las empresas de autotransporte, ni tampoco se supervisan las condiciones de los caminos y puentes, ya que consideramos que la corrupción permea en dichos órganos de gobierno.

CUARTA.

Al no existir la señalización suficiente de los caminos y puentes donde transitan los autobuses. trae consigo que se presenten mayor número de accidentes, por lo que la Dirección General de Inspección Federal del Trabajo, debería vigilar a cabalidad el cumplimiento de la Ley y de los Convenios Internacionales que versen sobre la materia de transporte y de aplicación en el país. situación que desconocemos ya que no sabemos qué medidas se han aplicado en relación al incumplimiento de la ley y de los Convenios. a qué autoridades se ha confiado la aplicación práctica y actividades de inspección para el cumplimiento de las diversas disposiciones y qué tribunales ordinarios. de justicia u otros. han dictado resoluciones sobre cuestiones de principio relativas a la aplicación de éstas normas.

QUINTA.

Las empresas al implementa medidas preventivas de manera escasa y deficiente, no cumplen a cabalidad con los ordenamientos establecidos, lo que trae un incremento de accidentes y enfermedades de trabajo. las empresas transportistas deben entender que el invertir en éstos rubros no es un gasto si no una inversión, ya que el adoptar medidas de seguridad e implementarlas en la totalidad de su parque vehicular, les traerá una disminución en los accidentes y enfermedades de trabajo, con lo que tendrán mejores resultados como negocio. y así el servicio que presten será de calidad y seguro, por ende la elección que haga el publico usuario del servicio.

SEXTA.

Desde el punto de vista laboral, y dado que no cumplen a cabalidad lo establecido en la ley, las empresas deberán de proporcionar las condiciones de trabajo adecuadas y seguras para que el servicio se preste sin riesgo, los descansos que otorguen al personal conductor serán esenciales para reducir el riesgo de accidentes, aunado a la capacitación y el adiestramiento que les den a sus conductores. así como realizar actividades de esparcimiento que redunde en la salud del trabajador.

SEPTIMA.

Dado que el exceso de velocidad es la causal más influyente de los accidentes, las medidas de seguridad que se asuman al respecto, deberán quedar plasmadas en las leyes y reglamentos correspondientes, ya que las empresas al proporcionar el mínimo de medidas de seguridad a sus conductores, propician una cultura de la inseguridad y el no-cumplimiento que trae consigo grandes problemas sociales.

OCTAVA.

Los sindicatos no vienen cumplido su razón de ser al no defender realmente los intereses profesionales de sus agremiados que son los trabajadores. Deberán pugnar por que las empresas cumplan con las condiciones de trabajo y de seguridad e higiene que se establecen en los contratos colectivos. así mismo, vigilar que sus agremiados acaten las medidas de seguridad establecidas en dichos instrumentos y en la ley a efecto de prevenir el incremento de accidentes y enfermedades de trabajo, también al no realizar campañas de concienciación de la importancia de mantenerse sanos y sin vicios. Por lo que los trabajadores, tendrán que luchar para que sus representantes dejen de utilizar éstos organismos como trampolines de posiciones políticas o de enriquecimiento personal y asuman las funciones referidas.

NOVENA.

La participación conjunta del gobierno, sindicatos y empresas, en donde el primero participará con la regulación y la estricta vigilancia en la aplicación de las normas en la materia: los segundos procurando que se le de estricto cumplimiento a lo plasmado en la ley y en los Contratos Colectivos, supervisando que a los conductores no se les someta jornadas máximas de conducción ininterrumpida y diaria, así como que se les otorguen periodos de descanso: y las terceras, sujetándose lisa y llanamente a lo que establecen los ordenamientos en la materia, con lo que se coadyuvará a disminuir los accidentes y enfermedades de trabajo, que no tan solo afectan a los involucrados en ésta actividad laboral, sino también a los usuarios del servicio y conductores que circulan por las carreteras del país.

DECIMA.

Dado que la mayoría de las unidades o autobuses, no disponen de los sistemas de seguridad (tacógrafos, retardadores de velocidad, sistemas copiloto etc.), que les permitan una conducción más segura, el gobierno debe normar y supervisar la obligatoriedad para que todos los transportistas cumplan con la instalación en sus unidades de los dispositivos en comento y sancionar el incumplimiento, retirando los permisos otorgados a los permisionarios para la explotación del servicio.

DEDIMA PRIMERA.

La policía que vigila los caminos y puentes (Policía Federal Preventiva), no debe permitir que se exceda la velocidad máxima permisible en el tramo que se trate, dado que el exceso de velocidad es otro elemento que se considera influyente en la

presentación de accidentes, ya que en la actualidad no lo hace, y los conductores que conduciendo se les encuentre fatigados, no se les deberá permitir continuar el viaje, y en consecuencia multar a las empresas o permisionarios, que en esas condiciones le permitan laborar, así como a los conductores que no acaten ésta disposición.

DÉCIMA SEGUNDA.

Dado que el alcohol y las drogas en los últimos tiempos se han vuelto un cáncer de la sociedad, y que bajo los efectos de las mismas se han encontrado a conductores conduciendo los autobuses, lo que hace suponer que tanto las empresas como las autoridades efectúan deficientemente los exámenes médicos a sus trabajadores, ni llevan a cabo programas de ayuda a los conductores que se les sorprendió bajo los efectos de dichas sustancias, y más que cancelar en definitiva su licencia de manejo, deberían de subsidiar económicamente con los programas de ayuda para que esas personas se reintegren a una vida sana y productiva, ya que las adicciones en la mayoría de los casos las adquieren como resultado de aguantar las jornadas excesivas de conducción.

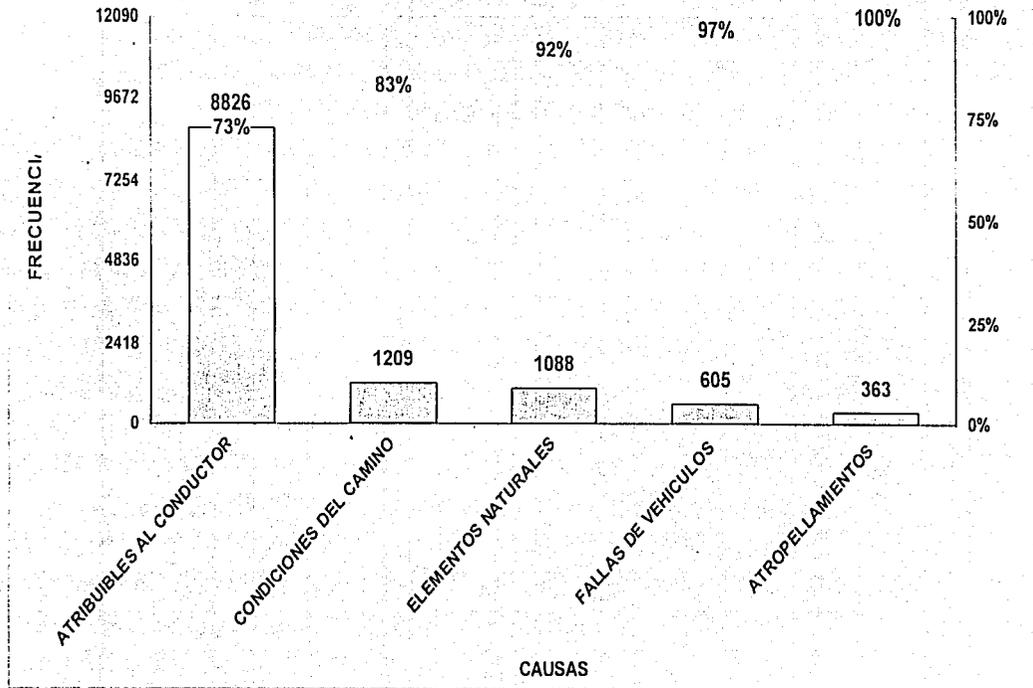
DÉCIMA TERCERA.

Todo lo anterior nos lleva a concluir, que al no estar explícitamente establecidos en las normas correspondientes, los aspectos tales como la duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera; el uso de sistemas de seguridad específicos: capacitación y adiestramiento mínima y específica del transporte, ni programas de ayuda a conductores con problemas de alcoholismo y drogadicción, motiva que las empresas se desentiendan de éstos graves problemas que propician accidentes y enfermedades de trabajo que finalmente vienen terminando con la vida de los conductores.

Anexos

ANEXO I
TOTAL DE ACCIDENTES DE 1994 a 1996
CANAPAT

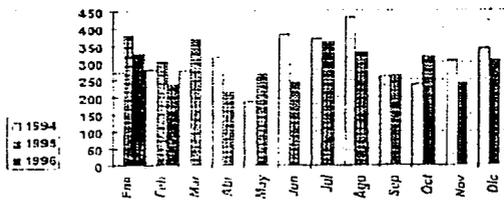
TOTAL 12090



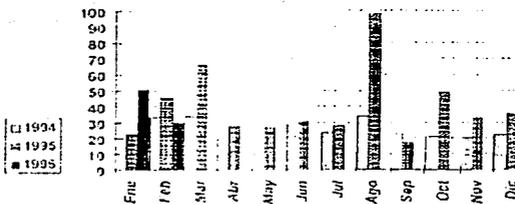
FUENTE: CAMARA NACIONAL DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT 1996)

ANEXO II

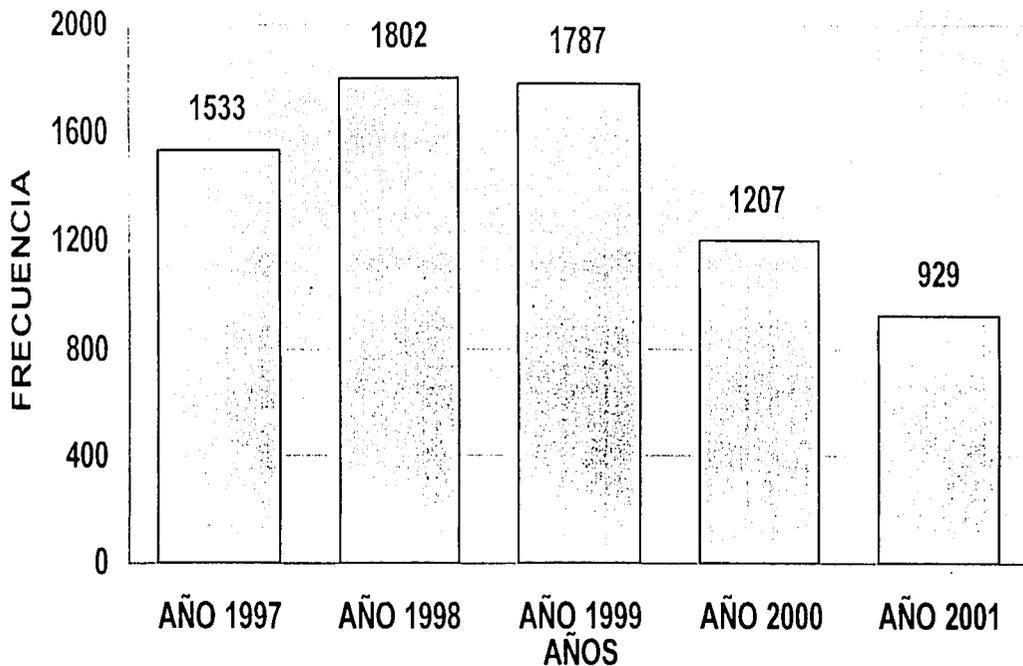
*Gráfica Comparativa de Lesionados
Durante 1994, 1995 y 1996*



*Gráfica Comparativa de Muertos
Durante 1994, 1995 y 1996*

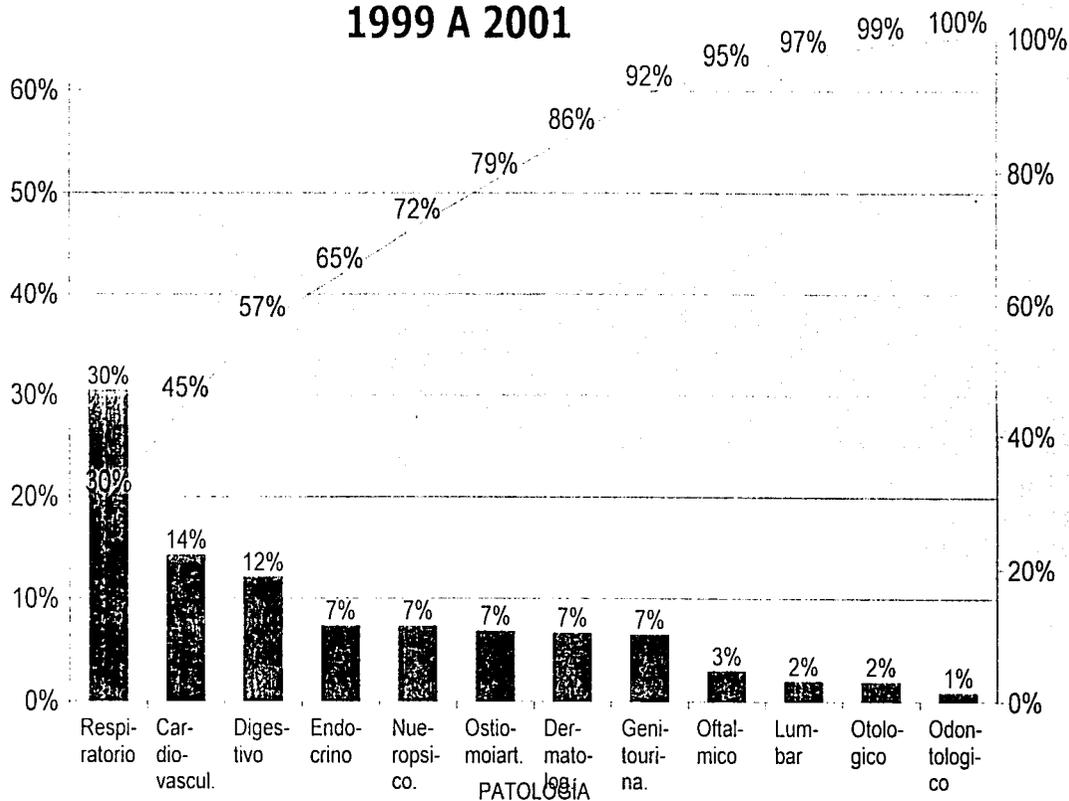


ANEXO III
COMPARATIVO DE ACCIDENTES DE AUTOBUSES 1997-
2001 TOTAL 7258



FUENTE: COORDINADOS COLÓN S.A. DE C.V. 2001

PRINCIPALES PADECIMIENTOS DE CONDUCTORES 1999 A 2001



Fuente: Coordinados Colón, S.A. de C.V.

Bibliografía

BARRY, Carr. El Movimiento Obrero y la Política en México 1910-1929. Nueva Era. Primera Edición. México. 1981.

BRISEÑO RUIZ. Alberto. Reformas al Seguro Social Golpe Parejo. Harla, Segunda Edición. México, 1993.

BRISEÑO RUIZ. Alberto. Derecho Mexicano de los Seguros Sociales. Harla. Primera Edición. México. 1987.

CAMACHO, Manuel. La Clase Obrera en la Historia de México. El Futuro Inmediato. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM. Siglo XXI, Primera Edición. México. 1980.

CANO INGELMO. Alberto José. El concepto de Accidente en el Derecho Español. BOSH. Tercera Edición. Barcelona, 1958.

CAVAZOS FLORES Baltazar. NUEVA LEY FEDERAL DEL TRABAJO TEMATIZADA Y SISTEMATIZADA. Trillas, Primera Edición. México, 1993.

CLIMEN BELTRÁN. Juan B. LEY FEDERAL DEL TRABAJO COMENTADA. Esfinge. México. 1987.

DE LA CUEVA. Mario. Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo I. Porrúa, Tercera Edición. México. 1970.

DE LA CUEVA. Mario. Derecho Mexicano del Trabajo, Tomo II. Porrúa, Tercera Edición. México. 1970.

DE BUEN LOZANO. Néstor. Derecho del Trabajo Tomo I. Porrúa, Tercera Edición. México. 1994.

DE BUEN LOZANO. Néstor. Derecho del Trabajo Tomo II. Porrúa, Tercera Edición. México, 1994.

DE BUEN LOZANO, Néstor. Derecho Procesal del Trabajo, Porrúa, Segunda Edición. México. 1990.

GERARD. A Y VEGA DE LA. A. Manual del Seguro Social. Limusa, Primera Edición. México. 1987.

GUERRERO. Euquério. Manual de Derecho del Trabajo, Porrúa, Segunda Edición. México, 1994.

HERRERA FERNANDEZ Rafael. Historia del Transporte en México AUTOBUSES. Cámara Nacional de Autotransporte, Pasaje y Turismo, México 1994.

J. KALLE, Dionicio. Los Riesgos de Trabajo Aspectos Técnicos Prácticos, Trillas. Primera Edición. México. 1985.

MENDIETA Y NUÑEZ. Lucio. El Derecho Social. Porrúa, Primera Edición. México. 1987.

MUÑOZ LOPEZ. Rafael. Implicaciones Fiscales en la Autodeterminación Patronal del Grado de Riesgo para el Pago de Cuotas al Seguro Social. Ediciones Fiscales ISEF. S.A. México. 1995.

RAMOS. Eusebio y TAPIA ORTEGA. Ana Rosa. La Teoría del Riesgo de Trabajo. Sociedad Cooperativa Manao Capac. Primera Edición. México, 1988.

SANCHEZ HERNANDEZ. Faustino y SANDOVAL TORALES, Lorenzo. Legislación Laboral y Seguridad Social Tomo III. Trillas, Primera Edición. México 1988.

SANCHEZ LEON. Gregorio. Derecho Mexicano de la Seguridad Social. Cárdenas Editor y Distribuidor. Primera Edición. México, 1987.

SANTOS AZUELA. Héctor. Elementos de Derecho de Trabajo. Porrúa, Primera Edición. México. 1994.

SANTOS AZUELA. Héctor. El Sindicalismo en México. Porrúa, Primera Edición. México. 1994.

TRUEBA URBINA. Alberto. Nuevo Derecho Internacional Social. Porrúa, Primera Edición. México. 1980.

TENA SUCK. Rafael y Húgo Italo Morales, Saldaña. Derecho de la Seguridad Social. PAC. Primera Edición. México. 1992.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Porrúa, 102a. edición. México, 1995.

Lev del Seguro Social. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1o. de abril de 1973.

Lev del Seguro Social. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 1995.

Lev de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993.

Lev del Impuesto Sobre la Renta. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1980.

Convenio 153 Convenio Sobre Duración del Trabajo y Periodos de Descanso en los Transportes por Carretera. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1979. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1982.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994.