

00721  
101

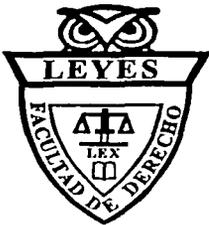


**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO  
Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

**LA RELACION LABORAL ENTRE PERMISIONARIO Y  
OPERADOR DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO**

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
**ADRIAN ISRAEL BELLO MADRIGAL**



Asesor: Lic. LEOPOLDO CARMONA GONZALEZ

MEXICO, D.F.

2003

A



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.

# PAGINACIÓN

# DISCONTINUA



ACADEMIA DE LA LEY  
 AZÚCAR  
 MEXICO

**FACULTAD DE DERECHO  
 SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO  
 Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

**INGENIERO LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ  
 DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN  
 ESCOLAR DE LA U.N.A.M.  
 FACULTAD DE DERECHO.  
 P R E S E N T E .**

Muy distinguido Señor Director

El alumno: **ADRIAN ISRAEL BELLO MADRIGAL**, con número de cuenta 93282530, inscrito en el Seminario de Derecho de Trabajo y de la Seguridad Social a mi cargo, ha elaborado su tesis profesional intitulada **"LA RELACION LABORAL ENTRE PERMISIONARIO Y OPERADOR DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO"**, bajo la dirección del LIC.. **LEOPOLDO CARMONA GONZALEZ**, para obtener el título de Licenciado en Derecho.

La **Lic. LETICIA DOMÍNGUEZ SUBIAS** en el oficio con fecha 04 de Abril del 2003, me manifiesta haber aprobado y revisado la referida tesis; por lo que con apoyo a los artículos 18, 19, 20, y 28 del vigente Reglamento de Exámenes profesionales suplico a usted ordenar la realización de los trámites tendientes a la celebración del Examen Profesional del alumno referido.

Atentamente  
**"POR MI RAZÓN PARA EL ESPÍRITU"**  
 Ciudad Universitaria, 26 de mayo del 2003.

**FACULTAD DE DERECHO**  
 LICENCIADO EN DERECHO  
 SEMINARIO DE DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
 Director del Seminario

**NOTA DE LA SECRETARIA GENERAL.** El interesado deberá iniciar para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso, caducará la autorización que ahora se le concede para someterse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserva su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedido por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaria General de la Facultad.

c.c.p.-Seminario.  
 c.c.p.- Alumno (a).

B

### **A MIS PADRES**

José Misael y Socorro

Por su amor, principal estímulo para lograr mis metas.

**GRACIAS PAPA** por enseñarme que la vida requiere de hombres rectos, fieles a sus principios y comprometidos con su profesión.

### **A MIS HERMANOS**

Norma Miriam, María del Socorro, José Misael y Tzurama Denisse.

Por la constante motivación y apoyo incondicional, este triunfo es también de ustedes, eternamente, gracias.

### **AL LICENCIADO EN DERECHO**

Leopoldo Carmona González

Por su paciencia, conocimientos y disposición, para hacer posible esta realidad, gracias de todo corazón.

**GRACIAS MAMA** por estar siempre conmigo apoyando mis sueños y convenciéndome con tu amor que es fácil alcanzarlos, ¡te amo!

### **A MIS VIEJITOS**

Encarnación, Rosario y Jesús

Porque la mejor herencia que me dejaron, fueron sus consejos y un corazón lleno de hermosos recuerdos, ¡jamás los olvidare!

# LA RELACIÓN LABORAL ENTRE PERMISIONARIO Y OPERADOR DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO

## INDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
-------------------	---

### CAPÍTULO 1. CONCEPTOS GENERALES

1.1. TRABAJADOR.....	1
1.2. PATRÓN.....	3
1.3. RELACIÓN DE TRABAJO.....	6
1.4. CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO.....	10
1.5. EMPRESA.....	16
1.6. CHOFER Y OPERADOR.....	19
1.7. PROPIETARIO O PERMISIONARIO.....	20
1.8. CONTRATO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO.....	21

### CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES

2.1. EL TRANSPORTE TERRESTRE Y EL TURISMO EN LA ANTIGÜEDAD	25
2.2. EL DERECHO TURÍSTICO MEXICANO.....	27
2.3. EL TRABAJO ESPECIAL DE AUTOTRANSPORTE.....	39
2.4. EL CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO.....	44

### **CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO**

<b>3.1.</b>	<b>CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS</b>	<b>46</b>
<b>3.2.</b>	<b>LEY FEDERAL DEL TRABAJO.....</b>	<b>67</b>
<b>3.3.</b>	<b>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.....</b>	<b>68</b>
<b>3.4.</b>	<b>REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE CARRETERAS FEDERALES.....</b>	<b>70</b>

### **CAPÍTULO 4. LA RELACIÓN LABORAL ENTRE PERMISIONARIO Y OPERADOR DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO**

<b>4.1.</b>	<b>LA FIGURA DEL PERMISIONARIO O PROPIETARIO.....</b>	<b>74</b>
<b>4.2.</b>	<b>DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO O PROPIETARIO.....</b>	<b>81</b>
<b>4.3.</b>	<b>LA FIGURA DEL OPERADOR O CHOFER.....</b>	<b>83</b>
<b>4.4.</b>	<b>DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR O CHOFER.....</b>	<b>84</b>
<b>4.5.</b>	<b>EL CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO.....</b>	<b>89</b>
<b>4.6.</b>	<b>LA AUSENCIA DE UN CONTRATO ESCRITO EN LA RELACIÓN LABORAL.....</b>	<b>91</b>
<b>4.7.</b>	<b>ELEMENTO CONFIANZA EN LA RELACIÓN LABORAL.....</b>	<b>92</b>
<b>4.8.</b>	<b>EL SALARIO EN LA RELACIÓN LABORAL.....</b>	<b>93</b>
<b>4.9.</b>	<b>LA JORNADA DE TRABAJO EN LA RELACIÓN LABORAL.....</b>	<b>102</b>
<b>4.10.</b>	<b>CAUSAS DE TERMINACIÓN DE LA RELACIÓN LABORAL.....</b>	<b>106</b>
<b>4.11.</b>	<b>OPINION PARTICULAR.....</b>	<b>108</b>
	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>111</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>113</b>

## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se abordara un tema que esperamos sea de igual interés para el lector, como lo es para nosotros. Intentaremos llevarlos de la mano en un somero análisis de los elementos que integran la relación laboral entre permisionario y operador de autotransporte de turismo.

Una relación quizá desconocida por muchos, pero que sin embargo a formado parte de nuestro vivir cotidiano, pues ¿quien no ha viajado alguna vez en un autobús de turismo?, en la excursión de la escuela o el paseo organizado por la familia, donde mayormente ni siquiera nos ocupamos de ver a la persona que lleva la conducción del mismo, solamente abordamos y disfrutamos del viaje.

Sin embargo existen muchas cosas detrás que hacen posible el disfrutar de ese servicio, y es en este trabajo donde nos daremos a la tarea de compartir y entender un poco como es posible el nacimiento de la relación laboral entre las dos figuras clave para la prestación del servicio de autotransporte de turismo.

Analizaremos los diversos conceptos que conforman dicha relación, comenzando por los básicos que contempla el derecho laboral como son; trabajador, patrón, la propia relación de trabajo y sus elementos entre otros, así como echar un vistazo en la historia del transporte en México, comprendiendo un poco su evolución hasta nuestros días y ver como a través de los años fue logrando un lugar dentro del marco jurídico de nuestro país. Comprender un poco la legislación específica que contempla y regula dicha relación laboral, partiendo desde nuestra Carta Magna, la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal así como el Reglamento de Tránsito en carreteras federales, comparando en donde sea posible la forma en

que se contemplaba anteriormente y la forma en que la encontramos en la actualidad.

Asimismo abordaremos un poco sobre los derechos, obligaciones y condiciones de trabajo que revisten la relación laboral, aportando algunos comentarios que a nuestro parecer, debieran incluirse dentro de dicha relación al momento de darle nacimiento jurídico, tal es el caso de que a pesar de que la legislación en materia de trabajo no exige la celebración de un contrato por escrito para perfeccionar la relación laboral, esta debería de exigirlo expresamente a fin de brindar mayor seguridad a las partes, especialmente al trabajador, pues en la mayoría de los casos es gente sencilla a la que le encanta su trabajo, sin importar lo desgastante que suele ser en la mayoría de las ocasiones, gente que no tiene conocimiento amplio de las disposiciones jurídicas. Así pues, el celebrar un contrato por escrito, brindaría mas tranquilidad al trabajador.

Esperando sea de interés y fácil comprensión al lector, entremos de lleno al análisis y estudio de la relación laboral existente entre permisionario y operador de autotransporte de turismo, detallando cada uno de los elementos que la conforman.

## CAPÍTULO 1. CONCEPTOS GENERALES

### 1.1. TRABAJADOR

En el presente punto se plasmarán algunas definiciones que sobre la figura del trabajador han realizado diversos doctrinarios mexicanos.

En la Ley Federal del trabajo quedó establecido que "*trabajador es la persona física que presta a otra, física o moral, un trabajo personal subordinado*" (Art. 8).

Para el maestro *Néstor de Buen Lozano*, el concepto de trabajador plasmado en la ley vigente es mas acertado que la definición dada en la ley de 1931. Hace mención que ambas definiciones solo atañen a los trabajadores asalariados. Advierte que la definición de la ley anterior adolecía del defecto de utilizar la palabra "persona", sin que se hiciera distinción, entre persona física de moral y de admitir categorías, como lo son, los trabajadores manuales y los intelectuales; misma que tacha de inexistentes, puesto que para el autor, todo trabajo entraña en cierta medida trabajo físico e intelectual.

El defecto que advierte de la definición que se propone en la ley vigente, es hacer mención de la "persona moral", expresión que ha sido rebasada ya, por la de "persona jurídica".

La posibilidad de que las personas jurídicas pudieran figurar como trabajadores, quedó enterrada después de que la nueva ley subsana dicho error cometido por el legislador; aunque el problema era meramente artificial. Sin embargo, en la práctica de las empresas mineras, de maniobras, armadores,

fletadores, consignatarios, agentes aduanales y demás personas que manejan carga en zonas federales, celebran contratos de equipo, pese a todas las disposiciones contenidas en la ley que legalmente lo impiden<sup>1</sup>.

Para *José Dávalos*, el concepto de trabajador es genérico, ya que se atribuye a todas las personas que con apego a las disposiciones legales, entregan su fuerza de trabajo al servicio de otra, y atendiendo a los lineamientos constitucionales, no admite distinción alguna. Incluso en el segundo párrafo del artículo 3º de la Ley Federal del Trabajo, comenta, que se recoge el principio de igualdad al señalar que no se pueden establecer distinciones entre los trabajadores por motivo de raza, sexo, edad, credo religioso, doctrina política o condición social.

Advierte que de la definición legal se desprende que solo la persona física es susceptible de revestir el carácter de empleado<sup>2</sup>. Considera que la naturaleza de los servicios hechos, la ejecución de los mismos y la subordinación personal en que el empleado se haya dentro del contrato de trabajo, hacen que la persona jurídica quede excluida de la posibilidad de considerarse como trabajador.

De la definición legal, es posible, según *José Dávalos*, desprender como elementos de la misma, los siguientes:

1. El trabajador siempre será persona física;
2. Esta persona física ha de prestar sus servicios a favor de otra persona que puede ser física o moral;

---

<sup>1</sup> Cfr. BUEN LOZANO, Néstor de, Derecho del trabajo, Tomo I. Decimotercera edición. Porrúa, México; 2000. Pp. 489 y 490.

<sup>2</sup> DÁVALOS José, Derecho del trabajo I, Quinta edición. Porrúa, México; 1994. P. 90. Este autor concibe como sinónimos los vocablos "trabajador" y "empleado". Coloquialmente se suele identificar con este vocablo a los trabajadores de oficina.

3. El servicio se debe prestar de forma personal;
4. El servicio que se preste será subordinado.

Finalmente concluye, que reunidos estos cuatro elementos nos encontramos en presencia de una relación laboral <sup>3</sup>.

Respecto a los sinónimos que de forma indistinta utilizan los autores para denominar al trabajador, tales como obrero, empleado, prestador de servicios o de obras, dependientes, etc, la voz "trabajador", responde con precisión a la naturaleza de este sujeto primario del derecho del trabajo, además de que unifica a aquellos trabajadores que desempeñan una labor manual o intelectual. Héctor Santos Azuela considera que este término homogéneo suprime la discriminación aún subsistente en diversos sistemas que regulan con leyes distintas a los empleados, obreros y al trabajador <sup>4</sup>.

A diferencia de José Dávalos, Santos Azuela descompone la definición en tres elementos diversos, siendo estos:

1. La persona física;
2. La prestación personal del servicio; y
3. La subordinación <sup>5</sup>.

## 1.2. PATRÓN

Este término deriva de patrono que a su vez proviene del latín Patronus. En confrontación con la figura del trabajador, el patrón representa otro de los

---

<sup>3</sup> Cfr. Idem.

<sup>4</sup> INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Novena edición. Porrúa, UNAM, México; 2001. Pp. 3694 y 3695.

<sup>5</sup> Cfr. SANTOS AZUELA, Héctor, Curso inductivo de derecho sindical y del trabajo. Porrúa, México; 1990. Pp. 59 y 60.

sujetos primarios de la relación jurídica del empleo. Es frecuente encontrarlo como una persona física, principalmente en la pequeña y micro empresa, cuando este comparte labores con los propios trabajadores, además de realizar el trabajo de supervisión. No así, en grandes sociedades, que es fácil su disolución físico-individual <sup>6</sup>.

De la misma forma en que se hizo en el punto anterior, la concepción de patrón será vista desde diversas perspectivas.

*Néstor de Buen* señala que la definición dada por el legislador en el artículo 10 de la Ley Federal del Trabajo (LFT) de cierto modo sigue la misma línea que la ley del 31<sup>7</sup>, que lo definía como toda persona física o moral que emplee el servicio de otra, en virtud de un contrato de trabajo. Actualmente la ley lo define de la siguiente forma: "*La persona física o moral que utiliza el servicio de uno o varios trabajadores*" (Art.10).

A esta definición la tacha de incompleta, toda vez que le falta hacer mención del elemento "subordinación", además de que el legislador hace caso omiso de incluir la obligación de pagar el salario.

Este autor señala que la doctrina nacional no se ha preocupado por estructurar una definición de esta figura, salvo el caso excepcional de Sánchez Alvarado y Mario de la Cueva, quien al menos es coautor de la definición legal.

Situación distinta se advierte de la doctrina extranjera; ya que para Juan D. Pozzo, "el empleador o patrón, o empresario es quien puede dirigir la

---

<sup>6</sup> Cfr. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS. Nuevo diccionario jurídico mexicano. Op. Cit. P. 2808.

<sup>7</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. P. 97. La definición que nos brindaba la ley laboral de 1931 conceptuaba al patrón en función de la previa existencia de un contrato de trabajo. Pero la ausencia de un contrato de trabajo en nada afecta la existencia y validez de un vínculo laboral, Tal y como se desprende de la lectura de los artículos 21 y 26 de la LFT.

actividad laboral de un tercero que trabaja bajo su dependencia en su beneficio mediante retribución" <sup>8</sup>.

Para Ernesto Krotoschin "...es la persona (física o jurídica) que ocupa a uno o varios trabajadores dependientes, y en cuyo interés o para cuyos fines éstos prestan servicios" <sup>9</sup>.

Para Manuel Alonso García: "Toda persona natural o jurídica que se obliga a remunerar el trabajo prestado por su cuenta haciendo suyos los frutos o productos obtenidos de la mencionada prestación".

Para finalizar, el maestro Néstor de Buen considera que la definición más completa de las anteriores es la que nos brinda Juan D. Pozzo, salvo por el hecho de que hace mención del elemento "dependencia", que resulta falso, por lo que se debe eliminar. Y tomando como base aquella definición, el célebre laborista mexicano define a la figura del patrón como "...quien puede dirigir la actividad laboral de un tercero, que trabaja en su beneficio, mediante retribución" <sup>10</sup>.

A diferencia de Néstor de Buen, Santos Azuela considera que la doctrina suele confundir el concepto de patrón, con el de empleador y el de empresario. Considera que es inadecuado hablar de empleador, puesto que sobre todo, en las grandes empresas, no es el patrón quien contrata al personal, sino, que esta función está a cargo del personal administrativo. Asimismo, señala que no se le puede confundir con la figura del empresario, toda vez que las relaciones de trabajo no son exclusivas de la empresa, sino que la misma se da dentro de

---

<sup>8</sup> POZZO, Juan D. Manual teórico práctico de derecho del trabajo, Tomo I. Ediar, Argentina; 1961. P. 150.

<sup>9</sup> KROTOSCHIN, Ernest, Tratado práctico de derecho del trabajo, Vol. I. Ediar, Argentina; 1963. Pp. 148 y 149.

<sup>10</sup> BUEN LOZANO, Néstor de. Op. Cit. Pp. 502 y 503.

otros sectores; como por ejemplo, el trabajo doméstico<sup>11</sup>, o el de los trabajadores al servicio del Estado, o de una asociación civil.

Este mismo autor advierte que la doctrina suele distinguir entre los patrones de la iniciativa privada y los del sector público. Dentro de nuestro sistema, las relaciones de trabajo burocrático fueron sustraídas del marco del derecho administrativo para regular a nivel constitucional como legal, los vínculos del Estado y otros entes de carácter público y el personal a su servicio.

Sólo en el terreno teórico, además de su carácter de persona física o jurídica, de derecho privado o público, puede estudiarse a esta figura como un mero ente fáctico o una asociación no reconocida.

Desde otra óptica, señala Santos Azuela que el estudio de esta figura si se relaciona con las diferentes ramas de la actividad económica, entonces cabría la posibilidad de hablar de patrones industriales, comerciales, artesanales, y agrícolas <sup>12</sup>.

### 1.3. RELACION DE TRABAJO

Mario de la Cueva<sup>13</sup> hace mención que la defensa de la teoría de la relación de trabajo como una situación jurídica objetiva independiente de su origen, partió de la circunstancia de que nuestro derecho del trabajo tuvo su génesis al margen del viejo derecho civil, como un derecho cuyas bases se encontraban en una decisión tomada por el pueblo, y cuyo propósito era superar en beneficio del mismo hombre, una concepción jurídica que tenía sus

<sup>11</sup> Cfr. SANTOS AZUELA. Héctor. Op. Cit. Pp. 61 y 62.

<sup>12</sup> Cfr. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Op. Cit. P. 2809.

<sup>13</sup> El motivo por el cual, se desarrolla el presente punto en base a las ideas expuestas por este célebre autor mexicano es debido a que como lo afirma Néstor de Buen Lozano, es este, el principal exponente y defensor de la teoría de la relación jurídica. Cfr. BUEN LOZANO, Néstor de. Op. Cit. P. 559.

raíces en la solución esclavista de la *locatio conductio operarum* de los jurisconsultos romanos <sup>14</sup>.

Para el maestro Mario de la Cueva: "La relación de trabajo es una situación jurídica objetiva que se crea entre el trabajador y un patrono 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 del trabajo, de los convenios internacionales, de los contratos colectivos y contratos- ley y de sus normas supletorias" <sup>15</sup>.

Este autor llega a tal conclusión después de hacerse conocedor del pensamiento de Georges Scelle y Erick Molitor, a quienes atribuye principalmente haber aportado las ideas que sirvieron para forjar la estructura de la concepción de la relación de trabajo en 1938, que serviría de base posteriormente a la Ley de 1970.

El segundo de los nombrados hace una diferenciación entre el contrato y la relación de trabajo; señalando que el primero tiene su fundamento en el acuerdo de voluntades para la prestación de un trabajo futuro, en tanto que la segunda es la prestación efectiva de un trabajo <sup>16</sup>.

Mario de la Cueva considera que la relación de trabajo es una realidad viva, que consiste en el hecho real de la prestación de un trabajo personal subordinado, prestación diaria que reafirma a diario la independencia de la relación respecto del acto o causa que le dio origen. Afirma que la realidad de

---

<sup>14</sup> Cfr. CUEVA, Mario de la, El nuevo derecho mexicano del trabajo, Tomo I. Décimosegunda edición Porrúa, México; 1998. P. 182.

<sup>15</sup> *Ibid.* P. 187.

<sup>16</sup> Cfr. *Ibid.* P.184.

una prestación no se puede destruir mediante un simple acuerdo de voluntades; ya que la realidad no se niega por declaración alguna.

Igualmente, señala que las anteriores ideas habrían de aplicarse en forma individual cada vez que una persona afirme que la realidad de la prestación de su trabajo implica la existencia de una relación de trabajo a la que ya no se puede aplicar un caduco acuerdo de voluntades del derecho civil; pero la ley aplicó de forma inmediata de la doctrina expuesta a dos grupos de trabajadores cuyas actividades estaban sometidas a las reglas del derecho civil contrarias a la realidad: los chóferes de autotransporte de servicio público, a quienes se imponía un contrato de arrendamiento de vehículo, y a los deportistas y artistas, quienes prestaban su trabajo al amparo de un contrato de prestación de servicios profesionales.

Por ello, la teoría de la relación de trabajo es una consecuencia, y un elemento vivo de la fuerza expansiva del derecho del trabajo, pues sólo ella es capaz de romper con la concepción contractualista, y extenderse a todos los miembros de la clase trabajadora <sup>17</sup>.

Es en sentido similar, y no en otro, como se manifiesta Santiago Montes de Oca, quién afirma que la relación de trabajo es la prestación del servicio en sí mismo, independientemente de la existencia del contrato de trabajo regulado por la ley; ya que si bien es cierto tiene lugar bajo el amparo del acuerdo de voluntades manifestado por el trabajador y el patrón, en dicho acuerdo, por lo general, no se pactan las condiciones bajo las cuales se va a prestar el servicio. Siendo por este motivo, que en la ley se han consignado dichas condiciones, de tal suerte que el trabajador cuente con la protección de la ley, para que llegado

---

<sup>17</sup> Cfr. *Ibid.* P. 195.

el momento ejercite los derechos que conforme a la misma le correspondan, aún sin la existencia de un contrato, oral o escrito <sup>18</sup>.

Baltasar Cavazos Flores comenta que nuestra legislación laboral es confusa, toda vez que hace referencia tanto al contrato, como a la relación laboral. El mismo señala que el contrato de trabajo se perfecciona desde el mismo instante en que las partes externan su voluntad sobre el trabajo a prestar y el salario a recibir. En cambio, la relación de trabajo surge hasta el instante en que se comience a prestar el servicio. En consecuencia afirma, que un contrato de trabajo puede existir sin que aún exista relación laboral, y que esta implica la presunción de la existencia de un contrato, aunque sea de naturaleza verbal.

Dice José Dávalos, que es suficiente que se dé una prestación personal y subordinada de un trabajo, para que exista la relación de trabajo; y al presentarse esta, se aplica al trabajador un estatuto objetivo, caracterizado por la ley, un derecho imperativo que trabaja con independencia de la voluntad de las partes. Además el derecho del trabajo no busca proteger el acuerdo de voluntades, sino al trabajo en sí; no trata de regular el intercambio de prestaciones, sino asegurar la salud y la vida del hombre, así como proporcionar al trabajador una existencia decorosa <sup>19</sup>.

Para Héctor Santos Azuela, el carácter objetivo de la relación de trabajo lo lleva a la convicción de que la empresa, democratizada, no se puede entender, como patrimonio exclusivo del patrón, por lo que de la prestación de servicios derivan derechos tan fundamentales como la estabilidad en el empleo, la antigüedad o la preferencia en caso de ascensos. Por ello, es el enrolamiento

---

<sup>18</sup> Cfr. BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago, Derecho del trabajo, Mc Graw Hill, México; 1997. P. 7.

<sup>19</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. P. 105.

del trabajador al empleo, la causa que genera la relación de trabajo, y no la voluntad, el capricho o la generosidad de los patrones <sup>20</sup>.

Finalmente Cavazos Flores concluye su exposición haciendo una clasificación en el sentido: que la relación laboral es sinalagmática, dado que supone derechos y obligaciones para ambas partes; es a título oneroso, pues el salario forma parte de su esencia; es conmutativa, pues las partes conocen de antemano todas las obligaciones y derechos; y es de tracto sucesivo, ya que sus efectos se prolongan en el tiempo, y no terminan en el acto mismo de su celebración <sup>21</sup>.

#### 1.4. CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO

Origen histórico.- Es pertinente que a manera de resumen se diga que en la época del imperio romano, la sociedad se basaba en el trabajo de los esclavos. Fue en aquella época que aparecieron dos figuras jurídicas adoptadas por nuestra codificación civil, a saber: locatio operarum y locatio operis. Entre nosotros, la primera se conoce como locación de servicios y la segunda, destajo <sup>22</sup>.

Finalmente, sobre la regulación civil del contrato de trabajo, Bermúdez Cisneros, señala que el derecho civil moderno ordena el vínculo del trabajo por medio de las normas de la locación de servicios, que asegura a las partes interesadas, en su constitución, la más amplia libertad de contratación.

Pero, como bien es sabido, la realidad se encargó de desenmascarar el individualismo jurídico. Este se basaba en el dogma de la igualdad formal. Pero

<sup>20</sup> Cfr. SANTOS AZUELA, Héctor. Op. Cit. P. 252.

<sup>21</sup> Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltasar, Causales de despido, Trillas. México; 1997. Pp. 22 y 23.

<sup>22</sup> Cfr. BERMÚDEZ CISNEROS, Miguel. Curso de derecho del trabajo, Cárdenas editor y distribuidor. México; 1996. Pp. 161.

la desigualdad real entre los hombres, resultante de la diversa situación económica de cada uno de ellos, era sancionada por el derecho, permitiendo la opresión del débil por el fuerte. Por este motivo, el Estado se vio en la necesidad de intervenir en las relaciones entre trabajadores y empleadores, con el objeto de prohibir relaciones abusivas que se practicaban bajo el manto de la libertad de contratación.

El contrato de trabajo se convierte así, en un acto de adhesión para el trabajador, quien debía o no aceptar las condiciones fijadas unilateralmente por el empleador; pero para impedir que los trabajadores sufrieran de los abusos por parte de la clase patronal, la ley concedió a los trabajadores ciertos derechos, prerrogativas y ventajas que figuran en los cuadros del civilismo; como por ejemplo, la implementación de restricciones a la libertad de estipulación del contenido del contrato de trabajo. Proliferarían tanto que esa relación pasa a ser regulada por una nueva rama del derecho que tendría su génesis dentro de un espíritu diverso, constituyéndose así el derecho del trabajo <sup>23</sup>.

Concepto.- Debido a que el trabajo humano puede ser objeto de distintos contratos, por ello, su conceptualización ofrece ciertas dificultades.

La actividad que despliega el hombre tendiente a ganarse la vida puede revestir distintas modalidades; pero para distinguir el contrato que ocupa nuestras líneas de los demás que se pueden realizar se debe encontrar una nota, o varias que lo distinguan plenamente de otras figuras afines.

Esa nota peculiar que distingue al contrato de trabajo de otros, es el estado de dependencia en que queda una de las partes frente a la otra, motivo

---

<sup>23</sup> Cfr. Ibid. P. 170.

por el cual, la definición debe contemplar dicho elemento en su contenido estructural.

Para el Francés Rouast el contrato de trabajo es "la convención por la cual una persona pone a disposición de otra su actividad profesional, de modo de trabajar bajo la dirección de ésta y en su provecho, mediante remuneración, que se llama salario" <sup>24</sup>.

Para Santiago Montes de Oca, contrato de trabajo es "el acuerdo de voluntades que se establece entre el patrón y trabajador para llevar a cabo determinada actividad – en la que la parte llamada "trabajador" puede tener o no cierta habilidad-, a cambio de un beneficio económico que le permitirá atender necesidades personales o familiares.

Por lo tanto el esfuerzo productivo derivado de la actividad desarrollada es el elemento constitutivo de la contratación, esfuerzo que puede ampliarse, disminuirse o diversificarse, sin que cambien las características de la forma en que el trabajo se realice, pues son los resultados de ese esfuerzo lo que interesa a quien contrata el servicio" <sup>25</sup>.

Para este autor, tanto la figura del contrato de trabajo, como la relación de trabajo tienen idéntico valor y características que comparten, entre las cuales están:

1. Tienen su origen en el industrialismo. Ambos conceptos se basan en los principios elementales de la justicia social y tienen como presupuesto de su fuerza obligatoria la relación desigual entre el

---

<sup>24</sup> Ibid. P. 171.

<sup>25</sup> BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago. Op. Cit. P. 7.

patrón y el trabajador, no solo al momento de su contratación, sino durante el desempeño laboral.

2. La naturaleza de ambos es jurídica o económica, que se desprende de dos elementos intrínsecos de su definición: la subordinación y el salario.
3. Las fuerzas económicas imperantes son las que regulan dichas figuras a través de la legislación.
4. En la actualidad, todos los estatutos en materia de trabajo se apoyan en las disposiciones concernientes al salario. De la misma forma, los conflictos derivados del paro o la huelga tienen en su presentación un fondo económico. Son por ello, estos factores los que han separado doctrinariamente más no en la ideología, los conceptos de contrato y relación de trabajo; la base jurídica en ambos es el factor social; pero el factor económico también lo es en la misma proporción <sup>26</sup>.

Finalmente, reza el artículo 20 LFT que "contrato individual de trabajo, cualquiera que sea su forma y denominación, es aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario".

Néstor de Buen hace un señalamiento muy acertado en el sentido de considerar a la figura del contrato de trabajo como autónoma. Afirma que la relación de trabajo puede tener su origen en la firma de un contrato.

---

<sup>26</sup> Cfr. Ibid. Pp. 8 y 9.

Concluye que la tesis de la relación de trabajo no es excluyente por sí misma, de la idea contractual; aunque la relación pudiera derivar de un acto distinto al contractual <sup>27</sup>.

Euquerio Guerrero es uno de los que consideran que la relación laboral no sustituye al contrato de trabajo, sino que lo complementa de forma innecesaria, pues considera que ya en el artículo 18 LFT derogada se presumía la existencia de un contrato de trabajo celebrado entre quien presta su servicio personal y el que lo recibe <sup>28</sup>.

Elementos del contrato de trabajo.- Para el maestro José Dávalos, dichos elementos son: el consentimiento; y el objeto posible, como los calificados de existencia; mientras que los de validez son: la capacidad; la ausencia de vicios del consentimiento; la licitud en el objeto; y la forma.

Elementos de existencia.- Consentimiento.- Debe ser manifestado por la persona física que revista el carácter de trabajador, y la persona física o moral, en el caso del patrón. Este autor señala que la manifestación de la voluntad por parte del patrón debe estar a cargo de un representante, para que nazca el contrato con todas sus consecuencias <sup>29</sup>.

Sobre el particular, cabe mencionar, que precisamente, la legislación laboral, atendiendo a la realidad social y no a la dogmática civil, no requiere para que haya contrato de la manifestación de la voluntad, ya sea verbal o escrita de un representante de la persona moral; pues como es sabido, en grandes empresas, existen empleados administrativos que sin contar con un poder de representación a nombre de la persona moral que lo ha contratado,

---

<sup>27</sup> Cfr. BUEN LOZANO, Néstor de. Op. Cit. P. 566.

<sup>28</sup> Cfr. GUERRERO, Euquerio. Op. Cit. P. 32.

<sup>29</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. P. 108.

tiene como función principal, reclutar gente para el servicio de la empresa a la cual sirve.

José Dávalos, manifiesta que aún cuando de conformidad con el artículo 20 LFT el salario es un elemento esencial del contrato y de la relación laboral, en realidad se trata de una consecuencia natural de la prestación del servicio personal subordinado. Y sobre este punto, concluye que no puede decirse que haya o no contrato o relación de trabajo por el simple hecho de que se pague un salario.

Objeto: Este puede ser directo e indirecto. Por el primero, y para el trabajador consiste en la obligación de prestar sus servicios en forma personal y subordinada; mientras que para el patrón consiste en la obligación de pagar el salario.

Personalmente no me parece claro el objeto indirecto a que alude José Dávalos, pues no encuentro la diferencia con el objeto directo <sup>30</sup>.

Elementos de validez.- Capacidad de las partes.- Fundamentalmente, el que tiene mayor importancia es el que se refiere al trabajador, toda vez que la ley prohíbe el trabajo de los menores de 14 años y el de mayores de esa edad pero menores de 16, que no hayan terminado la educación obligatoria y que no cuenten con la autorización de sus padres o tutores, del sindicato a que pertenezcan o de la Junta de Conciliación y Arbitraje, del inspector del trabajo o de la autoridad política; con fundamento en el artículo 123 constitucional, párrafo tercero; y 5 fracción I; 22 y 23 LFT. Esta barrera legal obedece a un espíritu de protección a la niñez. Además el artículo 29 de la ley laboral dispone que los menores de 18 años no podrán prestar su trabajo fuera de la república;

---

<sup>30</sup> Cfr. Ibid. P. 109.

sin embargo, exceptúa de la regla, a los artistas, deportistas, técnicos, y en general a los trabajadores especializados <sup>31</sup>.

Ausencia de vicios en el consentimiento.- El patrón tiene la posibilidad de rescindir la relación laboral sin responsabilidad de su parte, cuando ha sido engañado respecto a la capacidad y habilidades del trabajador, ya sea por éste, o por el sindicato que lo propuso. En éste supuesto, la ley sanciona con la rescisión y no con la nulidad del contrato.

Licitud en el objeto.- Para José Dávalos, el artículo 5 LFT establece las causas de ilicitud en el objeto del contrato de trabajo, pero existen otras disposiciones en donde también han sido señaladas, tales como, los artículos 133 y 135.

Forma.- A diferencia de cómo acontece en el derecho civil, la falta de forma en el contrato de trabajo no invalida al mismo, y los trabajadores conservan todos los derechos que por ley les corresponden. Los patrones tienen la obligación de cumplir con sus obligaciones y observar el cumplimiento de la ley. De hecho, el patrón puede ser sancionado por las autoridades administrativas por la omisión del contrato escrito <sup>32</sup>.

## 1.5. EMPRESA

De los anteriores, quien hace mención del término empresa, es Héctor Santos Azuela. Y aunque no es ésta, un elemento esencial dentro de la relación jurídica, así como de los conceptos antes señalados, es menester que se analice su definición, para estar mas preparados al momento de abordar el tema referente al trabajo especial de autotransporte.

<sup>31</sup> Cfr. SANTOS AZUELA, Héctor. Op. Cit. Pp. 255 y 256.

<sup>32</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. Pp. 109 - 111.

El término empresa es corrientemente empleado en Economía Política en dos sentidos, sumamente distintos: el extensivo y el restrictivo.

En el sentido restrictivo, la empresa capitalista se caracteriza por el recurso al trabajo ajeno y por el móvil lucrativo que determina su actividad. En este sentido, la empresa constituye una forma de producción, por la cual en el seno de un patrimonio, se combinan precios de los diversos factores de la producción trazados por personas ajenas al propietario, con el objeto de vender en el mercado un bien o servicio a fin de obtener un lucro monetario, que resulta de la diferencia de ambos precios.

Frente a esta acepción restrictiva, se encuentra una extensiva, por la cual, se entiende a la empresa como toda organización cuyo objeto es proveer a la producción, al cambio, a la circulación de los bienes y de los servicios. Se trata de la unidad económica y jurídica, en la cual se coordinan y agrupan los factores humanos y materiales de la actividad económica.

La concepción de empresa tampoco es ajena al derecho mercantil, y diversas definiciones se pueden escuchar de ella, según los autores de la materia, como lo son Mario Bausche Garciadiego, Raúl Cervantes Ahumada<sup>33</sup>, Roberto Mantilla Molina, Jorge Barrera Graf, entre otros.

La concepción de la empresa tampoco escapa al derecho laboral; aunque analiza el fenómeno desde otra óptica. La actividad de una empresa industrial o comercial fomenta las relaciones entre trabajadores y empleadores;

---

<sup>33</sup> Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho mercantil; "primer curso", segunda edición. Porrúa, México: 2002. Pp. 492.

no solo bajo el amparo de las relaciones individuales de trabajo, sino también a través de relaciones colectivas <sup>34</sup>.

De forma acertada, afirma Eduardo González Biedma que el término "empresa" es fácil de distinguir en la práctica, sin embargo en el campo de la elaboración jurídica ha encontrado serias dificultades para hallar su definición <sup>35</sup>.

Para los efectos de la aplicación de la Ley laboral, el artículo 16 LFT define a la empresa como la unidad económica de producción de bienes o servicios; esto es, a toda negociación donde se fabrican mercancías de cualquier especie. Y el establecimiento es la sucursal, agencia o local que forme parte de la empresa y contribuya con los fines del negocio principal.

Según el Dr. Mario de la Cueva, la comisión redactora de la Ley laboral vigente consultó algunas de las definiciones mas generalizadas de la doctrina nacional y extranjera, con la finalidad de alcanzar una mayor precisión en la que propondría.

De las consultadas, Mario de la Cueva transcribe la definición clásica de empresa que proponen los profesores Hueck – Nipperdey y la de Paúl Durand, que en su opinión es la que determinó la diferencia entre empresa y establecimiento.

Para el primero de los citados, "la empresa es la unidad de los elementos personales, materiales e inmateriales, destinada a realizar la finalidad que se propone alcanzar el empresario".

---

<sup>34</sup> Cfr. BERMÚDEZ CISNEROS, Miguel. Op. Cit. Pp. 91 y 92.

<sup>35</sup> Cfr. GONZÁLEZ BIEDMA, Eduardo, El cambio de la titularidad de la empresa en el derecho del trabajo, Ministerio del trabajo y seguridad social. España; 1989. P. 86.

Para Durand, "la empresa es la unidad económica de producción. El establecimiento es la unidad técnica de producción" <sup>36</sup>.

Si se llega a comparar la redacción del actual artículo 16 LFT y las definiciones citadas, podemos comprender porqué De la Cueva llega a tal conclusión.

## 1.6. CHÓFER Y OPERADOR

Chófer o chofer proviene del latín *chauffeur*, denominando así a la persona que por oficio conduce un automóvil <sup>37</sup>.

El término operador se puede entender una varias acepciones. Este vocablo proviene del latín *operator*, el que hace. Como adjetivo se entiende al que opera; persona que se ocupa de establecer comunicaciones no automáticas de una central telefónica; en televisión, es el técnico encargado de la parte fotográfica del rodaje; en el cine, es la persona que maneja el proyector y el equipo sonoro en la proyección de películas; para finalizar, es la persona o mecanismo que realiza determinadas acciones <sup>38</sup>.

De las anteriores definiciones se desprende que ambos términos, para nada pueden ser sinónimos, aunque coloquialmente, se llega a referir a la persona que conduce un autobús que brinda servicio público de transporte, sea de carga o de personas, como operador.

---

<sup>36</sup> CUEVA, Mario de la, El nuevo derecho mexicano del trabajo, Tomo I. Decimosegunda edición. Porrúa, México; 1990. P. 169.

<sup>37</sup> Cf. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la lengua española, Tomo a-g. Edita la Real Academia Española. España; 1992. P. 652.

<sup>38</sup> Cf. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la lengua española, Tomo h-z. Op. Cit. P. 1479.

Es frecuente que el legislador llegue a utilizar palabras de forma indistinta, y pareciera que se trata de sinónimos, sin embargo, hay que hacer el señalamiento y llamada de atención al legislador federal, en el sentido de poner mas atención en los términos que expresa en las leyes, ya que se puede dar el caso de confundir al simple lector e incluso al intérprete de la norma.

Para finalizar esta exposición, la ley laboral no conceptúa la figura del chofer y del operador, por lo que se deberá entender como sinónimos, mientras que la jurisprudencia o la misma ley no hagan señalamiento en otro sentido.

### **1.7. PROPIETARIO O PERMISIONARIO**

El estudio de estas figuras, es debido a su inclusión en el contenido del artículo 256 de la ley laboral, misma que se toma la molestia de considerar al transportista, para los efectos administrativos a que haya lugar, como permisionario. Sin embargo, es pertinente hacer el señalamiento de que la figura de la concesión, desde su concepto es propio de los servicios públicos y de los bienes pertenecientes al dominio público para su explotación; motivo por el cual; en lugar de aparecer la figura del permisionario, debiera estar la de concesionario.

Hecho este señalamiento es pertinente que se hable de la figura del propietario, la cual no creo que presente mayores problemas para el lector; sin embargo es necesario que sé de una definición de la institución en comento.

Aunque en la legislación y en la doctrina mucho se habla acerca de la propiedad, no se le da la misma importancia a la figura del propietario, tal y como se puede desprender de la lectura que se haga a los diversos libros que versan sobre la materia, e incluso a diccionarios. Aunque del mismo estudio que

sobre la propiedad se hace se puede desprender una definición de la figura del propietario.

Para Rojina Villegas, la propiedad "es el poder que una persona ejerce en forma directa o inmediata sobre una cosa para aprovecharla totalmente en sentido jurídico, siendo oponible este poder a un sujeto pasivo universal, por virtud de una relación que se origina entre el titular y dicho sujeto" <sup>39</sup>.

A su vez el código civil define la propiedad basándose para ello en su principal característica: "el propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes". De ahí, que se pueda definir la figura del propietario, como aquella persona que tiene el derecho a gozar y disponer libremente de la propiedad de un bien con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes.

#### **1.8. CONTRATO DE AUTOTRANSPORTE DE TURISMO**

Esta clase de contrato se puede ver desde varias ópticas legales. No sólo corresponde al derecho mercantil regular el contrato de transporte, aunque el enfoque que esta rama del derecho le da, es de toque mercantilista, y regula las relaciones entre el porteador y el cargador, así como otras personas vinculadas a la relación jurídica mercantil especificadas en el contrato y en el documento representativo de las mercancías (conocimiento de embarque, bill of lading, carta de porte, etc) Otra rama del derecho, que aún no tiene autonomía – el derecho turístico- brinda una definición de lo que para los propulsores de esta materia es el contrato de autotransporte de turismo; o bien, desde la óptica laboral, existe una regulación que vincula al dueño de un autobús o transporte

---

<sup>39</sup> INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Op. Cit. P. 2598.

por vía terrestre y el chofer del mismo, con la finalidad de proteger los derechos laborales de éste último frente al empresario del transporte.

Antes de entrar en materia, es pertinente desarrollar el concepto de contrato de transporte que nos brinda la doctrina mercantil y civil, por ejemplo en el derecho privado, el Código Civil proporciona un concepto de contrato de transporte, y lo define, como *"aquel por el cual alguna se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua, o por el aire, a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos..."* (Art. 2646).

De la citada definición, se puede apreciar que se hace omisión a un elemento muy importante, que consiste en la contraprestación por parte de la persona transportada o del cargador de mercaderías quien de forma incidental se menciona entre las indicaciones de la carta de porte.

Además, es preciso señalar que el Código de Comercio no nos proporciona un concepto sobre este contrato, aunque sí se haya una en la ley de navegación; Art. 106, y la Ley de Aviación Civil, Art. 55. Precisamente en la definición que nos brinda esta legislación se hace mención del permisionario o concesionario.

De las definiciones mercantiles enunciadas, el autor desprende los elementos que deben concurrir a la definición de contrato de transporte, siendo estos: a) la obligación por parte del porteador, de desplazar a una persona o cosa, y b) la obligación de la contraparte de pagar el precio del transporte.

En cuanto al transporte mercantil, algunas disposiciones de índole contractual se encuentran en el Código de Comercio, que pretende regular dos clases de transporte, a saber: el fluvial y el terrestre. Además de la existencia

de otros ordenamientos que contienen disposiciones aplicables a la materia; tales como:

1. Ley de Vías Generales de Comunicación, que contiene responsabilidades, y limitaciones en el transporte de carga; Art. 69, 71, 72, 80, 81, 83 y 84; así como responsabilidades en el transporte de pasajeros; Art. 127.
2. Realmente, los aspectos contractuales del transporte terrestre, salvo el ferrocarrilero figuran en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de 1993, y en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de 1994 <sup>40</sup>.

Clasificación.- Según Omar Olvera de Luna, el contrato de transporte terrestre se puede clasificar de diversas formas, según la óptica que se le quiera dar; así por ejemplo, cita, que según lo transportado, el contrato puede ser: de personas, mercancías o de documentos. Según el medio utilizado para efectuar la transportación, puede ser: ferroviario o caminero. Por el carácter del porteador, puede ser: publico o privado, etcétera <sup>41</sup>.

Entrando al campo del derecho turístico, del que en otro capítulo hablaremos, los propulsores de esta rama jurídica nos brindan definiciones distintas de lo que significa para ellos el transporte turístico.

Así, Enrique Pérez Bonnin, reconoce que el contrato de transporte turístico tiene el carácter de mercantil. Este contrato ha adquirido gran importancia, ya que ha pasado de ser un mero servicio de interés particular a un tráfico regulado e intervenido por el poder público que impone determinadas

<sup>40</sup> Cfr. QUINTANA ADRIANO, Elvia Arcelia (coordinadora), Diccionario de derecho mercantil, Porrúa, y UNAM. México; 2001. Pp. 154 y 155.

<sup>41</sup> Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar, Contratos mercantiles, segunda edición. Porrúa, México; 1987. P. 322.

circunstancias y supervisa su actividad. No obstante, que la regulación administrativa que convierte en muchos casos al viajero en usuario de un servicio público, no ha perdido el carácter mercantil de la explotación.

Para este autor, se puede definir al contrato de transporte "como aquel por el cual una de las partes (porteador) se obliga a trasladar de un lugar a otro, personas, mercancías o efectos, mediante una retribución" <sup>42</sup>.

Pero dado el concepto que nos brinda este autor, cabe hacerse el siguiente cuestionamiento, ¿Cuál es la diferencia para el usuario entre el contrato mercantil de transporte turístico y también el contrato mercantil de transporte en servicios generales? Por lo que hace a su naturaleza, no hay diferencia alguna; aunque si por lo que hace a sus efectos, tanto en lo referente a la concesión y los trámites para ofrecer el servicio, así como a las consecuencias derivadas del incumplimiento del contrato y las responsabilidades del porteador. En efecto, el transportista exclusivo de turismo está sometido al yugo de la Secretaría de turismo, aparte de las obligaciones generales que debe cumplir como cualquier otro transportista. Por ello, mientras el transportista general se encuentra sometido a la Ley Federal de Protección al Consumidor y a las autoridades del ramo, el transportista de turismo es fiscalizado y sancionado por la autoridad turística a quien tienen la obligación de remitir el asunto las autoridades encargadas e la aplicación de la Ley Federal de Protección al Consumidor, si ante ellas, se plantean las quejas <sup>43</sup>.

Vista la importancia de estos conceptos generales, estamos en posibilidad de analizar el siguiente capítulo.

---

<sup>42</sup> PÉREZ BONNIN, Enrique, Tratado elemental de derecho turístico, Daimon. España; 1978. P. 222.

<sup>43</sup> Cfr. *Ibid.* P. 223.

## **CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES**

### **2.1. EL TRANSPORTE TERRESTRE Y EL TURISMO EN LA ANTIGÜEDAD**

Como primer punto es conveniente que se hable, al menos, de forma resumida sobre la evolución del transporte. Se puede concebir al transporte como el medio de locomoción utilizado para desplazar gente u objetos de un lugar a otro

Históricamente, los imperios se construyeron y se engrandecieron apoyados en gran medida por el transporte y la construcción de vías de comunicación.

Tal es la importancia del transporte en la actualidad, que en aquellos países que no lo favorecen, y en los que cuentan con un mínimo de ellos, tienen una economía lenta, que en muchas ocasiones se limita al autoconsumo.

Los medios de transporte han servido para comunicar a la gente y transportar objetos a todas las latitudes de la tierra, lo que ha traído como consecuencia, la ampliación del marco económico, social y político en que se desarrolla el quehacer humano <sup>45</sup>.

Los medios de transporte, así como cualquier invento producto de la creatividad humana no han permanecido estáticos. Estos han sufrido modificaciones y mejoras, con el afán de brindarle mayor velocidad y comodidad a las actividades humanas.

---

<sup>45</sup> Cfr. TORRE, Francisco, de la, Sistemas de transporte turístico, Trillas. México; 2000. Pp. 11 y 12.

Remontándonos a los orígenes del transporte, es probable que el primer medio lo hayan constituido los animales de carga, los que por sí solos podían transportar a la gente nómada de un lugar a otro.

Una variante de este medio de transportación, lo son las carretas, diligencias o trineos jalados por animales, en las cuales se depositaban objetos y personas que tenían la necesidad de desplazarse en busca de comida o de refugio; tal es el caso de los esquimales.

Al momento en que surgió la rueda, para transportar cosas o personas más rápidamente, se presentó la necesidad de adecuar los caminos por los que éstas debieran pasar, a efecto de que resultaran funcionales. Por lo cual, los romanos desarrollaron vías adecuadas para los transportes de larga distancia vía terrestre <sup>46</sup>.

Pero el desplazamiento de personas no solo se ha debido a la búsqueda de alimento y de refugio, sino que ya más adelantados en la historia, lo empezaron a utilizar para efectos recreativos, a fin de conocer otras culturas y costumbres. En otras palabras, el desplazamiento de la gente por diversas áreas geográficas se ha convertido en una forma de esparcimiento.

La idea del turismo activo entraña la característica esencial del desplazamiento geográfico de personas, y este solo se puede efectuar mediante el uso de medios de transporte.

Es tan importante el transporte, que sin él no habría turismo. Su importancia radica en el número de turistas que visitan un país o zona determinada, tanto en forma positiva como negativa. En forma positiva, en el sentido, de que cuando se cuenta con medios de transporte cómodos y rápidos,

---

<sup>46</sup> Cfr. Ibid. Pp. 13 y 14.

se mejora el tráfico de personas hacia determinado destino. Constituye un factor negativo, cuando el transporte no reúne los elementos necesarios que demanda el turista tales como accesibilidad, comodidad y eficiencia.

Sin embargo en la actualidad el transporte vive una dualidad; así, una de sus caras la compone el servicio público de transporte, y se ofrece a cualquier tipo de persona, sin importar que ésta sea o no turista. Pero el transporte también se ofrece como un servicio turístico, siendo una de las modalidades del servicio público<sup>47</sup>.

Por este motivo es necesario que se conozca un poco, acerca del derecho turístico mexicano, sus antecedentes, y normas que regulan esta modalidad de la actividad humana tendiente al desplazamiento de personas de un lugar a otro, para un fin específico, principalmente el de recreación.

## **2.2. EL DERECHO TURÍSTICO MEXICANO**

### Antecedentes.

José Luis Villaseñor hace una exposición sucinta acerca de la evolución del derecho turístico, comenzando en el antiguo imperio romano, pasando por el mundo prehispánico, la colonia, la guerra de independencia, hasta llegar al constitucionalismo mexicano.

En la época de la Roma imperial, los ciudadanos romanos se desplazaban, principalmente en tiempo de verano, al Golfo de Nápoles y otros lugares, con propósitos de descanso y distracción; sin embargo, la gente culta se movía gracias al interés por el arte, por la educación y por la naturaleza. Para ello, se servían de carros tirados por animales si el desplazamiento lo

---

<sup>47</sup> Cfr. VILLASEÑOR DÁVALOS, José Luis, Derecho turístico mexicano, Harla, México; 1992. P. 249.

hacían por tierra, cuando era por mar, se utilizaban embarcaciones, incluso para hacer servicio de posta, brindado por el Estado, que sirvió de modelo a las empresas privadas de transporte. En Italia, la organización del transporte privado estaba en manos de gremios de transportistas, dedicados principalmente al alquiler de carros de dos y cuatro ruedas, como los iumantarú y los cisiarú.

Además se prestaban servicios de hospedaje, en inmuebles ubicados a las orillas de las vías más transitadas del imperio. Los servicios que se brindaban al transeúnte, se realizaban consensualmente, como por ejemplo, el contrato de hospedaje. A efecto de exigir la responsabilidad del incumplido, el pretor concedía al viajero una acción contra los prestadores de servicios, quienes a su vez podían excepcionarse si las cosas se destruían o perdían por causas de fuerza mayor.

Cabe resaltar que el extranjero, carecía en roma, de todo derecho, si no poseía el derecho de hospitalidad (*hospitium*) Las relaciones de hospitalidad se podían establecer entre extranjeros y ciudadanos, o entre municipios. De hecho fue la segunda de estas modalidades la que hizo progresar las relaciones internacionales de Roma, reconociendo a los ciudadanos de otros lugares, la capacidad de realizar diversos negocios jurídicos dentro de Roma y el derecho a defenderlos ante los tribunales romanos, contemplando todo esto en un tratado de comercio o de amistad celebrado entre las partes <sup>48</sup>.

En el derecho hispánico antiguo, tanto la iglesia como los soberanos se preocupaban por proteger a los viajeros. El número de peregrinos de origen francés, alemán, español e italiano incremento durante el siglo XI, alcanzando su apogeo a comienzos del XII.

---

<sup>48</sup> Cfr. Ibid. Pp. 13 y 14.

Aquellos viajeros de la época, le imprimían a sus viajes una finalidad principalmente de carácter religioso, pues eran tiempos en donde la religión se encontraba demasiado arraigada, principalmente en los europeos.

Tal es la protección que se les daba a los viajeros, que en el Fuero Juzgo, libro XI, Título III, ley II, se establecía en beneficio de los extranjeros y mercaderes, ser juzgados por sus propias leyes y por los jueces de su país de origen, cuando hubiere alguna contienda o juicio entre ellos. Otras leyes, no sólo le daban el estatus de nativo, sino que le daban una especial protección, otorgando el derecho a los romeros, a cumplir sus mandas con la seguridad de no ser perturbados en su persona o cosas, cuando utilizaban servicios de albergue y transitaban por territorio español, protegiéndolos incluso de abusos de comerciantes y autoridades locales; imponiendo graves sanciones a éstos últimos.

Asimismo se regulaba la conducta de las personas que custodiaran bienes pertenecientes a otras personas, excluyéndose la responsabilidad en caso fortuito o fuerza mayor.

El mismo sentido de estas disposiciones se puede advertir de la lectura que se haga a la primera partida, Título XXIV, leyes I, II y III, las que proporcionan la definición de peregrino o romero, y cuantas sus modalidades, así como sus privilegios e inmunidades contra decisiones que se toman por las autoridades, en el sentido de embargar o sustraer sus bienes <sup>49</sup>.

Durante la época prehispánica, no existía el derecho escrito entre los aztecas, quienes se regían por la costumbre, es decir, el derecho consuetudinario. Entre las costumbres arraigadas en aquel pueblo se encontraba la hospitalidad, misma que se ponía de manifiesto, apenas llegara

---

<sup>49</sup> Cfr. Ibid. Pp. 15 y 16.

un viajero extraño, a quien se estilaba resguardar en lugares especiales. Para el autor Héctor Manuel Romero, esta conducta tenía una doble causa en la cultura Maya, a saber: una de índole económico y otra de índole religiosa. Sobre la primera causa, se le recibía con esta hospitalidad, ya que el viajero comerciante tenía normalmente intercambio económico con los nativos, por lo que era conveniente, tanto para el comprador como para el vendedor. El aspecto religioso, se daba en virtud de que la hospitalidad, para la gente de aquella cultura se trataba de un seguro vital, para proteger a los nativos de los maleficios que venían acompañados de los viajeros; y dado que se presumía que el viajero tenía la potestad de hacer el bien o el mal, por ello se le atendía de la mejor manera posible, a fin de halagarlo y mantenerlo contento <sup>50</sup>.

Al finalizar la conquista y al iniciar la actividad comercial hispana, en las rutas principales de los territorios conquistados, se observa un creciente número de viajeros; entre los cuales se veían vagabundos y aventureros, lo cual representaba una gran carga para los nativos, quienes estaban acostumbrados a albergar y alimentar a todo extranjero. Por ello, en España, se prohibió por las Reales Ordenanzas sobre Buen Tratamiento a los Indios de la Nueva España, que se les exigiesen provisiones sin pagar por ellas. Además les prohibía que se quedaran establecidos en el lugar de los indios por más de un día, y en caso de contravención, se le multaría hasta por 50 pesos.

Entre las principales razones que motivaron estas prohibiciones, o al menos, una regulación tan proteccionista, está la de prevenir delitos de carácter económico y transgresiones de tipo moral <sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Cfr. ROMERO, Héctor Manuel, Enciclopedia mexicana de turismo, Limusa, México; 1970. Pp. 6 y 7.

<sup>51</sup> Cfr. VILLASEÑOR DÁVALOS, José Luis. Op. Cit. Pp. 18 y 19.

Para el año de 1814 en la Constitución de Apatzingán, o mejor dicho Decreto Constitucional para la Libertad de América Mexicana, en su artículo 17 se establecía:

*"Los transeúntes serán protegidos por la sociedad; pero sin tener parte en la institución de sus leyes sus personas y propiedades gozarán de la misma seguridad que los demás ciudadanos con tal que reconozcan la soberanía e independencia de la Nación y respeten la religión católica, apostólica y romana"* <sup>52</sup>.

Con posterioridad se dictaron otros documentos, en los cuales es reconocido el derecho de los extranjeros para transitar por territorio nacional, sin distinción de nacionalidad, raza o sexo, sin necesidad de pasaporte, carta de seguridad u otro requisito que se le pareciera, tales como los proyectos de Constitución de 1824 y la de 1857 <sup>53</sup>.

El derecho turístico no encontraba aún su propio cuerpo jurídico, esto se logra más concretamente en el año de 1929 con la creación de un órgano especializado en materia turística, con los conocimientos necesarios en el ámbito jurídico que permitiera brindar especial atención al turismo nacional e internacional.

Así, bajo estos lineamientos es creada la Comisión Pro-Turismo, convirtiéndose en la primera organización turística del país, misma que dependía de la Secretaría de Gobernación.

A partir de entonces, el derecho turístico presenta un crecimiento en materia de organismos encargados de su estudio y cuidado, apareciendo en

<sup>52</sup> CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, XLVI legislatura, Derechos del pueblo mexicano, "México a través de sus constituciones" Tomo III. Porrúa, México, P. 675.

<sup>53</sup> Cfr. VILLASENOR DÁVALOS, José Luis. Op. Cit. P. 22.

1933, por decreto del Ejecutivo Federal, la Comisión, el Comité Oficial y el Patronato de Turismo. En 1939, El Consejo Nacional de Turismo y la Asociación Mexicana de Turismo, organismos que tenían la principal tarea de fomentar el turismo como un medio de comunicación, enlace e intercambio de costumbres y forma de vida entre las diversas culturas dentro y fuera del territorio nacional.

Para el año de 1949, México contaba ya con la primera Ley Federal de Turismo, que suprimió a la Comisión Nacional de Turismo y otorgó facultades plenas a la Secretaría de Gobernación para el estudio, análisis y solución de problemas en materia turística, permitiendo la participación conjunta de representantes de instituciones públicas, privadas y funcionarios de algunas Secretarías de Estado, dentro del llamado Consejo Nacional de Turismo.

Después de la Ley de 1949, se promulgo una nueva Ley en 1961, misma que no ofreció cambios notorios o determinantes en su estructura, solo que puso mayor atención en lo relativo a facultades de verificación, vigilancia y sanciones a todos aquellos prestadores de servicios turísticos dentro del territorio nacional, esta ley estuvo vigente hasta 1974, año en que se promulga la Ley de Fomento al Turismo, donde el Departamento de Turismo se transforma en Secretaría de Turismo, contemplada también en la Ley Federal de Turismo de 1980.

#### Concepto de Derecho turístico.

El Dr. Acosta Romero señala que la importancia del turismo no solo radica en el número de personas que lo desarrollan y que son fuente generadora de divisas, sino también la derrama económica y el efecto multiplicador que tiene sobre otras actividades económicas, lo que crea una red de bienes y servicios que hace posible que los turistas satisfagan sus

necesidades de la mejor forma. Así es que tenemos hoteles, agencias de viajes, oficinas de información, transportes, etc.

Este contexto produce una serie de situaciones y vínculos entre las partes, y el poder público, por lo que esta actividad social requiere de una regulación concreta y específica. Cita que tratadistas como *González Alpuche* han considerado la existencia de un llamado derecho turístico, el que tiene por objeto regular una serie de conductas turísticas, que aluden a la calidad de turista, a los requisitos de desplazamiento, a la seguridad del turista, a sus bienes y las relativas a la organización turística<sup>54</sup>.

Afirma Acosta Romero que el fundamento constitucional de la actividad turística se encuentra en el artículo 11 constitucional, en donde se crea el ambiente de seguridad que garantiza al viajero el disfrute de los derechos más elementales a que tiene derecho la persona humana<sup>55</sup>, mismos que serán analizados en el siguiente capítulo.

Para Enrique Pérez Bonnin, la definición de derecho turístico grosso modo es: "el conjunto de normas a los actos que la propia normación califica de turísticos"<sup>56</sup>.

#### Concepto de Derecho Administrativo turístico.

En su libro intitulado "Curso de derecho administrativo turístico", el maestro José Fernández Álvarez nos brinda una definición de derecho

---

<sup>54</sup> Cfr. GONZÁLEZ ALPUCHE, Rafael, Temática y legislación turística, segunda edición, Asociación Nacional de Abogados, México; 1978.

<sup>55</sup> Cfr. ACOSTA ROMERO, Miguel, Segundo curso de derecho administrativo, segunda edición, Porrúa, México; 1993. Pp. 719 y 720.

<sup>56</sup> PÉREZ BONNIN, Enrique. Op. Cit. P. 84.

administrativo turístico, el cual no conlleva al estudio de todo el derecho del turismo, sino solo su aspecto administrativo.

Literalmente, su definición reza: "aquella parte del derecho administrativo especial que estudia, en sus diversas esferas, la organización administrativa del turismo, la acción administrativa de policía y de fomento del turismo y la ordenación jurídica de las empresas y actividades turísticas privadas, con el fin de favorecer aquel y tutelar estas para contribuir al mejor conocimiento de nuestra patria en sus diversos aspectos, tanto por los propios españoles como por quienes nos visitan, cuidando además de aprovechar al máximo el impacto sociocultural del turismo en cuanto fenómeno masivo e inmejorable vehículo de comprensión y estima entre las gentes, así como su repercusión en la promoción de regiones subdesarrolladas, sin olvidar sus consecuencias económicas de todo orden, singularmente respecto del fortalecimiento de nuestra balanza de pagos" <sup>57</sup>.

#### Lugar que ocupa el Derecho turístico dentro de la clasificación del derecho.

André Piatier al desarrollar el tema "El lugar del turismo en la enseñanza superior", que se publicó en suiza en el año de 1956, afirma que el turismo exige la colaboración de los científicos, a fin de encuadrarlo en la disciplina universitaria, en virtud de la importancia que tiene en la actualidad.

Para Rafael González Alpuche, el derecho turístico deriva del derecho migratorio, dando origen a una nueva institución, a la que denomina turismo.

---

<sup>57</sup> FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, José, Curso de derecho administrativo turístico, Tomo I. Nacional. Madrid; 1974. Pp. 76 y 77.

Al igual que Acosta Romero, este autor considera que el derecho turístico se funda en la libertad de tránsito y en la condición jurídica de extranjero. Así pretende demostrar el carácter jurídico del turismo; considerado como aquel desplazamiento del individuo con carácter legal, a otro Estado del que procede el turista.

Asimismo, encuadra al derecho turístico como rama del derecho internacional privado, toda vez que el turista extranjero, provoca la vivencia de relaciones internacionales, puesto que se presenta el fenómeno del conflicto de leyes, no solo entre los individuos de otras naciones, sino entre connacionales de los estados que conforman una federación. Además, el turista puede hacer valer derechos nacidos en un lugar fuera del territorio en que se encuentra en virtud de la nacionalidad que detenta <sup>58</sup>.

Este autor hace una crítica al sociólogo Luis Recansens Siches, en el sentido de que este reproduce la división clásica del derecho, en normas de derecho privado y las de derecho público, las que suele distinguir por el hecho de que las segundas son normas de carácter irrenunciable.

Para González Alpuche, no todas las normas son susceptibles de ser insertas en cualquiera de estas dos vertientes del derecho, considerando que existen algunas que pueden estar en una categoría intermedia, tales como: el derecho del trabajo; el derecho de la Seguridad Social, el derecho agrario; el derecho de la economía y el derecho turístico. La anterior afirmación la basa en el contenido de los artículos 1 y 2 de la Ley de Fomento de Turismo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1974, misma que en la actualidad se encuentra derogada.

---

<sup>58</sup> Cfr. GONZÁLEZ ALPUCHE, Rafael. Op. Cit. Pp. 563 - 565.

### Enumeración de las empresas turísticas.

En la legislación mexicana, específicamente en la Ley Federal de Turismo, en su artículo 4º, se reputan como servicios turísticos:

- a) Los hoteles, moteles, albergues, habitaciones con sistemas de tiempo compartido o de operación hotelera y demás establecimientos de hospedaje, así como campamentos y operadores de casas rodantes;
- b) agencias, subagencias y operadoras de viaje<sup>59</sup>, y operadoras de turismo;
- c) arrendadoras de automóviles, embarcaciones y otros bienes muebles y equipo destinado al turismo;
- d) transportes terrestres, marítimo, fluvial, lacustre y aéreo para el servicio exclusivo de turistas;
- e) los prestados por guías de turistas, guías chóferes y guías especializados;
- f) restaurantes cafeterías, bares, centros nocturnos y similares, con la salvedad a que se refiere el artículo 72; y
- g) los demás que la secretaría considere preponderantemente turísticos.

Una disposición que llama mucho la atención es una cuyo contenido tiene que ver con la interrelación que las Secretarías de Estado tienen para cumplir con determinadas metas y programas. Tal precepto es el artículo 26 de la misma ley, el cual dispone que la Secretaría de Turismo deberá participar con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en los programas de capacitación y

---

<sup>59</sup> Cfr. PÉREZ BONNIN, Enrique. Op. Cit. P. 110. La legislación española, las define como las empresas que constituidas bajo la forma de sociedad mercantil, ejercen actividades de mediación entre los viajeros y prestatarios de los servicios utilizados por ellos y se hallan en posesión del título- licencia expedido por el Ministerio de Información y Turismo.

adiestramiento dirigidos a trabajadores y empleados de establecimientos en los que se presten servicios turísticos <sup>60</sup>.

### Importancia del transporte turístico.

Dado que en la fracción IV del artículo 4º de la Ley Federal de Turismo reputa como servicio turístico al transporte, por agua, mar o aire, exclusivo para turistas, es importante que se hable, sobre la importancia de esta actividad para la vida nacional.

Para Francisco de la Torre la importancia del transporte turístico, se percibe en el ámbito económico, en el político y en el social.

Es evidente, que desde que el hombre comenzó a transportar, progresó en el aspecto económico, ya que relacionó su propia economía así como la de su comunidad, con sociedades lejanas.

Gracias al moderno desarrollo de los medios de transporte es posible ver importantes centros comerciales lejos de las costas o las vías fluviales, de ahí, que muchas nuevas ciudades hayan incrementado en forma considerable su población.

En la actualidad, los medios de transporte coadyuvan al desarrollo de la sociedad. A través de ellos se puede transportar todo tipo de mercancía, de su lugar de producción a otras plazas, incluso, a la gente que requiere de estos productos y servicios.

---

<sup>60</sup> Cfr. ACOSTA ROMERO, Miguel. Op. Cit. Pp. 23 y 24.

Dada su importancia, el servicio de transporte debe estar al alcance de todos los demandantes; es por ello, que el Estado vigila el monto de las tarifas, que el público usuario debe pagar para disfrutar de sus beneficios.

Debido al progreso de los transportes, es posible hacer llegar artículos provenientes de otras regiones del mundo; y desde un punto de vista turístico, cada país puede allegarse de viajeros, aprovechando sus atractivos naturales.

Hoy en día, los ferrocarriles y el autotransporte coadyuvan en la movillización de la gente; obviamente, vía terrestre; aunque también se cuenta con los medios vía aérea y marítima.

El turismo como fenómeno socio-económico no sería posible sin la existencia del transporte altamente desarrollado, o en proceso de desarrollo, como es el caso de nuestro país.

Y no solo eso, gracias al desarrollo del transporte y las vías de comunicación se ve incrementado el valor de la tierra, pues los terrenos que se encuentran incomunicados tienen un valor ínfimo, mientras que aquellos que se comunican por ferrocarril o carretera, incrementan su valor.

Por lo que hace a la importancia social, el transporte tiene repercusiones directas en el aspecto demográfico, toda vez que se ve que las poblaciones urbanas crecen a expensas de las comunidades rurales.

En la actualidad, las grandes ciudades forman los centros nerviosos de una nación, pues suelen ser el albergue de las instituciones políticas, económicas, culturales y científicas más importante de una comunidad determinada.

La existencia de los medios de transporte han hecho posible la movilización de grandes masas de una región a otra. Anteriormente los medios propiciaron la migración de una gran población de origen europeo a tierras americanas. A medida que ha pasado el tiempo las políticas de población de estos países receptores han cambiado, por lo que se han vuelto más restrictivos y selectivos en cuanto a la gente que permiten entrar a su territorio.

Finalmente, la importancia política que han desarrollado es tal, que los países que se encuentran incomunicados propician la ignorancia, la barbarie, el despotismo, la tiranía, el caciquismo, y muchos otros problemas sociales. De ahí que los gobernantes tiránicos son enemigos de las comunicaciones<sup>61</sup>.

### **2.3. EL TRABAJO ESPECIAL DE AUTOTRANSPORTE**

Enfocados específicamente a uno de los medios de transporte, es decir, el autotransporte es posible advertir que la regulación jurídica que le concierne es compleja; ya que por un lado, tiene una regulación de derecho privado, conformada por la legislación civil y mercantil. Pero debido a su importancia, y por considerarse como un servicio público, el Estado está obligado a garantizar este servicio poniéndolo al alcance de todos los pobladores, por lo que también le es aplicable la legislación administrativa. Y finalmente, como su explotación está a cargo, en la actualidad, de grandes empresarios, o en buena medida, de la iniciativa privada, los dueños o propietarios del autotransporte se vinculan con sus trabajadores mediante las disposiciones aplicables en materia laboral; siendo precisamente el tema que brevemente abordaremos en el presente punto.

Es frecuente, que los empresarios del autotransporte se vinculen con su personal, mediante la firma de contratos individuales de trabajo, principalmente

---

<sup>61</sup> Cfr. TORRE, Francisco, de la. Op. Cit. Pp. 19 - 22.

en la relación que nos ocupa, dentro de los cuales se especifican las condiciones generales en que se debe prestar el servicio personal subordinado, destacando la forma especial de calcular el salario y especial naturaleza de la jornada laboral, que no se computa como cualquier trabajo de oficina, por citar un ejemplo.

Algunas disposiciones específicas en torno a estos tópicos se contienen en el capítulo especial dedicado en la ley laboral, a estas relaciones jurídicas.

Los trabajadores del volante en servicio público han sido unos de los más olvidados por el legislador en sus proyectos y obras legislativas; olvido que fue quedando atrás hasta que lograron tener un capítulo especial dentro de la legislación laboral.

Han sido una de las clases trabajadoras más severamente criticadas, dado su comportamiento y la clase de desmanes que realizan<sup>62</sup>. Sin embargo, la gente no toma en cuenta que su comportamiento es producto de su misma actividad laboral, en ocasiones atendiendo jornadas inhumanas, notoriamente excesivas para la clase de trabajo que desempeñan, en medio del desordenado tráfico que se padece en las grandes ciudades, enfrentando a los agentes de tránsito, quienes están dispuestos a levantar toda clase de infracciones, y se ve forzado a ejecutar toda clase de suertes para cumplir el número de vueltas al circuito que se le exige, o transportar con premura a pasajeros y mercancías, o a entregar la cantidad de dinero que diariamente hay que pagar al dueño del vehículo.

---

<sup>62</sup> Cfr. BRICEÑO RUIZ, Alberto, Derecho individual del trabajo, Harla, México: 1998. P. 495. Se expresa de los conductores de vehículos de servicio público de la siguiente forma: "En estos servicios se ha multiplicado los abusos de toda clase: las mercancías se tratan con poco cuidado, las personas son objeto de múltiples desatenciones, los vehículos son maltratados, su estado mecánico e higiénico no responde a una empresa tan importante para el desarrollo económico del país. Se han convertido en foco de contaminación ambiental y los trabajadores en sujetos de impunidad. A pesar de la municipalización de algunos transportes".

En el caso específico de los operadores de autobuses de turismo, es el conducir por horas en solitarias carreteras, de noche, con las inclemencias del tiempo y siempre con la responsabilidad que conlleva el arribar a su destino o destinos con el pasaje seguro y satisfecho.

El Dr. Mario de la Cueva esta convencido, que el día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de la justicia social, y se eduque debidamente a los agentes de tránsito, quienes en la actualidad son una vergüenza nacional, solamente hasta ese momento se podrá exigir a los conductores de servicio público que presten el servicio de forma eficiente, con educación y sentido humano <sup>63</sup>.

El siguiente relato histórico, por parte del Dr. Mario de la Cueva se puede considerar con cierto valor para los efectos del presente trabajo, dado que en el mismo se hace el señalamiento sobre la evolución de las relaciones jurídicas que se han dado entre propietarios de los medios de transporte terrestre o permisionarios y los chóferes que los trabajan, haciendo especial énfasis en los taxistas.

Bajo el imperio de la antigua ley laboral, los trabajadores del volante eran desconocidos por la misma ley en esa calidad, hasta que el día 14 de febrero de 1935 el presidente Cárdenas dictó una resolución, en la cuál obligaba a los dueños de los vehículos a que celebraran un contrato de trabajo con los chóferes que utilizarán.

Esta propuesta la basó en la idea de que la clase trabajadora está compuesta por las personas que sirviéndose de su esfuerzo hacen producir el capital de otros, capital que por si solo de nada serviría.

---

<sup>63</sup> Cf. CUEVA, Mario de la, El nuevo derecho mexicano del trabajo, cuarta edición. Porrúa, México; 1987. P. 492.

A efecto de darle vida a tal decreto, para el 20 de febrero se reformó el reglamento de tránsito, exigiendo a los propietarios la exhibición del contrato de trabajo que debían celebrar con los chóferes.

Para completar un ciclo progresista, el 24 de marzo de 1936, la Suprema Corte de Justicia dictó la ejecutoria Luis Romero Real, en la que se dijo que el automóvil es una máquina destinada a producir, para la que se necesita emplear la actividad humana conocida como "trabajo" <sup>64</sup>.

En apariencia, la batalla estaba ganada para los taxistas, cuyo ejemplo resalto, a efectos de proponer una medida similar a favor de los chóferes de autotransporte de turismo. Desgraciadamente, la contraparte, logró darle la vuelta a la ley mediante una ficción basada en una figura del derecho civil, "el arrendamiento de una cosa mueble", en cuya virtud, el chofer se obligaba a pagar una renta diaria a cambio del derecho a usar el automóvil durante determinado número de horas.

Apoyando dicha postura, en el año de 1957 salió una ejecutoria de nuestro máximo tribunal, considerando que para que se considerara trabajo era necesario que el chofer prestara sus servicios bajo la dirección y dependencia del dueño, ya que si no ocurre esto, el chofer únicamente paga por el uso del vehículo.

Después de esto, fue la comisión encargada de preparar el proyecto de una nueva ley del trabajo, la que tuvo en sus manos la posibilidad de cambiar la situación jurídica de los trabajadores del volante.

Y en su artículo 258 que luego se convirtió en el 2567 se dispuso: "*Las relaciones entre los chóferes, conductores, operadores, cobradores y demás*

---

<sup>64</sup> Cfr. Ibid. P. 493.

*trabajadores que prestan el servicio a bordo de autotransportes 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".*

Y aunque los representantes empresariales no quedaron conformes con la redacción de la nueva ley, lucharon por hacer prevalecer el principio de la autonomía de la voluntad y la prevalencia del derecho civil en estas relaciones, basándose nuevamente para ello, en el argumento de la inexistencia de la subordinación, y de que el arrendatario podía utilizar el vehículo para los fines que más le conviniera.

En contra de tal argumentación la Comisión debatió en defensa del estatuto laboral, diciendo que si bien el chofer tomaba en arrendamiento el automóvil, no podía hacer con él lo que este quisiera, ya que el reglamento de tránsito de aquel momento disponía que el permisionario estaba obligado a prestar el servicio, por lo que si no lo prestaba, provocaba la cancelación del permiso.

El Dr. Mario de la Cueva basándose en esta narración afirma que el legislador retomó la postura cardenista; idea que no comparto, toda vez que para retomarla hace falta que se llegue a celebrar el contrato laboral de manera forzosa para el propietario o permisionario <sup>65</sup>.

Bajo la protección de las nuevas disposiciones (ley laboral de 1970) se encuentran comprendidos tanto los operadores de vehículos foráneos, así como

---

<sup>65</sup> Cfr. *Ibid.* Pp. 494 y 495.

los urbanos, incluyendo a los taxistas, quienes no eran cobijados durante la vigencia de la ley anterior <sup>66</sup>.

#### 2.4. EL CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO

Hablar de una historia sobre el contrato individual de trabajo no es cosa sencilla, sin embargo partiremos desde los tiempos de la sociedad Romana, cuya economía se basaba principalmente en el trabajo desempeñado por los esclavos, quienes eran propiedad de los hombres llamados libres.

Surgió entonces un problema, había que reglamentar el trabajo de los que no eran esclavos. Así surgió la figura de; la locatio conductio, que era aquel contrato por virtud del cual se prometía por cierta paga, el goce de alguna cosa, la prestación de un servicio o la realización de una obra.

De la locatio conductio, se desprendían tres modalidades: a) locatio rei, mediante la cual una de las partes se obliga a conceder a otra el uso y gozo de una cosa mediante una retribución. En donde el que concedía el bien era llamado locator y aquel que pagaba el precio era el conductor; b) locatio operarum y c) locatio operis facendi, en ambas el principal objeto del contrato era el trabajo humano.

Después de haber resaltado dentro de la narración anterior, la figura del contrato, y haberla desarrollado en el punto que antecede, tenemos que la figura del contrato individual de trabajo y su celebración forzosa entre los sujetos, se encuentra comprendido en el artículo 256 de la ley laboral vigente en nuestro país.

---

<sup>66</sup> Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltasar, Derecho laboral en Ibero América, Trillas. México; 1991. P. 619.

Por lo que solo agregaremos que a efecto de cerrar el ciclo a que se refería el presidente Cárdenas durante su mandato, referente al reconocimiento de los derechos laborales de los trabajadores del volante, no solo es necesaria la presunción del contrato de trabajo, sino que efectivamente este se celebre entre las partes de la relación laboral, toda vez que como ya ha sido claramente establecido, puede haber relación de trabajo sin que haya contrato, y puede haber este último, sin que exista la primera.

Contemplados estos antecedentes y referencias sobre el contrato individual del trabajo, estamos óptimos a desarrollar el próximo capítulo.

### CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Comenzaremos por analizar el Artículo 5º Constitucional, del cual, solo serán transcritos los párrafos que contienen texto de nuestro interés, por lo que no se trata de la redacción completa del mismo.

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

*La Ley determinará en cada Estado cuales son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo.*

*Nadie podrá ser obligado a prestar trabajos sin la justa retribución y sin su pleno consentimiento, salvo el trabajo impuesto como pena por la autoridad judicial, el cual se ajustará a lo dispuesto en las fracciones I y II del artículo 123.*

*En cuanto a los servicios públicos, solo podrán ser obligatorios, en los términos que establezcan las leyes respectivas, el de las armas y los jurados, así como el desempeño de los cargos concejiles y los de elección popular, directa o indirecta. Las funciones electorales y censales tendrán el carácter de obligatorio y gratuito, pero serán retribuidas aquellas que se realicen profesionalmente en los términos de esta Constitución y las leyes*

*correspondientes. Los servicios profesionales de índole social serán obligatorios y retribuidos en los términos de la ley y con las excepciones que esta señale"*

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

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

#### Antecedentes.

En México, desde la época de la colonia, el gobierno de España se preocupó por consagrar algunos derechos en favor de la mano de obra indígena, ante la necesidad del logro de su desarrollo en beneficio de la corona española.

A ello se debe a que durante el último tercio del siglo XVIII fuese menos la explotación de la mano de obra nativa, y se les hubiese concedido un mínimo de derechos laborales.

Pasaron los años, y fue hasta la promulgación del Estatuto Orgánico provisional de la República Mexicana de 1856, cuando por vez primera se habló de la libertad de trabajo, al establecerse en su artículo 32, la prohibición para obligar a otra persona a la prestación de servicios personales sino de forma temporal y para una empresa determinada, agregándose que la ley especial fijaría el término de los contratos a celebrarse y la naturaleza de la obra a realizar, con la especificación de las características de los miembros, con la

finalidad de impedir cualquier tipo de obligación no consentida por quien los debiera prestar.

Después de la revolución de Ayutla, y habiendo expulsado del poder al General Antonio de Santa Anna, fue convocado el Congreso Constituyente de 1856-57, con el propósito de crear un nuevo texto constitucional. Su redacción fue la causa de fuertes debates. Entre las opiniones más destacadas está la del Nigromante, quien reprochó a la Comisión dictaminadora lo siguiente:

*"El más grave de los cargos que hago a la comisión es de haber conservado la servidumbre de los jornaleros. El jornalero es un hombre que a fuerza de sus penosos y continuos trabajos arranca de la tierra, ya la espiga que alimenta, ya la seda y el oro que engalana a los pueblos... En su mano creadora el rudo instrumento se convierte en máquina y la informe piedra en magníficos palacios. Las invenciones prodigiosas de la industria se deben a un reducido número de sabios y a millones de jornaleros: dondequiera que existe un valor, allí se encuentra la efigie soberana del trabajo"*<sup>67</sup>.

Por su parte, Ignacio Vallarta, defendió su postura con base al pensamiento individualista que imperaba en aquella época, argumentando que las libertades de trabajo, de industria y comercio no podían permitir trabas; y subrayó que corresponde al interés individual, crear y dirigir toda especie de industria<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> ZARCO MATEOS, Francisco, Historia del Congreso Extraordinario Constituyente, Colegio de México, México; 1956. P. 470.

<sup>68</sup> Cfr. CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, XLVI legislatura, Derechos del pueblo mexicano, "México a través de sus constituciones" Tomo II. Artículos 5-11. Porrúa, México; 2000 P. 13.

En base a este esfuerzo, el Congreso Constituyente de 1857 fijó en el artículo 5º de aquella Constitución, los fundamentos del actual texto fundamental<sup>69</sup>.

Algunos autores constitucionalistas que han incursionado en el derecho del trabajo han expresado ciertas dudas respecto de la libertad de trabajo, por considerar que al imponer dentro del régimen liberal la ley de la oferta y la demanda el mercado laboral y el derecho del mejor dotado sobre el desigual, se presentan con frecuencia, abusos por parte del patrón en perjuicio de la clase trabajadora.

De hecho el artículo 5º estuvo a punto de quedar estructurado a la manera de un reglamento laboral, encontrando la oposición de Fernando Lizardi, quien rechazó aferradamente que al texto del artículo 5º se incorporaran derechos concretos; tales como la igualdad de salarios en igualdad de trabajo, indemnizaciones por accidentes de trabajo, entre otros. La oposición de este constituyente aplazó el estudio de esas condiciones para el momento en que se entrara al análisis de las facultades del congreso.

Después de calurosos debates, los días 26, 27 y 28 de diciembre, en las sesiones del Congreso Constituyente y tras largas horas que duraron esos debates, por fin llegaron al acuerdo de que se establecieran los referidos derechos en capítulo especial, retirando el dictamen sobre el artículo 5º y concibiendo el artículo 123 Constitucional, uno de los más importantes contemplados dentro de nuestra Carta Magna<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> Cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada y concordada, decimosexta edición. Tomo I. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Porrúa, UNAM, México; 2002. P. 113.

<sup>70</sup> Cfr. *Ibid.* Pp. 115 y 116.

### Comentario sobre su contenido.

La libertad consagrada en el artículo 5º se refiere a la industria, profesión o comercio; la cual contiene una limitación, consistente en que las mismas sean lícitas. Para los efectos del texto constitucional, la ilicitud es aquella circunstancia que va en contra de las leyes de orden público y de las buenas costumbres.

Así pues, analizando un poco el contenido de esta garantía constitucional podemos determinar que el trabajo especial de autotransporte de turismo esta permitido, siempre y cuando resulte lícito

El contenido inmoral de estas actividades depende de la moralidad que se tenga en un lugar y tiempo determinados. Pero, el ser contrarias a las normas de orden público entraña la contravención a normas que se deben observar por el interés que en ellas guarda el Estado como entidad soberana o la sociedad.

Burgoa Orihuela señala que de la correlación entre la primera parte del artículo 5º y el artículo 1º de la Carta Magna se infiere que esta libertad se extiende a todos los habitantes del país, con independencia de su condición particular.

Pero la misma constitución contempla limitaciones al ejercicio del sacerdocio, por ejemplo, contenido en la fracción VIII del artículo 130 que dispone la limitación de que para el ministerio de cualquier culto se requiere ser mexicano por nacimiento; motivo por el cual ningún extranjero o mexicano naturalizado puede desempeñar este oficio o profesión. Otra limitación referente al culto religioso va en el sentido de facultar a las legislaturas estatales para determinar el número máximo de ministros de los cultos. Con el uso de esta

facultad cabe la posibilidad de que los congresos locales puedan vedar el desempeño del sacerdocio escudándose en el argumento basado, en la satisfacción plena de las necesidades respectivas en la entidad federativa de que se trate.

Otra limitación constitucional consignada en el artículo 5º es la que ordena que la libertad de trabajo solo puede vedarse mediante una resolución judicial cuando se ataquen derechos de tercero. Advierte el maestro Burgoa que se trata de una posibilidad de limitación, misma que tiene lugar al momento en que se dicta una determinación judicial que así lo señale, dentro de un proceso que hubiese cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 14 constitucional a favor de la persona a quien se pretende menoscabar en sus garantías <sup>71</sup>.

Más que una limitación a esta garantía de libertad, lo que pretendió el Constituyente fue imponer una facultad al juzgador con el objeto de prohibir que una persona continúe en el ejercicio de una actividad perjudicial para los derechos de tercero.

Una limitación más, contenida en el artículo 5º de la Norma fundamental se advierte al momento de disponer, que el ejercicio de dicha libertad se puede vedar mediante resolución gubernativa, dictada en los términos que marca la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Esto significa que la autoridad administrativa, sin importar su jerarquía, para el ejercicio debido de esta atribución, se debe sujetar a una disposición legal en el sentido material – afirma el maestro Burgoa–, esto es, creadora, extintiva, modificativa o reguladora de situaciones jurídicas abstractas e impersonales. Así las cosas, toda autoridad gubernativa (administrativa), para limitar la libertad de industria,

---

<sup>71</sup> Cfr. BURGOA ORIHUELA, Ignacio, Diccionario de derecho constitucional, garantías y amparo, Quinta edición. Porrúa, México; 1998. P. 283.

comercio, etc, en perjuicio del gobernado, debe fundamentarse en una norma jurídica que permita dicha limitación en los casos que se prevean en ella, en vista, siempre de una posible vulneración de los derechos de la sociedad.

Finalmente cierra su exposición el celebre constitucionalista al señalar que se debe tachar de inconstitucional todo aquel precepto jurídico en que se limite dicha libertad sin que en los casos en ella contenidos se lesionen los derechos de la sociedad <sup>72</sup>.

La doctrina que se ha planteado en los anteriores párrafos no tendría sentido alguno si no tratamos de aterrizarlo a la realidad; es decir, en aquellos acontecimientos de la vida diaria, que se presentan en la práctica profesional, y en los cuales se debe aplicar todo el conocimiento legal y doctrinario aprendido en las aulas.

Por ello, el derecho a trabajar se puede ejercer libremente, siempre y cuando no se lesionen a los demás miembros de la clase trabajadora. Cuando una o más personas ejerzan su derecho en perjuicio de otros, se pondrá en conocimiento de las autoridades laborales, para que estas, oyendo a las partes, dicten la resolución que corresponda. Esto puede ocurrir en dos supuestos: cuando se atacan los derechos de otros trabajadores o cuando se ofende a la sociedad.

A modo de ejemplo, se atacan derechos de tercero, según el artículo 4º LFT cuando se sustituya o se trate de sustituir a un trabajador que haya sido separado de su empleo, y aún se encuentre pendiente la resolución por parte de la Junta de Conciliación y Arbitraje. Igualmente está prohibido sustituir a los

---

<sup>72</sup> Cfr. Ibid. P. 284.

trabajadores, y se ofende a la sociedad, con otros, cuando estos ejercen su derecho de huelga (esquiroles) <sup>73</sup>.

## ARTÍCULO 11°.

Texto.- *"Todo hombre tiene derecho para entrar en la república; salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta seguridad, pasaporte. Salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho será subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la república, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país"*.

### Antecedentes.

En la antigua edad media no se concebía la idea de la libertad de tránsito de las personas, y el tránsito de las personas siempre estaba sujeto a ciertas autorizaciones; situación que cambió a la caída de los regímenes absolutistas y el advenimiento de los Estados liberales.

En la vida de México, esta libertad quedó consagrada desde el principio de la vida independiente del Estado mexicano. Así fue plasmado por el congreso convocado por Morelos, en el texto de la Constitución de Apatzingán.

---

<sup>73</sup> Cfr. Ley Federal del Trabajo, actualizada y comentada, Décima Edición, STPS. 1996. Pp. 74 y 75. La ley solo permite el uso de esquiroles cuando los huelguistas se nieguen a prestar sus servicios tratándose de buques, aeronaves, trenes, autobuses o cualquier otro vehículo de transporte que se encuentre cubriendo una ruta, hasta llegar al punto de destino; o en los centros de salud hasta que los enfermos internados sean depositados en cualquiera otro establecimiento.

Más adelante, en la constitución centralista de 1836 se dispuso de una manera precisa la libertad para mudar de residencia hacia el extranjero; derecho que incluía la libertad de tránsito de personas y de bienes, con la sola condición de que no se deje responsabilidad de ningún género, y satisfaga por la extracción de los bienes, la cuota que establecieran las leyes.

Ya, en el proyecto de constitución de 1824 se consagraba la libertad de tránsito de forma extensa, incluso dentro del país, de igual forma, en un segundo proyecto se incluía la libertad de residencia; por lo que finalmente, el texto del mismo quedó de la siguiente forma: *"Cualquier habitante de la república tiene derecho a viajar por su territorio, de mudar de residencia cuando le convenga, y transportar fuera de ella su persona y bienes, salvo en todo caso el derecho de tercero"*.

Para el año de 1856, el Estatuto Orgánico Provisional de la República Mexicana volvió a centrar su redacción en la libertad de residencia, dejando a un lado la libertad de tránsito, especialmente, dentro del país. Finalmente, en la Constitución de 1857, se aprobó el texto propuesto en el proyecto en su artículo 16, el cual quedó como artículo 11, y que casi fue transcrito para la Constitución de 1917.

El artículo 11 tal y como lo conocemos ahora, no ha sufrido cambio alguno desde su inserción en el texto de la Constitución de 1917. El único cambio sustancial que sufrió de la del 57 a la de 1917 es el último párrafo que fue agregado, referente a los extranjeros perniciosos <sup>74</sup>.

Bullé Goyri señala que este artículo no establece libertades absolutas, sino que éstas se encuentran sujetas a ciertas limitaciones impuestas por la

---

<sup>74</sup> Cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada y concordada. Op. Cit. Pp. 168 y 169.

autoridad judicial que se deriven de responsabilidad penal o civil, y a las autoridades administrativas respectan los límites que establezcan las autoridades en materia migratoria, e incluso la misma Carta Magna es clara respecto a la expulsión de los extranjeros en los términos del artículo 33 de la norma Fundamental <sup>75</sup>.

Comenta el maestro Burgoa que la garantía consagrada en este precepto constitucional comprende cuatro libertades especiales, a saber: la libertad de salir del territorio nacional, la libertad de entrar al mismo, la de viajar dentro del territorio nacional y la de mudar de residencia o domicilio.

A diferencia de lo que manifiesta Bullé Goyri, El *Dr. Burgoa* manifiesta, aunque con sus reservas, que las libertades consagradas en dicho precepto son absolutas, o mejor dicho, incondicionales, en el sentido de que para ello no se requiere de pasaporte o salvoconducto. Sin embargo, más adelante señala las limitaciones a esta garantía constitucional.

Además hace una advertencia, en el sentido de que la libertad de tránsito consagrada en la Carta Magna, únicamente se refiere al desplazamiento físico del gobernado. Por lo que dicha libertad no comprende la prestación de servicio alguno, como lo es el transporte, el que se encuentra regido por la Ley de Vías Generales de comunicación en el orden federal y los reglamentos de tránsito por lo que a nivel local se refiere; ni excluye la potestad de las autoridades federales o locales para regular los medios de locomoción que el gobernado puede utilizar para su desplazamiento dentro del interior de la república. Esto se traduce en la facultad a favor de las autoridades para impedir que la persona se traslade dentro del territorio en vehículos que no reúnan las condiciones que en los ordenamientos legales se establezcan <sup>76</sup>.

<sup>75</sup> Cfr. Derechos del pueblo mexicano; "México a través de sus constituciones". Op. Cit. P. 1024.

<sup>76</sup> Cfr. BURGOA ORIHUELA, Ignacio. Op. Cit. P. 285.

Respecto al derecho internacional de los derechos humanos, desde la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, se consagra en el artículo 13 la libertad de tránsito en sus dos modalidades: la interna y la externa; por lo que toda persona tiene la libertad de circular libremente y elegir su residencia dentro del territorio de un Estado; y toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar al mismo.

En similares términos quedó recogida esta libertad en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de la Organización de las Naciones Unidas, adoptado en el año de 1966, ocupando el artículo No. 12, tan solo añadiéndose un nuevo elemento, para ejercer dicha libertad: *la legal estancia en el territorio de un país*. Y solo se permiten las restricciones al ejercicio de un derecho tan fundamental, para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o bien los derechos de tercero.

Este mismo contenido se le dio a un artículo de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre de 1948 y en la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 <sup>77</sup>.

Sobre el transporte turístico encontramos la presente tesis, misma que se expresa en los siguientes términos:

**"TRANSPORTES. TURISMO. QUEJA POR EXCESO DE EJECUCION.**

*El artículo 5o. constitucional otorga a todos los mexicanos el derecho a dedicarse a una actividad comercial lícita, como lo es el transporte de tipo turístico, en excursiones de tal naturaleza a cualquier punto de interés. Ahora bien, si en una sentencia que causó ejecutoria el Juez a quo concedió el amparo a ciertas empresas de transporte, con fundamento en que las*

<sup>77</sup> Cfr. Derechos del pueblo mexicano; "México a través de sus constituciones". Op. Cit. Pp. 1026 y 1027.

autoridades responsables de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les violaron la garantía de audiencia al autorizar a terceros a prestar servicios de autotransportes sin satisfacer los requisitos legales relativos a autorizaciones, concesiones o permisos, e hizo extensivo el amparo a los actos consistentes en permitir la prestación "del servicio exclusivo de turismo" en las rutas que los quejosos tienen concesionadas, esa ejecutoria se debe entender en el sentido de que las empresas de turismo no pueden prestar el servicio normal de transporte de pasajeros en las rutas de las empresas quejosas, sin satisfacer las condiciones legales para ello, ya que el sistema legal suprime en este aspecto la libre competencia y sujeta el servicio en calidad y costo a las autorizaciones de la autoridad. Pero debe entenderse también que ese amparo no prohíbe a las empresas prestadoras de servicios especiales de turismo que lo sigan prestando, pero sin que puedan pretender hacerlo en forma exclusiva, excluyendo de él a las empresas de transporte quejosas en las rutas que tienen concesionadas. O sea que las empresas quejosas podrán prestar el servicio de turismo en sus rutas, y las empresas de turismo ajenas al amparo no podrán prestar en esas rutas el servicio normal de transporte, llevando pasajeros de un punto a otro, pero sí podrán prestar en esas rutas el servicio especial de turismo, que consiste en viajes redondos a puntos de interés, sin poder pretender exclusividad sobre ese servicio. A más de que la garantía de libre viaje que consagra el artículo 11 constitucional quedaría mutilado si se prohibiese a los individuos contratar un servicio turístico de transporte para efectuar viajes redondos del tipo señalado, o si se pretendiese constituir un monopolio sobre esta actividad comercial, lo que también sería violatorio del artículo 28 de la Constitución Federal, pues no se ve que las posibles razones que hubo para suprimir la libre competencia (sin juzgar aquí sobre su constitucionalidad, en cuanto pueda la ley secundaria favorecer monopolios de transporte) en el servicio normal de llevar pasajeros y carga de un punto a otro, pueda aplicarse a los viajes turísticos de placer; ni se ve que los viajes de placer de los turistas deban o puedan venir a quedar sujetos a monopolios de

agencias de turismo favorecidas con concesiones exclusivas para explotar ese servicio comercial. Nada tendría que ganar con ello el bienestar público, ni se ve que con ese sistema se abatieron los precios o se mejorase la calidad de los servicios. Y si contra la ejecución de la mencionada sentencia de amparo interponen queja por defecto de ejecución unas empresas prestadoras de servicio de transporte turístico, atribuyendo a las autoridades actos que se traducen en impedirles en cualquier forma la prestación de ese servicio, lo que implica un exceso de ejecución de la sentencia, la falta de informe de las autoridades, de conformidad con el artículo 100 en relación con el 149 de la Ley de Amparo, establece la presunción de ser ciertos esos actos, lo que hace evidente el exceso en la ejecución de la sentencia, sin necesidad de que los recurrentes tengan concesiones o autorizaciones para prestar el servicio de turismo, ya que están ejerciendo un derecho constitucional que solo les podrá ser vedado con apoyo en una ley y respetándoles la garantía de audiencia, sin poderlos privar de ese derecho en ejecución de una sentencia dictada en un juicio de amparo en el que no fueron partes, y en el que no pudieron deducir ni defender sus derechos, y en el que la sentencia, bien entendida, no puede tener ese alcance".

#### **PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.**

*Queja 101/80. Santiago Ramírez Ortiz, Manuel Larrainzar Páez y Enrique Mora R., como Presidente, Secretario y Tesorero del Consejo de Administración de la Cooperativa Águila Azteca Dorada, S.C.L., y otras (Juicio de amparo número 866/77, promovido por Abraham Alcalá Yáñez como Gerente General de Autotransportes del Sur, S. de R. L. de C. V.) y coagraviados. 18 de marzo de 1981. Unanimidad de votos. Ponente: Guillermo Guzmán Orozco.*

*Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 145-150 Sexta Parte. Tesis: Página: 287. Tesis Aislada.*

Lo rescatable, para los efectos del presente punto, de la tesis anterior, es lo referente a la libertad de tránsito de los autobuses que son utilizados para la prestación de un servicio turístico, sin necesidad de que medie permiso o concesión, para ello. Además, siempre que la autoridad vaya a vedar ese derecho, tendrá que hacerlo respetando la garantía de audiencia del gobernado. Motivo por el cual es obligada la referencia al contenido de los artículos 14 y 16 constitucionales, mismos que se hacen indispensables para vedar el derecho al trabajo y a la libertad de tránsito, tal y como lo cita Burgoa Orihuela.

#### **ARTÍCULO 14°**

El motivo por el cuál se aborda el contenido de este precepto constitucional, es dado por el mismo maestro Burgoa quien textualmente señala:

*"Otra limitación constitucional establecida en el artículo 5 constitucional es la que consiste en que a libertad de trabajo solo podrá vedarse por determinación judicial cuando se ataquen los derechos de tercero. Más bien se trata de una posibilidad de limitación, la cual se actualiza por determinación o sentencia judicial recalda en un proceso previo en que se cumplan los requisitos contenidos en el artículo 14 constitucional a favor de aquel a quien se pretende privar de ese derecho libertario..."<sup>78</sup>.*

---

<sup>78</sup> BURGOA ORIHUELA, Ignacio. Op. Cit. P. 283.

Texto.- "A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna.

*Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.*

*En los juicios de orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito que se trata.*

*En los juicios de orden civil, la sentencia definitiva deberá ser conforme a la letra o la interpretación jurídica de la ley, y a falta de esa se fundará en los principios generales del derecho".*

Dice atinadamente Héctor Fix Zamudio que el referido precepto constitucional entraña tres derechos distintos, a saber: La prohibición de la retroactividad, la garantía de audiencia y la estricta aplicación de la ley a las resoluciones judiciales <sup>79</sup>.

Para los efectos del presente trabajo huelga comentar sobre el contenido de todos los párrafos del precepto que se analiza; tan solo nos incumbe el estudio de la garantía de audiencia; misma que se debe observar a efecto de vedar la libertad de trabajo consignada a favor del gobernado en los casos y con las condiciones que la propia ley establece, siempre apegado a estricto derecho.

---

<sup>79</sup> Cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada y concordada. Op. Cit. P. 193.

### Antecedentes.

La garantía de audiencia ha sido contemplada en la historia de México independiente, desde la promulgación de la constitución de Apatzingán (Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana), en cuyo artículo 31 se dispuso que nadie podía ser juzgado y sentenciado sin haber sido oído legalmente.

Por lo que hace únicamente, a las formalidades esenciales del procedimiento; son las que debe reunir cualquier procedimiento, y no solo el judicial, sino también el administrativo, con el objeto de brindar una verdadera defensa para los gobernados. Este requisito queda comprendido dentro del concepto angloamericano del debido proceso (due process of law), en el aspecto procesal, y que también se le conoce como derecho de defensa en la tradición española.

Señala Fix Zamudio que la jurisprudencia ha señalado que la garantía de audiencia, en cuanto a la defensa procesal, es impuesta, tanto al legislador, como a las autoridades administrativas. En el primer caso, porque al legislador le competen regular los medios de defensa que tiene el gobernado por lo que hace a la aplicación de la ley; por lo que todo ordenamiento que es omiso respecto a este requisito debe considerarse como inconstitucional.

Tocante a la autoridad administrativa, la jurisprudencia de la Suprema corte ha establecido una obligación directa de proporcionar de la defensa a los afectados, aún cuando la ley del acto no establezca ni el procedimiento ni las formalidades esenciales<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> Cfr. Ibid. P. 196.

Aunque las autoridades laborales, como lo son las Juntas de Conciliación y Arbitraje tienen el carácter de administrativas, la ley de la materia si contempla diversos procedimientos jurisdiccionales a seguir, tal y como lo disponen los artículos 870 y siguientes de la Ley Federal del Trabajo; así como el 892 y siguientes del mismo ordenamiento.

## **ARTÍCULO 16°**

El comentario a dicho artículo viene a colación, porque la libertad de trabajo puede vedarse mediante resolución gubernativa que así lo disponga, con apego a una norma jurídica que autorice dicha limitación en los casos preescritos por ella, en vista siempre, de una posible vulneración de los derechos de la sociedad.

Del referido artículo 16 solo nos interesa para los efectos de su desarrollo, el primero de sus párrafos, el cual a la letra dice:

*"Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento".*

Ovalle Favela respecto al contenido de dicho artículo comenta, que la diversidad de los orígenes del mismo, así como sus modificaciones le dan un contenido heterogéneo, por lo que dificultan su examen general. Sin embargo, es posible afirmar que los derechos fundamentales que el artículo establece se resumen en el sentido de asegurar la legalidad de los actos de autoridad; a proteger la libertad individual; a garantizar la inviolabilidad del domicilio y de las comunicaciones privadas.

Por lo que respecta a la legalidad de los actos de autoridad, sus antecedentes los encontramos en la aprobación del primer párrafo del artículo 16 por el Constituyente de 1856-57 como por el de 1916-17, aunque lamentablemente en ninguno se debatió su contenido.

De hecho, la finalidad que se perseguía con la inclusión del texto del primer párrafo era la de proteger a las personas frente a los actos arbitrarios de autoridad que fueran susceptibles de afectar la libertad, la familia, su domicilio, sus derechos, y sobre todo, actos que se vinculaban al derecho penal<sup>81</sup>.

Atento a la interpretación que sobre el precepto ha hecho nuestro máximo tribunal, las autoridades solo están facultadas para hacer lo que la ley les permite; y asimismo, dentro del sistema constitucional que nos rige, no hay autoridad alguna que pueda dictar disposición de su parte que no se base en preceptos legales; mismo que se traduce en el requisito de fundamentación y motivación que exige el artículo 16 de la Carta Magna, lo cual es una obligación para las autoridades, sin importar su jerarquía, quienes siempre debe ejecutar sus actos con apego a las disposiciones legales y a la misma Constitución. En resumen: "Las autoridades no tienen más facultades que las expresamente señaladas en la ley".

En este sentido véase la siguiente tesis jurisprudencial:

***"FUNDAMENTACION Y MOTIVACION, GARANTIA DE.***

*Para que la autoridad cumpla la garantía de legalidad que establece el artículo 16 de la Constitución Federal en cuanto a la suficiente fundamentación y motivación de sus determinaciones, en ellas debe citar el precepto legal que le sirva de apoyo y expresar los razonamientos que la llevaron a la conclusión de*

---

<sup>81</sup> Cfr. Ibid. P. 211.

*que el asunto concreto de que se trata, que las origina, encuadra en los presupuestos de la norma que invoca".*

*Amparo en revisión 8280/67. Augusto Vallejo Olivo. 24 de junio de 1968. Cinco votos.*

*Amparo en revisión 9598/67. Oscar Leonel Velasco Casas. 1o. de julio de 1968. Cinco votos.*

*Amparo en revisión 7228/67. Comisariado Ejidal del Poblado San Lorenzo Tezonco, Ixtapalapa, Distrito Federal y otros. 24 de julio de 1968. Cinco votos.*

*Amparo en revisión 3717/69. Elias Chain. 20 de febrero de 1970. Cinco votos.*

*Amparo en revisión 4115/68. Emeterio Rodríguez Romero y coags. 26 de abril de 1971. Cinco votos.*

*Instancia: Segunda Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Séptima Época. Tomo VI, Parte SCJN. Tesis: 264 Página: 178. Tesis de Jurisprudencia.*

Tenemos pues del análisis de la tesis anterior, la importancia que tienen los actos de la autoridad, pues esta siempre deberá fundamentar y motivar los mismos, es decir, tiene la obligación de decir al gobernado el motivo del acto de molestia y expresar los preceptos legales en que esta basado, a efecto de no dejar al gobernado en un estado de indefensión.

El principio de legalidad constituye uno de los pilares del Estado de derecho. Este principio tiene sus orígenes en el pensamiento de juristas y filósofos de la ilustración, para quienes la ley era la expresión de la voluntad

popular, de la razón y de la soberanía; y por lo tanto, a ella debían sujetarse los actos de autoridad <sup>82</sup>.

Principales pensadores que le dieron vida y sustento a este precepto son Montesquieu y Juan Jacobo Rousseau.

La ley a que se refiere el citado precepto es la que tiene el carácter de general, abstracta e impersonal aprobada por el órgano legislativo, cuyos miembros han sido electos mediante el sufragio libre del pueblo, al cual representan.

La diferencia esencial entre la garantía de legalidad a que nos hemos venido refiriendo y la garantía de audiencia consagrada en el artículo 14 es que ésta última es exigible solo a los actos de autoridad que priven de sus derechos a los particulares; en tanto que la garantía de legalidad es aplicable a cualquier acto de autoridad que afecte o cause alguna molestia al gobernado, sin que por ello se signifique que se les priva de sus derechos. No obstante, es conveniente aclarar que los actos de molestia se encuentran sujetos solo a la garantía de legalidad establecida en el artículo 16 constitucional; mientras que los actos privativos deben someterse a la garantía de audiencia y a la de legalidad simultáneamente.

Ovalle Favela cita a manera de ejemplo, las sentencias que dictan los tribunales, en tanto que son privativos, deben ser el resultado de un proceso jurisdiccional que respete la garantía de audiencia, con apego al artículo 14 constitucional, y deben apegarse a la legalidad señalada en alguno de los dos últimos párrafos de dicho precepto; pero como también son actos de molestia deben cumplir con la legalidad que exige el artículo 16.

---

<sup>82</sup> Cfr. Ibid. P. 212.

Finalmente, las condiciones que el artículo 16 impone para los actos de autoridad de molestia, son las siguientes: a) que consten por escrito, b) que los dicte la autoridad competente, c) que en tal documento se funde y motive la causa legal del procedimiento <sup>83</sup>.

Acerca de la garantía de legalidad en materia del trabajo encontramos la siguiente tesis jurisprudencial, que a la letra dice:

**"LAUDOS, DEBEN ANALIZAR TODAS LAS PRETENSIONES ADUCIDAS EN EL JUICIO A FIN DE SER CONGRUENTES.**

*La Junta de Conciliación y Arbitraje tiene la obligación de analizar todos y cada uno de los puntos de controversia que las partes someten a su consideración, tanto en los escritos de demanda, aclaración y contestación a la misma, así como todas y cada una de las pruebas que se ofrezcan a efecto de demostrar las pretensiones deducidas en el juicio, en caso de no hacerlo sus laudos son incongruentes y por incumplimiento de la obligación que señala el artículo 842 de la Ley Federal de Trabajo, violan la garantía de legalidad consagrada en el artículo 16 de la Constitución Federal".*

*Amparo directo 64/91. Financiera Nacional Azucarera, S.N.C. y otra. 6 de marzo de 1991. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 56/91. Marina Beatriz Avila Madera y otros. 13 de marzo de 1991. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 82/91. Teresa Valdez Cerecer. 24 de abril de 1991. Unanimidad de votos.*

---

<sup>83</sup> Cfr. Ibid. P. 213.

*Amparo directo 114/91. Jesús Armando Torres Peña y otro. 24 de abril de 1991. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 131/91. Martín Cuen Figueroa. 24 de abril de 1991. Unanimidad de votos.*

*Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Octava Época. Tomo V, Parte TCC. Tesis: 794 Página: 543. Tesis de Jurisprudencia.*

Aplicando el principio de legalidad, se desprende de la tesis que antecede, la importancia de que la autoridad al momento de emitir sus actos y más aun tratándose de resoluciones, observe invariablemente dicho principio, desde el momento de dar entrada a un escrito de demanda, hasta el momento de dictar un laudo, pues deberá existir siempre una secuencia lógica y congruente ya que de lo contrario no se estará respetando el principio de legalidad.

### **3.2. LEY FEDERAL DEL TRABAJO**

En torno a esta ley, en el capítulo primero ya se han brindado los conceptos fundamentales que para los efectos de esta exposición se deben dar, salvo, una resumida mención respecto al marco legal que rige a los trabajadores de autotransporte, cuyas disposiciones específicas las podemos ver en los artículos 256 al 264, mismas que serán objeto de análisis en el capítulo cuarto de la presente tesis.

### **3.3. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

La presente ley es obra de la iniciativa del ex presidente de México, Carlos Salinas de Gortari, y en la cual se contienen disposiciones relativas a la materia de autotransporte.

*"ART. 2o. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: ...*

- X. Servicios de autotransporte de pasajeros: El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos;*
  
- XI. Servicio de autotransporte de turismo: el que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés;..."*

A diferencia de lo que ya vimos en el derecho mercantil, de cuya naturaleza se desprende el contrato de autotransporte de turismo, según la opinión de algunos versados en la materia. Pero ello, no significa que la legislación de la materia proporcione una definición específica para este tipo de transporte, cuando ni siquiera nos puede proporcionar una de carácter genérico. Sin embargo, esta ley de carácter administrativo si se atrevió a dar una definición, al menos para los efectos de la aplicación de sus normas, diferenciándolo de otro tipo de transporte, como lo es el transporte de carga y el transporte privado.

*"ART. 8o. Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:*

- I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;..."*

Precisamente este sería el fundamento legal sobre el cual reposaría el contenido del artículo 256 de la ley laboral, cuando hace mención del permisionario, como una de las partes que componen el vínculo jurídico del trabajo de autotransportes.

*"ART. 33. Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:*

*I. De pasajeros;*

*II. De Turismo; y*

*III. De carga."*

A nuestro modo de ver, el contrato de pasajeros y el de turismo, por lógica siempre tiene como finalidad, el transporte de personas; con la única diferencia en que el transporte de turismo tiene una finalidad recreativa, cultura o educativa, además de sujetarse como ya lo hemos visto, a la fiscalización de la Secretaría de Turismo. Por ello, todo transporte de turismo es de pasajeros; pero no a la inversa, ya que no todo el transporte de pasajeros es turístico, para los efectos administrativos y legales correspondientes.

En tanto que en el CAPITULO III del mismo ordenamiento se le ha denominado "Autotransporte de Turismo". Este ordenamiento en su artículo 48 dispone:

*"ART. 48. Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de turismo, podrán ser por su destino nacionales o internacionales.*

*El servicio nacional de autotransporte de turismo se prestará en todos los caminos de jurisdicción federal sin sujeción a horarios o rutas determinadas. Dicho servicio, atendiendo a su operación y tipo de vehículos se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo".*

Esta disposición es clara en cuanto a la libertad que tiene el permisionario para transitar de acuerdo a las rutas que estime convenientes y los horarios que mejor le convengan, siempre y cuando se apegue a lo dispuesto por el reglamento de la materia.

*"ART. 49. Los permisos para prestar los servicios de autotransporte turístico autorizan a sus titulares para el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y terminales terrestres, en servicios previamente contratados."*

Por lo que hace a esta disposición, los permisos que el Estado otorga al particular con el afán de explotar una empresa que se dedique al autotransporte turístico goza de los derechos que contempla dicho numeral, siempre y cuando, los servicios en ella enunciados sean previamente contratados por el interesado.

### **3.4. REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE CARRETERAS FEDERALES**

Las siguientes disposiciones reglamentarias son de suma importancia para la prestación del servicio de autotransporte turístico, así como para los efectos laborales conducentes. Por ello es pertinente que se analice el contenido de los siguientes artículos:

*"Art. 58. Los permisionarios del servicio de autotransporte federal o transporte privado están obligados a vigilar escrupulosamente que el manejo y control efectivo de sus vehículos quede encomendado solo a conductores que*

*posean la licencia federal de conductor y cuenten con la experiencia, capacidad, pericia y condiciones físico-mentales adecuadas".*

De los anteriores requisitos a llenar por parte de un probable chofer de autotransporte turístico, el primero de ellos goza plenamente de objetividad, toda vez que la persona que no tenga la referida licencia no podrá obtener el empleo. Por lo que hace al segundo requisito; es decir, la experiencia normalmente se prueba con cartas de recomendación que extienden las empresas para las cuales ha trabajado el chofer, que pudieran servir como prueba de tal requisito. Sin embargo, los tres últimos requisitos, a saber: capacidad, pericia y condiciones físico mentales adecuadas, son sumamente subjetivistas.

Por ello, atañe al permisionario, contar con personal capacitado o que al menos cuenten con servicios que les permitan advertir de la forma más objetiva posible, si la persona que desea el empleo de chofer llena o no los requisitos antes mencionados, sin que se vulnere el derecho a la igualdad en el empleo de las personas interesadas.

Finalmente, el siguiente artículo narra sucintamente una serie de padecimientos que no son compatibles con la prestación de esta clase de trabajo, y que en un momento dado podría poner en riesgo la seguridad del conductor, como de los propios pasajeros.

*"Art. 59. Ninguna persona o empresa deberá permitir la conducción de vehículos de servicio público federal a personas que presenten cualquiera de las alteraciones siguientes:*

1.- *Afecciones Agudas. Todas las afecciones agudas de cualquier naturaleza, ya sean infecciones, parasitarias o de cualquier otro tipo y la agudización de enfermedades crónicas.*

2.- *Afecciones Crónicas:*

I.- *Corazón, vasos, riñones. Cardiopatías valvulares. Malformaciones congénitas cardíacas y aórticas. Insuficiencia cardíaca. Trastornos del ritmo. Síncope o Hipotensión ortostática. Angina de pecho. Infarto del miocardio. Pericarditis. Aortitis, aneurismas, aórticos, aneurismas arteriales en general (carótidas, tronco celático, poplíteas, cerebrales, etc.) Aneurismas arteriovenosos. Arteritis obliterantes. Flebitis. Hipertensión arterial. Nefritis crónica. Diabetes azucarada. Diabetes insípida.*

II.- *Ojo y visión.- Agudeza visual. Visión nocturna. Campos visuales. Hemianopsias, escotomas. Afaquias. Desalojamiento del globo. Trastornos de la movilidad palpebral. Reflejos pupilares. Desiguales pupilares. Daltonismo.*

III.- *Respiración. Audición.- Aparato nasofaríngeo. Obstrucción completa o incompleta de la nasofaringe. Aparato laríngeo-traqueal: Enfermedades crónicas; Disneas potadoras de cánulas traqueales; Parálisis de las cuerdas vocales. Audición: Agudeza auditiva; Zumbidos de oídos; Vértigos; Equilibrio; Nistagmo; Permeabilidad turbaria; Otitis.*

IV.- *Estado mental y psicológico.- Psicosis. Enfermedades congénitas y familiares. Trastornos de al personalidad. Síndromes cerebrales crónicos. Trastornos psico-neuróticos. Trastornos psicofisiológicos. Crisis convulsivas. Internamiento.*

V.- *Neurología y motricidad.- sistema nervioso no motor: Lesiones del cráneo y conmociones cerebrales; Hipertensión intracaneana; Meningitis*

*crónica; Parálisis general; Amnesias y dismnesias; Epilepsia; Coordinación; Temblores, espasmos, rigidez; Afasia sin hemiplejía; Sistema nervioso motor y motricidad; Fuerza muscular, estatura; Fatigabilidad; Afecciones de los sistemas nerviosos y muscular; parálisis facial; Lesiones de los nervios periféricos; Miembros superiores; Rigideces y anquilosis de los miembros superiores; Miembros inferiores, Pie y articulación tibio-tarsiana; Acotamiento de uno de los miembros superiores o inferiores; Raquis.*

*VI.- Tórax y Abdomen. Afecciones pulmonares. Tuberculosis. Cánceres. Ascitis. Hernias y eventraciones.*

*Cada uno de los títulos e incisos mencionados incluye las afecciones compatibles con la conducción de vehículos de servicio público".*

Así pues, se deberá tener el mejor de los cuidados por parte de los patrones al momento de contratar a los operadores y contar con la asesoría de personal con conocimientos en medicina, pues muchos de estos padecimientos no son notorios a simple vista y el delegar la responsabilidad de transportar seres humanos en una persona que pudiera padecer alguna de las afecciones contempladas en dicho artículo, podría traer fatales consecuencias.

Con el Análisis y comprensión de todas y cada una de las disposiciones legales aplicables a la relación laboral que estamos estudiando, tenemos mayor base de datos para entrar de lleno al estudio del siguiente capítulo.

**CAPÍTULO 4.**  
**LA RELACIÓN LABORAL ENTRE PERMISIONARIO Y OPERADOR DE**  
**AUTOTRANSPORTE DE TURISMO**

**4.1. LA FIGURA DEL PERMISIONARIO O PROPIETARIO**

A partir del concepto de permiso administrativo, se puede inferir la figura del permisionario. Y por ello es conveniente para los efectos del presente trabajo citar tal definición.

Para Olga González Espíndola, el permiso es: *"el reconocimiento a cargo de la autoridad competente de un derecho del particular, que allana la vía para el ejercicio de una actividad especial reglamentada por el Estado, o la realización de actos que ensanchan la esfera jurídica de su circunstancia"* <sup>84</sup>.

Para Ignacio Martínez Morales, el permiso es *"el acto administrativo por el cual la administración remueve obstáculos a efecto de que el particular realice una actividad, pues preexiste un derecho; por tanto, no se trata de un privilegio"* <sup>85</sup>.

De la definición se puede desprender que la figura del permisionario es: aquella persona cuyo derecho ha sido reconocido por el Estado para el ejercicio de una actividad reglamentada por éste, o el beneficiario de los actos que ensanchan su esfera jurídica. La contraparte del permisionario es el Estado.

---

<sup>84</sup> INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Op. Cit. P. 2839.

<sup>85</sup> MARTÍNEZ MORALES, Rafael I, Derecho administrativo "Diccionarios jurídico-temáticos". Segunda edición. Harla, México: 1999. P. 17.

Dado el ámbito jurídico en que se manejan los conceptos de propietario y permisionario, cabe señalar que el primero pertenece al derecho civil, y se trata de una figura que se desprende del concepto de propiedad, como ya lo hemos visto, sobre la cual está cimentado nuestro sistema económico (propiedad privada)

Por otro lado, la figura del permisionario ha sido acuñada dentro del derecho administrativo, no siendo más que el beneficiario del permiso que otorga el Estado, mediante el cual se reconoce un derecho del particular preexistente.

Por lo antes expuesto, se debe concluir que se trata de dos figuras distintas, y que quien puede tener la calidad de propietario de un autotransporte, puede revestir o no la calidad de permisionario. Para ejemplificar la anterior afirmación tenemos que una persona física es el dueño de varios camiones cuyo propósito es el de brindar el servicio de autotransporte de turismo. Sin embargo constituye junto con otras personas una sociedad a quien entrega en comodato o arrendamiento dichos muebles, para ser explotados por esta. La persona moral es la que solicita el permiso de las autoridades Federales para prestar el servicio de transporte turístico, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su reglamento, por lo que las calidades de dueño y de permisionario no convergen en la misma persona. No obstante, la persona moral podría adquirir la propiedad de los vehículos, en cuyo caso, ambas figuras serían detentadas por el mismo sujeto de derecho.

La siguiente tesis trata de encontrar el verdadero espíritu del artículo 256 de la Ley Federal del Trabajo. La que en resumen niega la posibilidad de esconder el carácter de laboral, de toda relación jurídica que pueda haber entre

un chofer de autotransporte con el permisionario o, bien con el propietario del mismo.

**"CHOFERES, RELACION DE TRABAJO ENTRE LOS, Y LOS PERMISIONARIOS O PROPIETARIOS DE AUTOTRANSPORTES DE SERVICIO PUBLICO.**

*De conformidad con el artículo 256 de la nueva Ley Federal del Trabajo, a partir de la vigencia de ésta la relación de trabajo entre choferes de vehículos de autotransporte de servicio público y el propietario o permisionario de los mismos, se conceptúa como relación laboral, ya que como se explica en la Exposición de Motivos de la misma, el pretendido arrendatario de un vehículo está sujeto a un horario fijo, tiene que seguir las instrucciones que le da el arrendador y desarrolla una actividad en beneficio del propietario, y como la existencia de los supuestos contratos de arrendamiento impedían que los choferes disfrutaran de los beneficios de la legislación del trabajo, el citado artículo 256 establece que son relaciones de trabajo y que cualquiera estipulación que desvirtúe la naturaleza de la relación jurídica, no producirá ningún efecto, ni impedirá el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados, por lo que aun cuando el patrón se excepcione afirmando que existió un contrato de arrendamiento, no lesiona la categoría de trabajador del chofer y debe conceptuarse el vínculo como de naturaleza laboral".*

**TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO**  
Amparo directo 584/75. Othón Morquecho Padilla. 28 de junio de 1977.  
Unanimidad de votos. Ponente: Jorge Martínez Delgado.

*Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 97-102 Sexta Parte. Tesis: Página: 74. Tesis Aislada.*

Lo rescatable de la tesis anterior es la conceptualización que la propia legislación le da al vínculo que nace entre el propietario de un autobús y el operador del mismo, ya que la cataloga como una relación laboral en donde existen derechos y obligaciones para ambas partes dándole al trabajador un respaldo jurídico si en determinado momento el propietario, pudiera alegar que el vínculo deriva de un contrato de arrendamiento.

Respecto del término de permisionario, que ha sido criticado, en el presente trabajo, es pertinente que se diga que al momento en que se dictó la ley laboral que nos rige, el servicio público de autotransporte se podía conceder al particular, en materia federal cuando se hacía a través de la concesión, y era materia local cuando se obtenía el permiso, con lo cual se corrobora la hipótesis, en el sentido de que el legislador laboral hizo mal, al establecer la figura del permisionario en el contenido del artículo 256, pues, igualmente era posible que figurara el concesionario. Aunque en la actualidad tal diferenciación ya no tiene sentido, dadas las nuevas disposiciones contenidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Al efecto presentamos la siguiente tesis de jurisprudencia.

***"COMPETENCIA LABORAL. CORRESPONDE A LA JUNTA LOCAL DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE CUANDO SE DEMANDA A EMPRESAS DEDICADAS AL AUTOTRANSPORTE FEDERAL QUE PRESTAN EL SERVICIO A TRAVÉS DE UN PERMISO, O BIEN, DE UNA CONCESIÓN EXPEDIDA CON ANTERIORIDAD A LA VIGENCIA DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 22 DE DICIEMBRE DE 1993), EN LOS CASOS EN QUE ÉSTA DETERMINE QUE LA MATERIA YA NO ES CONCESIONABLE, SINO QUE SÓLO REQUIERE PERMISO (MODIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS CONTENIDOS EN LAS***

**JURISPRUDENCIAS NÚMEROS 24/97, 37/97 Y 35/97, COMPILACIÓN DE 1997, TOMOS V-JUNIO Y VI-AGOSTO)**

*Una nueva reflexión acerca de los pronunciamientos establecidos en las citadas tesis jurisprudenciales y la conveniencia de establecer un criterio congruente y uniforme que defina con precisión, atendiendo al servicio prestado y a la naturaleza jurídica del acto administrativo que así lo autorice, el órgano jurisdiccional laboral competente para resolver las controversias suscitadas entre los trabajadores y las empresas que prestan el servicio público de autotransporte federal, conduce a la necesidad de realizar modificaciones a las dos primeras tesis y a la interrupción de la citada en último lugar, cuyos rubros son: 'COMPETENCIA EN MATERIA LABORAL. AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA. ES LOCAL CUANDO QUIENES REALIZAN ESA ACTIVIDAD OPERAN MEDIANTE PERMISO (LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, VIGENTE A PARTIR DE 1993); "COMPETENCIA EN MATERIA LABORAL. AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS. ES LOCAL CUANDO QUIENES REALIZAN ESA ACTIVIDAD OPERAN MEDIANTE PERMISO (LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, VIGENTE A PARTIR DE 1993) y "COMPETENCIA EN MATERIA LABORAL. ES LOCAL CUANDO NO OBRA EN AUTOS EL TÍTULO DE CONCESIÓN DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL'. La modificación que se hace en los términos del artículo 194 de la Ley de Amparo, atiende esencialmente a que el régimen jurídico de las empresas dedicadas al autotransporte federal establecido en los artículos 152 y 153, fracción V, de la Ley de Vías Generales de Comunicación (derogados), fue modificado sustancialmente por virtud de la expedición de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993), de cuyos artículos 1o., 2o., 8o. y 33 se advierte que la actividad aludida, en la actualidad, sólo requiere para su desarrollo de la obtención de un permiso administrativo, lo que evidencia la intención del*

*legislador de reconocer que la prestación de ese servicio público ya no corresponde originariamente al Estado, sino que puede ser desempeñado por los particulares cuando cumplan con los requisitos que al efecto se establecen, lo que significa que la aplicación de las leyes laborales para quienes desarrollan esa actividad corresponde a las autoridades locales. Así, aun cuando se esté en presencia de una concesión otorgada bajo la vigencia de las disposiciones anteriores y en atención, más que a la designación formal del título otorgado, a la naturaleza específica de su régimen jurídico, debe concluirse que, al margen de su alcance legal, tal documento no puede válidamente servir de base para fincar la competencia para conocer del juicio laboral en órgano distinto de las Juntas Locales de Conciliación y Arbitraje. Lo anterior se ve reforzado con el contenido del artículo sexto transitorio de la nueva ley, cuya interpretación conduce a considerar que aun cuando una concesión anterior continúe en vigor, ello sólo implica el reconocimiento de la autorización legal de las actividades de quienes prestan el servicio, facultándolos para su explotación con los mismos documentos que se encontraban vigentes al momento de la modificación de los textos legales correspondientes, pero de ninguna forma para establecer la permanencia de dos regímenes jurídicos distintos sobre un mismo objeto, que al propio tiempo motivara sendos ámbitos de jurisdicción (federal o local) para las autoridades del trabajo".*

2a./J. 66/97

*Competencia 399/97. Suscitada entre la Junta Especial Número Once de la Local de Conciliación y Arbitraje con residencia en San Nicolás de los Garza, Nuevo León y la Junta Especial Número Veinte de la Federal de Conciliación y Arbitraje en Guadalupe, Nuevo León. 17 de octubre de 1997. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Jorge Careño Rivas.*

*Competencia 414/97. Suscitada entre la Junta Especial Número Tres de la Local de Conciliación y Arbitraje en Monterrey, Nuevo León y la Junta Especial Número Veinte de la Federal de Conciliación y Arbitraje en Guadalupe, Nuevo León. 24 de octubre de 1997. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Genaro David Góngora Pimentel. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretario: Humberto Suárez Camacho.*

*Competencia 415/97. Suscitada entre la Junta Especial Número Veinte de la Federal de Conciliación y Arbitraje en Guadalupe, Nuevo León y la Junta Especial Número Tres de la Local de Conciliación y Arbitraje del Estado de Nuevo León. 24 de octubre de 1997. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Genaro David Góngora Pimentel. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretaria: Angelina Hernández Hernández.*

*Competencia 418/97. Suscitada entre la Junta Especial Número Veinte de la Federal de Conciliación y Arbitraje en Guadalupe, Nuevo León y la Junta Especial Número Tres de la Local de Conciliación y Arbitraje del Estado de Nuevo León. 24 de octubre de 1997. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Genaro David Góngora Pimentel. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretaria: Angelina Hernández Hernández.*

*Competencia 407/97. Suscitada entre la Junta Especial Número Veinte de la Federal de Conciliación y Arbitraje en Guadalupe, Nuevo León y la Junta Especial Número Once de la Local de Conciliación y Arbitraje del Estado de Nuevo León. 7 de noviembre de 1997. Unanimidad de cuatro votos: Ausente: Genaro David Góngora Pimentel. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Mercedes Rodarte Magdaleno.*

*Tesis de jurisprudencia 66/97. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión pública de diecinueve de noviembre de mil novecientos*

*noventa y siete, por unanimidad de cinco votos de los Ministros Juan Díaz Romero, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Mariano Azuela Güitrón y presidente Genaro David Góngora Pimentel.*

*Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Época: Novena Época. Tomo VII, Enero de 1998. Tesis: 2a./J. 66/97 Página: 241. Tesis de Jurisprudencia".*

De la lectura a la tesis citada con anterioridad, podemos apreciar el ámbito de competencia que la legislación vigente otorga al órgano de justicia laboral, pues explica que las Juntas Locales de Conciliación y Arbitraje están facultadas a conocer los casos de controversia, entre los trabajadores y patronos de empresas dedicadas al autotransporte federal, que operen con permiso o concesión, siempre y cuando sea anterior a la expedición de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, cuerpo jurídico que analizamos en el capítulo anterior.

#### **4.2. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO O PROPIETARIO**

Como bien dice, José Dávalos, la autonomía de la voluntad tiene una validez relativa en el derecho del trabajo; ya que esta se encuentra regulada por disposiciones establecidas por el legislador. Las obligaciones laborales no persiguen fines tan singulares como el derecho privado.

Esta clase de obligaciones no significa la exclusión de la libertad, sino que la protege y no se deja al libre arbitrio de las partes.

Dice José Dávalos, que la razón por la cual el derecho labora está compuesto de estas obligaciones, es en virtud, de que no se puede dejar a la

libre voluntad de las partes que componen la relación laboral, por la evidente desproporción de fuerzas de ambos sujetos <sup>86</sup>.

Las obligaciones de los patrones han sido clasificadas por este maestro de la facultad de derecho de la siguiente forma:

1. Obligaciones simples; las cuales se subdividen en:
  - a) De dar, Art. 132, fracción II, III, IV, V
  - b) De hacer, Art. 132 fracción VII, VIII, XI, XXII, XXIII
  - c) De no hacer; Art. 132 fracción VI, y Art. 133 y
  - d) De tolerar, Art. 132 fracción IX, X, XXIV.
  
2. Obligaciones complejas; siendo aquellas en las que se reúnen varias obligaciones simples para lograr un fin común. Entre estas tenemos las dispuestas en los artículos: 132, fracción I, XIII, XV, XVI, XVII, XXV, XXVI y XXVII <sup>87</sup>.

Digamos que las anteriores obligaciones consignadas en la ley, lo son para todos los patrones en general. Sin embargo, como se trata de una relación laboral especial, la misma ley en el artículo 263 ha establecido obligaciones especiales para el propietario o permisionario, y que son:

La primera tiene que ver con la hipótesis de retardo del viaje se llegare a prolongar, es a costa del patrón el pago de la alimentación y el hospedaje. El resto comparten el denominador común de orientarse a la obtención de la mayor seguridad posible, entre las cuales están <sup>88</sup>.

<sup>86</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. P. 257.

<sup>87</sup> Cfr. Ibid. Pp. 258.

<sup>88</sup> CUEVA, Mario de la, *El nuevo derecho mexicano del trabajo*, Op. Cit. P. 505. Para el autor, las obligaciones especiales contenidas en el capítulo relativo a los trabajadores de autotransportes son de dos especies, a saber; ya que la primera se relaciona de forma directa con la persona del trabajador, en tanto que las demás atienden a la seguridad del vehículo, de los usuarios y del público en general.

Hacer las reparaciones para avalar el buen funcionamiento de la unidad; dotar de herramienta y refacciones a los vehículos para hacer las reparaciones de emergencia que se requieran durante el viaje; y observar los reglamentos de tránsito en torno a las condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos <sup>89</sup>.

#### 4.3. LA FIGURA DEL OPERADOR O CHOFER

Este sería la parte débil de la relación laboral a que nos hemos venido refiriendo. Dado que la ley laboral es protectora de la clase trabajadora, sus normas están orientadas a la protección de la fuerza de trabajo. Esta ley es de orden público y sus disposiciones son de observancia obligatoria, sin que las partes puedan convenir la aplicación de su contenido, y en todo caso, el trabajador no puede recibir menos prestaciones que las establecidas en la propia ley.

Como ya ha sido señalado, durante la evolución de las relaciones jurídicas entre los propietarios o permisionario y los choferes y operadores de autotransporte se ha visto la pugna de ambas clases para obtener mayores beneficios para su causa.

Tal vez, los chóferes de autotransporte turístico no han sufrido tantos males como si han padecido los taxistas y trabajadores análogos. Pero ello, no obsta para mejorar las condiciones de trabajo de estos, o al menos brindarles mayor seguridad jurídica en torno a la relación que los vincula con el empresario del transporte.

Particularmente, soy de la idea, que al momento en que a los trabajadores se les brinda mayor certidumbre y la seguridad jurídica que les

---

<sup>89</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Op. Cit. Pp. 345 y 346.

permita realizar su trabajo sin miedo alguno, repercutirá favorablemente en la calidad del servicio que se presta al turista. El turista, en muchas ocasiones se lleva una mala imagen de un país determinado por la ineficiencia y falta de calidad de los servicios turísticos que se le brindan en el lugar de destino. Si todos cambiáramos una mala imagen por una favorable, seguramente redundará en nuestros ingresos y en la economía nacional.

Pese a que la ley laboral es un derecho de clase y protectora de los trabajadores, no significa que a estos no se les cargue un mínimo de obligaciones a cumplir, con la finalidad de proteger la fuente de empleo y el interés del inversionista por mantener sus negocios y mover sus capitales dentro del país.

#### **4.4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL OPERADOR O CHOFER**

Antes de señalar las obligaciones especiales a cargo de los trabajadores del autotransporte, es conveniente mencionar aquellas de carácter general que contempla la Ley Federal del Trabajo.

Este ordenamiento, en sus artículos 134 y 135 contempla obligaciones a cargo de los trabajadores, que se dividen de la siguiente forma: de dar, hacer y de no hacer.

- Paradójicamente el maestro José Dávalos, clasifica como obligación de dar, aquella que contempla a cargo del trabajador, restituir en buen estado los instrumentos y útiles que se les hubiese proporcionado para desempeñar su trabajo, señalando al final que se trata de una obligación de hacer. Art. 134 fracción IV.

- Otra obligación de hacer es aquella que impone al trabajador la de desempeñar sus funciones con intensidad, esmero y cuidado necesarios, en la forma, lugar y tiempo convenidos, tal y como lo dispone la fracción IV.
- Avisar al patrón. Las causas por las cuales se debe ausentar al trabajo, salvo caso fortuito o fuerza mayor; fracción V.
- Tiene la obligación de prestar auxilio en cualquier momento, cuando a causa de un siniestro o riesgo inminente peligran las personas o los intereses del patrón o de sus compañeros de trabajo, tal y como lo establece la fracción VIII.
- Hacer del conocimiento del patrón sobre alguna enfermedad contagiosa que padezca, con la finalidad de evitar epidemias laborales que perjudique a sus compañeros de trabajo y los intereses del patrón; fracción XI.
- Avisar al patrón o su representante, de las deficiencias que advierta, a efecto de evitar daños y perjuicios a los intereses y vidas de sus compañeros o del patrón <sup>90</sup>.
- Guardar escrupulosamente los secretos técnicos comerciales y de fabricación de los productos; y los asuntos administrativos reservados de la empresa; Artículo 134 fracción XIII.

Entre las obligaciones de no hacer se encuentran las siguientes:

---

<sup>90</sup> Cfr. Ibid. Pp. 262 y 263.

- Está prohibido para los trabajadores, desplegar conductas que pongan en peligro su seguridad, la de sus compañeros, así como el trabajo de terceras personas, o el de los establecimientos o lugares de trabajo; Art. 135 fracción I.
- Faltar al trabajo injustificadamente o sin permiso del patrón, tal y como lo asienta la fracción II.
- Sustraer de la empresa, herramienta, materia prima o elaborada; fracción III.
- Presentarse al trabajo en estado de embriaguez o bajo la influencia de algún narcótico o droga enervante, excepto si se tratara de su consumo por la prescripción de un médico; fracciones IV y V.
- Portar armas de cualquier especie durante las horas de trabajo, salvo que por su naturaleza, esto sea necesario. Se exceptúan también las punzantes o punzocortantes que formen parte de la herramienta de trabajo; fracción V.
- Suspender las labores sin el consentimiento del patrón; fracción VII.
- Realizar colectas en los centros de trabajo; fracción VIII.
- Utilizar la herramienta y objetos suministrados por el patrón para una cosa distinta para la cual estuvieren destinados; fracción IX.
- Realizar cualquier clase de propaganda dentro del establecimiento de trabajo; fracción X.

Así como a los patrones se les ha impuesto una serie de obligaciones complejas, lo mismo acontece para los trabajadores, siendo estas:

- Una obligación de este tipo, lo constituye aquella que impone al trabajador la obligación de observar todas las disposiciones laborales que le sean aplicables;
- Debe observar todas las medidas preventivas e higiénicas que establezcan las autoridades competentes, así como las que indiquen los patrones para la protección y seguridad personal de los trabajadores; Art. 134 fracción II.
- Desempeñar el trabajo bajo la dirección del patrón o de su representante, a cuya autoridad estás subordinado; Art. 134 fracción III.
- Debe observar durante la jornada laboral, un buen comportamiento; siendo esta obligación de carácter moral; por lo que debe abstenerse de ejecutar actos inmorales dentro del establecimiento, o presentarse en estado de embriaguez, o portar armas durante el trabajo; con las excepciones ya mencionadas; Art. 134 fracción VII.
- Deberá someterse a los reconocimientos médicos previstos en el reglamento interior de trabajo y demás normas vigentes de la empresa, a efecto de comprobar que no padece enfermedad de trabajo contagiosa e incurable; Art. 134 fracción X.
- Para finalizar, tenemos el deber de fidelidad, que se impone al trabajador a efecto de que no compita deslealmente contra su propio patrón.

En ese sentido se ha sentado jurisprudencia, para algunos autores, como el maestro José Dávalos no significa competencia desleal por parte del trabajador, cuando presta sus servicios, desarrollando el mismo tipo de actividad, en dos o más empresas distintas.

La deslealtad se concibe como el acto de un trabajador al servicio de una empresa, que desarrolla la misma actividad en detrimento de su patrón; tal vez, estableciendo una empresa del mismo giro que constituya una competencia para su propio patrón. Es sumamente importante que no se utilicen avances científicos o secretos de una empresa originario en beneficio de otra distinta<sup>91</sup>.

Por lo que hace a las obligaciones y prohibiciones de los trabajadores del autotransporte, Mario de la Cueva comenta que el contenido de los artículos 261 y 262 atienden a la seguridad de los transportes, aunque también agrega una prohibición dirigida a evitar fraudes a la empresa y una obligación de cortesía hacia el pasaje.

El primero de los artículos citados contiene dos tipos de prohibiciones; una tocante a la seguridad del vehículo, de los pasajeros y de la carga, como lo es el no consumo de bebidas alcohólicas, durante la jornada de trabajo y durante el lapso de 12 horas anteriores a la iniciación del viaje, ni de narcóticos o drogas enervantes, dentro o fuera de las horas de trabajo, salvo prescripción médica, circunstancia que el trabajador debe hacer del conocimiento del empleador antes de iniciar un viaje. Otra medida, es la de proteger los intereses de la empresa, cuando se dispone la prohibición para recibir carga o pasaje fuera de los sitios señalados por la empresa para estos fines.

En estricto sentido, obligaciones, a cargo de los choferes es la de tratar al pasaje cortésmente y con esmero, así como tratar la carga con precaución.

---

<sup>91</sup> Cfr. Ibid. Pp. 264 - 266.

Otras que le impone la ley, pero con una finalidad distinta, son las de someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las normas de trabajo; cuidar el mantenimiento de los vehículos, así como avisar al patrón sobre los desperfectos que se adviertan; hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan su conocimiento y la herramienta de que dispongan, o en caso de ser posible, conducir el vehículo al poblado más cercano a efecto de ingresar el vehículo a un taller en donde se compongan las averías; y observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones de carácter técnico que dicten las autoridades o el patrón <sup>92</sup>.

#### 4.5. EL CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABAJO

Muchos autores, tales como Baltasar Cavazos Flores hace una comparación entre el contrato laboral y el que opera en materia civil, haciendo una distinción entre ambos, por la forma en que opera la autonomía de la voluntad en ambos.

En materia laboral, reconocen, que por tratarse de un derecho de clase, concediendo a los trabajadores derechos irrenunciables, estos no pueden ser objeto de negociación.

De hecho, la falta de un contrato escrito es imputable siempre al patrón, además de establecer la presunción de la existencia de un contrato de trabajo entre el que presta un servicio personal y subordinado y aquel que lo recibe.

Entre las obligaciones no negociables que ha establecido el legislador en la legislación laboral, están las concernientes a la jornada máxima y el salario mínimo. En tal virtud, a la falta de un contrato individual de trabajo, no trae

---

<sup>92</sup> Cfr. CUEVA, Mario de la. El nuevo derecho mexicano del trabajo. Op. Cit. Pp. 505 y 506.

aparejada la nulidad del mismo, ya que la ley establece un salario mínimo legal y una jornada máxima <sup>93</sup>.

Tal y como lo establece el artículo 24 de la LFT, las condiciones generales de trabajo, se deben hacer constar por escrito; cuando no existen contratos colectivos aplicables, se harán dos ejemplares por lo menos, los cuales quedarán en poder de cada parte.

De conformidad con el artículo 25 LFT todo contrato individual de trabajo deberá contener:

- I. Nombre, nacionalidad, edad, sexo, estado civil y domicilio del trabajador y patrón;
- II. El tipo de relación de trabajo; para obra o tiempo determinado o indeterminado;
- III. El tipo de servicios o servicios que han de prestarse, lo que se debe determinar con la mayor precisión posible;
- IV. El lugar en donde deba prestarse el trabajo;
- V. La duración de la jornada;
- VI. La forma y el monto del salario;
- VII. El día y el lugar de pago;
- VIII. La indicación de que el trabajador será capacitado de conformidad a los planes y programas establecidos o que se establezcan en la empresa;
- IX. Condiciones de trabajo referentes a descanso, vacaciones y demás que convengan las partes.

---

<sup>93</sup> Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltasar. Causales de despido. Op. Cit. Pp. 16 y 17.

La enumeración antes citada es enunciativa y nunca debe considerarse como limitativa <sup>94</sup>.

Finalmente, afirma Cavazos Flores que a partir de la ley de 1970 el contrato verbal desapareció cediendo su lugar al contrato escrito. Posteriormente, los contratos individuales tienden a evolucionar a contratos colectivos y estos a su vez, a contratos ley <sup>95</sup>.

#### **4.6. LA AUSENCIA DE UN CONTRATO ESCRITO EN LA RELACIÓN LABORAL**

Por la evolución que ha presentado el contrato de trabajo a través del tiempo, pero fundamentalmente por la circunstancia de que el trabajo de los choferes de autotransporte de turismo es uno de los que se consideran especiales en la ley laboral, y sobre el cual, el legislador no ha contemplado disposiciones supletorias para el caso de que no exista un contrato que se hubiese celebrado entre las partes; es por ello que se hace necesario contemplar en su articulado una disposición que obligue a la celebración forzosa y escrita del contrato individual de trabajo entre las personas que indica en el numeral 256.

A decir verdad, sería muy difícil encontrar la fórmula por virtud de la cual, las reglas generales concernientes a la fijación del salario y el establecimiento de la jornada de trabajo pudieran operar en una figura de la naturaleza del contrato laboral de autotransporte de turismo; como lo veremos mas adelante.

La realidad nos ha demostrado que el vínculo jurídico que une al chofer y el permisionario o propietario de los autobuses ha sido interpretado por las

---

<sup>94</sup> Cfr. Ibid. Pp. 17 y 18.

<sup>95</sup> Cfr. Ibid. P. 22.

partes según conviene a sus intereses, pero sobre todo, favoreciendo a los intereses del propietario de las unidades.

En ocasiones, ese vínculo se ha señalado que se trata de uno de naturaleza civil, escondido bajo la institución del contrato de arrendamiento de bien mueble. Mientras que en otras se ha contemplado como un contrato de asociación en participación, motivo por el cual, se han dejado de respetar los derechos laborales contemplados por el legislador en favor de este tipo de trabajadores.

#### **4.7. ELEMENTO CONFIANZA EN LA RELACIÓN LABORAL**

Este elemento consiste en un aspecto que se vive en la realidad de la relación jurídica que vincula a los choferes con los propietarios de los autobuses y que consiste en el hecho de que el chofer opera y en el se deposita la custodia de la unidad, sin que para ello hubiese otorgado fianza o alguna otra garantía a favor del propietario, cuyo interés económico es tan importante que el robo o siniestro de la unidad podría significar en muchos casos la quiebra del comerciante.

Si bien es cierto, que la garantía que se diera a favor del propietario es de suma importancia para este, también lo es el hecho de que un chofer de autobús difícilmente podría garantizar con sus propios bienes el valor de los bienes que se le dan en custodia. Esto tal vez no acontece en las grandes compañías transportistas, pero sí cuando el patrón es propietario de uno o dos camiones con los cuales desarrolla una actividad lucrativa, pero no de grandes niveles.

El contrato escrito celebrado entre las partes no solo vendría a beneficiar al trabajador, para darle certidumbre laboral, sino en beneficio del propio patrón,

quien sabría perfectamente bajo que términos se lleva a cabo la prestación del servicio personal subordinado.

#### 4.8. EL SALARIO EN LA RELACIÓN LABORAL

La voz salario proviene del latín *salarium*, y esta a su vez de "sal", porque en la antigüedad se usaba dar en pago una cantidad fija de sal a los domésticos.

*Cavazos Flores* asegura que la mayoría de los tratadistas estiman que el salario constituye la retribución del trabajo prestado por cuenta ajena.

A diferencia de lo dispuesto en la legislación laboral anterior, en cuyo artículo 84 se establecía que el salario era la retribución que debía pagar el patrón al trabajador por virtud del contrato de trabajo; mientras que en el artículo 82 de la ley vigente previene que el salario es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo. La diferencia es que el salario es ajeno al vínculo contractual, siendo un beneficio a favor del trabajador por una relación de hecho.

Por su parte el Dr. *Mario de la Cueva* nos proporciona una definición de salario, que vista la realidad social, se podría calificar de utópica, toda vez que no se acerca en lo mas mínimo a la realidad que se vive, fundamentalmente, en los países subdesarrollados. Su definición a la letra dice:

*"Salario es la retribución que debe percibir el trabajador por su trabajo, a fin de que pueda conducir a la existencia que corresponda a la dignidad de la persona humana, o bien una retribución que asegure al trabajador y a su familia una existencia decorosa "* <sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> CUEVA, Mario de la. El nuevo derecho mexicano del trabajo. Op. Cit. P. 297.

El salario se integra con los pagos hechos en efectivo por cuota diaria, gratificaciones, percepciones, habitación, primas, comisiones, prestaciones en especie o cualquiera otra prestación que se entregue al trabajador por su trabajo.

Cavazos Flores hace una distinción entre los elementos componentes del salario según la ley anterior, a diferencia de la ley vigente. Esta diferencia la hace consistir en el hecho del cambio de la definición; ya que en el artículo 85 de la ley de 1931 se decía que el salario se integraba por todas las prestaciones que el trabajador recibía a cambio de su labor ordinaria; motivo por el cual las horas extraordinarias no formaban parte del salario. Dado que la nueva definición suprimió la expresión "labor ordinaria", señala el autor que las horas extras sí forman parte del salario <sup>97</sup>.

El mismo autor hace un importante señalamiento respecto a los vehículos que se proporcionan a los trabajadores; que en caso de que conste de que se les entrega como herramienta de trabajo, se debe estimar entonces que sí forma parte del salario <sup>98</sup>.

En virtud de que el chofer de un autobús necesariamente detenta un vehículo como herramienta de trabajo, por lo cual nunca podría considerarse que forma parte de su salario, aunque este lo tenga en todo momento en su poder.

Respecto al salario variable, la ley dispone que, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas en los 30 días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho. Es más, si durante dicho lapso, hubiese aumentado el monto del salario se tomará como base para su cálculo,

---

<sup>97</sup> Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltasar, 40 lecciones de derecho laboral, Trillas, México, 1996. P. 146.

<sup>98</sup> Cfr. Ibid. Pp. 146 y 147.

el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Sobre la determinación del monto del salario, dice *Mario de la Cueva* que en cada relación individual de trabajo se produce de dos formas distintas, a saber: una colectiva mediante los contratos colectivos, y otra individual, mediante el acuerdo del trabajador y el patrón. Sobre esta última forma, el artículo 85 de la ley anterior se decía que el salario se fijaría libremente por las partes; aunque en el artículo siguiente disponía el legislador que para fijar el salario se debían tomar en cuenta la cantidad y la calidad de trabajo, lo que significa que si las partes podían o no llegar a un acuerdo, a efecto de pactar el monto del salario, si no se tomaban en cuenta estas dos circunstancias, y el salario no resultaba remunerador, podía el trabajador demandar la nulidad del acuerdo.

En virtud de que la comisión se había percatado del problema derivado del principio de la autonomía de la libertad en materia contractual en el derecho del trabajo. Por ello, es que se vieron en la necesidad de agregar la idea de fijar el monto de los salarios en base a la calidad e intensidad del trabajo, de donde surgió el texto del artículo 85 de la nueva ley<sup>99</sup>, que a la letra dice:

*"El salario debe ser remunerador y nunca menor al fijado como mínimo de acuerdo con las disposiciones de esta ley. Para fijar el importe del salario se tomarán en consideración la cantidad y la calidad del trabajo".*

Respecto al principio de igualdad de salario, y tomando como base las ideas expresadas por el Dr. Mario de la Cueva en el sentido de que trabajo igual no se puede referir al nombre del puesto que se le da por parte del patrón, son a las funciones desempeñadas por el trabajador, y la cantidad de trabajo.

---

<sup>99</sup> Cfr. CUEVA, Mario de la. El nuevo derecho mexicano del trabajo. Op. Cit. P. 301.

Además afirma que la acción de igualdad de salario por trabajo igual, tiene por objeto, lograr que el trabajo igual que se presta por trabajadores distintos sea remunerado con el mismo salario <sup>100</sup>.

Lo citado viene a colación debido a que si llegamos a tener varios choferes trabajando las unidades de una empresa de autotransporte, a todos ello se les debe pagar igual si despliegan el mismo trabajo, tanto en el aspecto cuantitativo como cualitativo. O bien, en caso de que el trabajo desempeñado por ellos varíe, en la misma proporción debe variar el salario que se les pague.

Otra excepción al principio de igualdad en el salario a trabajo igual es el que consiste en el hecho de que en una misma ruta funcionen dos servicios similares; por citar un ejemplo, el de pasajeros, pero una de las líneas presta servicio de primera categoría y la otra de segunda. Es indudable que el trabajo que se desempeña es el mismo, sin embargo, tomando en cuenta que los ingresos para el patrón son distintos, ya que el precio del pasaje en el servicio de segunda es menor, no resulta violatorio de la ley laboral que se le paguen salarios distintos a los choferes, aún cuando se trate de la misma empresa <sup>101</sup>.

Asimismo, el salario que se fije por semana o por mes se dividirá entre 7 o 30 respectivamente, para determinar el salario diario. De hecho la problemática que surge en los casos de salario por unidad de obra <sup>102</sup> y cuando la retribución es variable, como sería el caso de los autotransportistas de servicio público y de otros análogos, el salario base será el promedio de las

<sup>100</sup>Cfr. Ibid. Pp. 302 y 303.

<sup>101</sup> Cfr. CANTÓN MOLLER, Miguel, Los trabajos especiales en la ley laboral mexicana. Cárdenas editor y distribuidor. México; 1977. P. 90.

<sup>102</sup> Cfr. GÓMEZ, Orlando y GOTTSCHALK, Elson, Curso de derecho del trabajo. Cárdenas editor y distribuidor. México; 1989. P. 323. El salario por unidad de obra consiste en el pago de importancia proporcional al resultado de la actividad realizada. Este salario es calculado en función de la producción, por lo que no se toma en cuenta el tiempo gastado en la realización de la actividad.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

percepciones obtenidas durante los 30 días efectivamente laborados antes del nacimiento del derecho <sup>103</sup>.

En ocasiones el salario de los autotransportistas se cubre por viaje ida y vuelta, pero cuando se trata de un vehículo de pasajeros, se puede contratar por día, por boletos vendidos, por circuito o vueltas o por kilómetros recorridos; por lo que se trata de un monto variable de acuerdo con los ingresos o la cantidad que exceda de un ingreso determinado, situación que se debe pactar en el contrato que se celebre <sup>104</sup>.

Finalmente, la ley dispone que los plazos para el pago de los salarios nunca podrán ser mayores a una semana para los trabajadores que desempeñan un trabajo material y de 15 días para los demás trabajadores <sup>105</sup>.

Otro punto que es conveniente mencionar debido a la dificultad que presenta en la práctica respecto a los chóferes de autotransporte de servicio público es el referente a la jornada extraordinaria.

Primeramente, hay que tomar en cuenta que la legislación laboral ha limitado la jornada de trabajo, y por tanto el tiempo de trabajo excedente del ordinario se le da esta denominación, teniendo en cuenta tal carácter <sup>106</sup>.

El primer problema lo podemos encontrar en la redacción del artículo 123 constitucional en su fracción XI que dispone: "*Cuando por circunstancias extraordinarias deban aumentarse las horas de jornada ordinaria de trabajo, se abonará como salario por el tiempo excedente un 100% mas del fijado para las*

<sup>103</sup> Cfr. CUEVA, Mario de la. El nuevo derecho mexicano del trabajo. Op. Cit. P. 307.

<sup>104</sup> Cfr. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P.-Z. Op. Cit. P. 3717.

<sup>105</sup> Cfr. CAVAZOS FLORES, Baltasar, 40 lecciones de derecho laboral. Op. Cit. Pp. 147 y 148.

<sup>106</sup> Cfr. GUERRERO, Euquerio. Op. Cit. P. 129.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

*horas normales. En ningún caso, el trabajo extraordinario podrá exceder de tres horas diarias, ni de tres veces consecutivas. Los menores de 16 años, no serán admitidos en esta clase de trabajo”.*

Para el Lic. Euquerio Guerrero, la manera de computar las horas extras de servicio es relativamente sencilla, pues todas las que excedan a la jornada ordinaria, ya sea fijada por la ley o por las partes en un contrato laboral, constituyen tiempo extraordinario <sup>107</sup>.

La problemática referente al pago de las horas extraordinarias de trabajo para los choferes del autotransporte turístico o de cualquier otra especie tiene una intrínseca relación con la jornada de trabajo. Cuando la jornada no se fija por tiempo, sino por unidad de obra o por viaje, es difícil de limitar con precisión el tiempo ordinario y el extraordinario, por el simple hecho de que la jornada para estos trabajadores no se mide por tiempo.

En todo caso incumbe al trabajador demostrar ante la Junta que la prolongación o retardo en el viaje se debió a causas que no le son imputables, cuando el trabajo se mide por viaje, y además a este le corresponde demostrar esa circunstancia en juicio. En ese sentido se ha sentado jurisprudencia, que a la letra dice:

***“TIEMPO EXTRAORDINARIO. (TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE)***

*Para que proceda el pago de tiempo extra de los trabajadores del autotransporte, el actor debe acreditar que en la duración de los viajes que realizó al desempeñar sus labores sufrió retraso por causas no imputables a él, y en caso de no hacerlo, no procede el pago de tiempo extraordinario, pues el artículo 257 de la Ley Federal del Trabajo, en su segundo párrafo, dispone que*

<sup>107</sup> Cfr. Ibid. P. 135.



*los trabajadores del autotransporte tienen derecho a un aumento proporcional en sus salarios, en caso de prolongación o retardo, siempre y cuando el salario se fije por viaje, de donde resulta obvio que en semejante hipótesis no cobra aplicación lo dispuesto por el artículo 784, fracción VIII, del mismo ordenamiento, según el cual corresponde al patrón acreditar la duración de la jornada de trabajo, sino que como se trata de un caso de excepción, incumbe al trabajador la demostración en juicio de que la prolongación o retardo en su viaje, obedeció a causas que no le fueron imputables, lo cual viene a ser un hecho accidental y no cotidiano o permanente".*

**CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.**

954

**Octava Época:**

*Amparo directo 546/88. Lorenzo López Calva. 23 de noviembre de 1988. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 9/89. María de Jesús Lecona Azuara. 3 de agosto de 1989. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 472/89. Transportes Costeros del Golfo y del Caribe, S. de R.L. de C. V. y otros. 6 de septiembre de 1989. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 314/91. Casimiro Tovar Vega. 30 de abril de 1991. Unanimidad de votos.*

*Amparo directo 888/91. Francisco Salas Palma. 6 de noviembre de 1991. Unanimidad de votos.*

**NOTA:**

*Tesis I.4o.T.J/15, Gaceta número 51, pág. 45; Semanario Judicial de la Federación, tomo IX-Marzo, pág. 120.*

*Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Octava Época. Tomo V, Parte TCC. Tesis: 954 Página: 663. Tesis de Jurisprudencia.*

Sin embargo, si un operador de autotransporte de turismo optara por querer hacer efectivo el cobro de horas extras realizadas durante su trabajo, nos topáramos con que sería improcedente en determinados casos, como el que explica la siguiente tesis de jurisprudencia:

***"HORAS EXTRAS, TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES. CASO EN QUE RESULTA IMPROCEDENTE SU PAGO.***

*El legislador estimó pertinente crear un capítulo específico para regular determinadas labores, que por sus características especiales de ejecución no podrían encuadrar dentro de las normas comunes aplicables a una relación de trabajo normal, encontrándose en este capítulo las actividades relacionadas con el trabajo de autotransporte. Para determinar la forma en que se debe cubrir el salario a este tipo de trabajadores, el artículo 257 de la ley laboral establece que puede fijarse por día, viaje, boletos vendidos o por circuito o kilometraje recorrido. El propio numeral dispone que dicho salario puede consistir en una cantidad fija o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo. El artículo 258 de la misma ley señala que para determinar el salario en los días de descanso, se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana con un dieciséis punto sesenta y seis por ciento. El artículo 259 dispone a su vez que para fijar el salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 89*

de tal ordenamiento. Los preceptos anteriormente mencionados, establecen las bases para pagar el salario a esta clase de trabajadores, dependiendo fundamentalmente su pago de la modalidad que se haya pactado para la prestación del servicio; de tal manera que si el salario se conviene por viaje y se prolonga o retrasa el término normal del mismo, se tiene derecho a reclamar un aumento proporcional; pero en el supuesto de que se haya convenido pagar el salario de conformidad con el kilometraje recorrido, no existe base legal para reclamar salarios extraordinarios, ya que en esta modalidad no interviene ningún factor temporal para establecer el salario, sino la distancia recorrida, que puede realizarse en un tiempo indeterminado según las circunstancias en que se preste el servicio".

Séptima Época .

#### TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 1577/86. Francisco Cadena Cadena. 17 de septiembre de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: F. Javier Mijangos Navarro. Secretario: Pablo Vicente Monroy Gómez.

Amparo directo 198/85. Andrés Sherrer. 28 de abril de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: F. Javier Mijangos Navarro. Secretario: Pablo Vicente Monroy Gómez.

Amparo directo 1936/85. Rodolfo Olguín Cruz. 11 de marzo de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: F. Javier Mijangos Navarro. Secretario: Vicente Angel González.

Amparo directo 1949/85. Angel Rodríguez Solano. 25 de febrero de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: Adolfo O. Aragón Méndia. Secretario: Emilio González Santander.

Amparo directo 2456/85. José Reyna Montañez, José Luis Ornelas Badillo, Roberto Martínez Alva, Aurelio López Esparza, Aniceto Díaz García y Arturo Martínez Díaz. 10 de febrero de 1987. Unanimidad de votos. Ponente: F. Javier Mijangos Navarro. Secretario: Pablo Vicente Monroy Gómez.

*Nota: Este criterio ha integrado la jurisprudencia publicada en el Apéndice al Semanario Judicial de la Federación 1917-1995, Tomo V, Segunda Parte, tesis 744, página 508.*

*Instancia: TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.*

*Fuente: Semanario Judicial de la Federación*

*Tomo: 217-228 Sexta Parte*

*Página: 325*

De la lectura anterior podemos comentar la importancia que tiene fijar la forma de pago antes de iniciar un viaje, ya que por ejemplo se puede pactar el pago de salario por viaje, esto es que independientemente del tiempo o distancia que el operador recorra, se pagara de acuerdo al viaje que este efectúe, y otro caso es cuando se pacta pagar por la distancia o kilometraje recorrido o a recorrer.

#### **4.9. LA JORNADA DE TRABAJO EN LA RELACIÓN LABORAL**

La definición de la jornada de trabajo se encuentra en la ley, específicamente en el artículo 58, la cual reputa como jornada de trabajo al tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrón para prestar el trabajo.

La definición contenida en la ley, al parecer de *José Dávalos* constituye una ruptura con la corriente contractualista, que prevalecía en la ley anterior, en la cual se consideraba como jornada de trabajo a la prestación efectiva del mismo dentro de un número determinado de horas. Esta concepción era óbice para que se diera un número indeterminado de situaciones injustas<sup>108</sup>, como que el patrón estaba obligado a pagar al trabajador el tiempo que éste perdiera, solo cuando estuviera imposibilitado para trabajar por causas imputables al

---

<sup>108</sup> Cfr. SANTOS AZUELA, Héctor. Op. Cit. P. 296.

patrón. En caso de que no se probara la culpa del patrón, aún cuando el trabajador no la tuviera, el riesgo recaía sobre éste último.

En la actualidad, el trabajador se puede presentar a su centro de trabajo y si el patrón no le asigna las actividades a realizar, puede estar inactivo, y si se considera que cumple con su jornada, toda vez que se encuentra en ese momento a disposición del patrón.

La necesidad de limitar la jornada atiende a diversos aspectos. Tiene implicaciones médicas, sociales, psicológicas y económicas, más no el mero capricho de los trabajadores para reducirla.

La Constitución y el Estatuto Laboral señalan como jornada máxima de trabajo la de 8 horas, en general, para toda relación laboral, misma que se puede incrementar por situaciones extraordinarias.

El maestro *José Dávalos* nos brinda una clasificación de las distintas jornadas de trabajo, dentro de las cuales por su propia naturaleza, no se puede encuadrar en ninguno de los supuestos. Esta clasificación consiste en los distintos tipos de jornada, como lo son: la jornada diurna, nocturna, mixta<sup>109</sup>, reducida, especial, indeterminada, continua, discontinua, de emergencia y extraordinaria<sup>110</sup>.

Normalmente se habla de jornada diaria de trabajo, siendo esta la única a que se refiere el artículo 123 constitucional; pero el artículo 59 de la Ley Federal del Trabajo, al autorizar el reparto de 48 horas durante la semana, ha

---

<sup>109</sup> Atento a lo dispuesto por el artículo 60 de la Ley Federal del Trabajo, la jornada diurna es la comprendida entre las seis y las veinte horas; la nocturna corre de las veinte a las seis horas, mientras que la jornada mixta es la que comprende periodos de tiempo de ambas jornadas, siempre que el periodo nocturno sea menor de tres horas y media, pues si comprende mas de este tiempo se reputará como jornada nocturna.

<sup>110</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Derecho del trabajo I. Op. Cit. Pp. 184 - 186.

dado margen a que se hable también de la jornada semanal, como una expresión corriente en los contratos colectivos de trabajo. Fuera de ésta hipótesis, no es usual hablar de jornadas quincenales o mensuales, por ejemplo<sup>111</sup>.

La jornada en el caso de trabajo a bordo de buques, cuando estos naveguen, será distribuida de tal forma que se cubran periodos no mayores de cuatro horas, como lo determinan las convenciones internacionales aprobadas por la OIT; cuando se trate de tripulaciones aéreas se ajustará a un límite de horas de vuelo, tomando en cuenta la hora de despegue hasta la hora del aterrizaje; tratándose del trabajo ferrocarrilero, la jornada ordinaria se calcula con base al kilometraje recorrido, modificándose cuando se trate de recorridos por montaña, de planicie o mixtos; mientras que la jornada de los trabajadores autotransportistas se adapta a viajes ida y vuelta, según las rutas a recorrer <sup>112</sup>.

Dada la naturaleza de las actividades que debe desplegar un chofer de autotransporte turístico, es sumamente complejo determinar una jornada de trabajo; ya que por las necesidades del servicio, el chofer pudiera realizar un viaje que durara más de ocho horas ida y vuelta, o bien, menor a ese tiempo, pero esta a disposición del patrón para prestar el servicio a sus clientes. Sobre el particular, cabe citar la siguiente jurisprudencia, que a la letra dice:

***"AUTOTRANSPORTE, TRABAJADORES DEL. EL OFRECIMIENTO DEL TRABAJO SIN ESPECIFICAR LOS LÍMITES DE LA JORNADA, NO IMPLICA MALA FE.***

*Aun cuando el patrón no precise los límites de la jornada con la que ofrece el trabajo a su contraparte, ello no implica mala fe de tal oferta, ya que por la*

<sup>111</sup> Cfr. GUERRERO, Euquerio, Op. Cit. P. 123.

<sup>112</sup> Cfr. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, Nuevo diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Op. Cit. P. 3717.

*naturaleza especial de la actividad de los trabajadores del autotransporte, no existe una determinación específica de la jornada de labores".*

**PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.**

**I.1o.T. J/35**

*Amparo directo 10601/96.-Armando Antonio Olvera Lemus.-31 de octubre de 1996.-Unanimidad de votos.-Ponente: Horacio Cardoso Ugarte.-Secretario: José Manuel Rodríguez Puerto.*

*Amparo directo 2341/97.-Abraham Pérez Lima y otros.-10 de abril de 1997.-Unanimidad de votos.-Ponente: Rubén Pedrero Rodríguez.-Secretaria: Alma Estela Flores Martínez.*

*Amparo directo 11361/97.-Cía. Fletera Nacional de Occidente, S.A. de C.V.-16 de octubre de 1997.-Unanimidad de votos.-Ponente: Rubén Pedrero Rodríguez.-Secretario: Carlos Gregorio Ortiz García.*

*Amparo directo 11041/99.-Raúl Rodríguez Méndez y otro.-27 de mayo de 1999.-Unanimidad de votos.-Ponente: Horacio Cardoso Ugarte.-Secretario: Rígoberto Calleja López.*

*Amparo directo 19421/99.-José Dagoberto Rodríguez Monterrosas y otros.-14 de octubre de 1999.-Unanimidad de votos.-Ponente: Horacio Cardoso Ugarte.-Secretario: Arturo César Morales Ramírez.*

*Véase: Semanario Judicial de la Federación, Octava Época, Tomo IX, marzo de 1992, tesis I.3o.T.297 L, página 154, de rubro: "AUTOTRANSPORTES,*

**OFRECIMIENTO DE TRABAJO TRATÁNDOSE DE TRABAJADORES DE. NO ES DE MALA FE CUANDO SE OMITE SEÑALAR LA JORNADA."**

*Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Época: Novena Época. Tomo XI, Febrero de 2000. Tesis: I.1o.T. J/35 Página: 904. Tesis de Jurisprudencia.*

Como se había comentado con anterioridad, el trabajo especial de autotransporte de turismo, por su propia naturaleza, no cuenta con horario fijo o duración exacta de un viaje, por tal motivo cuando el patrón ofrece el trabajo al operador muchas veces no se le especifica la duración de la jornada de trabajo, pues hay ocasiones que puede tener un viaje de tres horas, y habrá otras que puede ser de tres días, y esto no perjudica la relación laboral.

#### **4.10. CAUSAS DE TERMINACIÓN DE LA RELACIÓN LABORAL**

El Dr. Mario de la Cueva hace un señalamiento en el sentido de que la doctrina ha diferenciado entre los términos de rescisión y terminación de las relaciones de trabajo. De hecho la ley de 1931 hizo la separación entre ambas figuras.

Se debe entender por la rescisión como la disolución de las relaciones de trabajo, decretada por uno de los sujetos, cuando el otro incumple gravemente con sus obligaciones. Por lo tanto, la rescisión es el resultado de un ejercicio potestativo que corresponde a cada uno de los sujetos de la relación, en el caso de que el otro falte con sus obligaciones, por lo que, aquel que tenga dicha potestad puede o no ejercerla.

Un punto sumamente importante, es el que se refiere al "incumplimiento grave", ya que la ley considera que no todo incumplimiento de una obligación amerita la disolución de la relación; dicho en otras palabras, el incumplimiento

debe referirse a obligaciones principales o importantes, pues en la prestación del trabajo los errores, fallas y fallos son frecuentes, y si todas estas se consideraran como suficientes para rescindir la relación de trabajo, el principio de estabilidad en el empleo devendría precario <sup>113</sup>.

Por su parte, la terminación es la disolución de las relaciones de trabajo, por mutuo consentimiento o como consecuencia de la interferencia de un hecho, independiente de la voluntad de los trabajadores o de los patrones, que hace imposible su continuación.

Por lo tanto si se comparan ambas instituciones se observa que la rescisión tiene origen en el incumplimiento culposo de las obligaciones, en tanto que la terminación es consecuencia de un acontecimiento ajeno a las partes de la relación laboral <sup>114</sup>.

Atento a lo dispuesto por el artículo 264 son causas para la rescisión de contrato de trabajo:

- I. La negativa para efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada; considerándose como causa justificada cuando el vehículo no cumpla con las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los pasajeros, trabajadores o usuarios en general; y
- II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurran circunstancias justificadas.

Una de las causas especiales de rescisión del contrato laboral de autotransporte es imputable al trabajador, mientras que el otro, no

<sup>113</sup> Cfr. CUEVA, Mario de la. El nuevo derecho mexicano del trabajo. Tomo I. Décimosegunda edición. Op. Cit. P. 241.

<sup>114</sup> Cfr. Ibid. P. 242.

necesariamente se debe al patrón<sup>115</sup>, pero si a la baja en los ingresos de la empresa transportadora, la cual por la situación financiera por la cual atraviesa está posibilitada a rescindir los contratos de trabajo celebrados por ella para la operación y funcionamiento de la negociación.

Ante la diferencia evidente en ambas causales debe concluirse que la primera es una causa de rescisión; mientras que la segunda resulta ser una causa de terminación de la relación laboral.

#### **4.11. OPINION PARTICULAR**

Como bien hemos estudiado, la relación laboral existente entre permisionario y operador de autotransporte de turismo lleva implícita elementos de índole jurídico, social y económico, que permiten la existencia de la misma.

De los operadores de autotransporte de turismo, poco conocemos, pues a pesar de que la gran mayoría de nosotros alguna vez hemos abordado un autobús, para que nos lleve a un destino recreativo o con algún familiar lejano, difícilmente sabemos en que persona depositamos nuestra integridad física.

Si bien es cierto que la propia legislación obliga al permisionario a contratar personal calificado para llevar a cabo el trabajo de operador, por fortuna en la minoría de los casos, y principalmente tratándose de patrones que cuentan con una o dos unidades, llegan a contratar a menores de edad, o personas que no cuentan con licencia, incluso algunas de sus unidades se

---

<sup>115</sup> Cfr. DÁVALOS, José. Derecho del trabajo I, Op. Cit. Pp. 172 - 174. Entre las causas individuales de terminación del contrato laboral, desde la óptica de José Dávalos se encuentran: el mutuo consentimiento de las partes; la muerte del trabajador; terminación de la obra o vencimiento del término de inversión de capital, de conformidad con los artículos 36, 37 y 38 LFT; así como la incapacidad física y mental o inhabilidad manifiesta del trabajador que haga imposible la prestación del trabajo.

encuentran en condiciones deplorables, poniendo en riesgo inminente la seguridad del pasaje.

No obstante lo anterior, a nuestra manera de ver, y por la oportunidad que hemos tenido de conocer un poco más de cerca este trabajo, podemos decir que la mayoría de los operadores, son gente amante de su trabajo, apasionados al momento de conducir una unidad de dimensiones considerables, que no resulta fácil controlar, gente que cuenta con la preparación adecuada para en cierta forma, cumplir con las obligaciones que la ley le impone, haciéndolo de manera natural, pues verdaderamente desempeñan su trabajo con intensidad, esmero y cuidado, amén de tratar con cordialidad al pasaje, integrándose en la convivencia del mismo durante el viaje.

El legislador hizo bien al contemplar esta labor, como un trabajo especial y darle una regulación particular. Sin embargo consideramos que le faltó conocer un poco más acerca de este trabajo, dejar un rato su lugar dentro de la Cámara, y vivir de cerca no solo este trabajo, diríamos que todos los demás, para poder brindar un cuerpo jurídico más amplio, capaz de regular situaciones específicas y otorgar, principalmente al trabajador, una seguridad jurídica plena.

Ejemplo de ello, es la negativa por parte de los patrones a otorgar un contrato individual de trabajo que conste por escrito y entregarlo al operador, y si bien es cierto que se desprende de la propia ley, que la falta de dicha disposición escrita, es imputable al patrón, y no por ello la relación laboral es inexistente, nuestra disertación va encaminada a que debiera de obligarse expresamente por la ley a otorgar dicho contrato por escrito.

La finalidad de esta propuesta es en el sentido de brindar al operador una seguridad jurídica, pues muchas ocasiones al contar con un escrito, donde se incluya el nombre de las partes, el trabajo a desempeñar, el salario y en

general todas las condiciones de trabajo, contagian al operador de mayor entusiasmo para desempeñar su función, pues se siente legalmente protegido.

Lo anterior, porque en la mayoría de los casos las personas que tienen por trabajo el conducir un autobús, un trailer, una camioneta de carga o un camión carguero, son gente sencilla que incluso algunas no saben leer o escribir, sin embargo realizan su trabajo con todo el corazón y ánimo de sacar adelante a su familia y hogar, y el tener un documento que guarde todos sus derechos, sabemos bien que les dará tranquilidad.

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.** Una de las garantías con la que contamos todos los mexicanos es la consagrada en el artículo 5° constitucional, pues permite la facultad de poder ejercer cualquier empleo u oficio lícito, y conducir un autobús o tener la propiedad o concesión del mismo no va en contra de lo dispuesto por dicho artículo, siempre y cuando se cubran los requisitos establecidos en las normas jurídicas.

**SEGUNDA.** No obstante que la figura de permisionario tiene su origen en el derecho administrativo y encuentra regulación en el mismo, el derecho laboral adopta este concepto, al denominar de esta manera al patrón en la relación laboral analizada en esta tesis.

**TERCERA.** En el derecho laboral existen regulados distintas obligaciones y derechos aplicables tanto a los trabajadores como a los patrones, y cuando se trata de un trabajo especial como el de autotransporte, existen obligaciones y derechos complementarios.

**CUARTA.** Una de esas obligaciones para los operadores, es la de someterse periódicamente a exámenes médicos, sin embargo en la praxis y principalmente tratándose de operadores que trabajan para un patrón que cuenta con una o dos unidades, esto nunca sucede, por lo que la ley debería de poner mayor atención y vigilancia a este punto.

**QUINTA.** La legislación impone al trabajador la obligación de reparar el vehículo cuando este sufra algún desperfecto durante la prestación del servicio, sin embargo lo que quizá pasó por alto el legislador, es el hecho de que la mayoría de las veces si no es que siempre, el operador es enviado a su viaje con lo

estrictamente necesario para solventar gastos de peaje y diesel, quedando solo a la buena voluntad de sus colegas.

**SEXTA.** Por regla general, la mayoría de los operadores son gente con vocación y amor a su trabajo, desconociendo algunos de los derechos que la ley laboral les otorga por el simple hecho de ser trabajadores, por lo que son objeto de explotación y abuso por parte de sus patrones.

**SÉPTIMA.** A diferencia del trabajo de chofer de taxi, en donde se otorga una fianza a favor del propietario, en el de autotransporte de turismo, el permisionario o propietario no la pide al operador, solo entrega la unidad con un apretón de manos y cada uno se va a su casa.

**OCTAVA.** Tratándose de la relación laboral entre permisionario y operador de autotransporte de turismo, al momento de perfeccionarse la misma, en la mayoría de las veces y sobre todo cuando son patrones que cuentan con una sola unidad o a lo mucho tres, nunca se otorga un contrato individual de trabajo que conste por escrito.

**NOVENA.** No obstante que la legislación laboral presume la existencia de un contrato de trabajo entre la persona que presta un servicio personal y subordinado y aquella que lo recibe, en el caso del trabajo especial de autotransporte de turismo debería ser exigible y se otorgase por escrito, esto para mayor seguridad jurídica del operador, principalmente.

**DÉCIMA.** Desde el momento en que el operador cuente con su respectiva copia de su contrato individual de trabajo, podemos asegurar que desempeñara con mayor entrega su labor, pues se sentirá jurídicamente respaldado y protegido.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA ROMERO, Miguel**, Segundo curso de derecho administrativo, segunda edición. Porrúa, México; 1993.
- BARAJAS MONTES DE OCA, Santiago**, Derecho del trabajo, Mc Graw Hill. México; 1997.
- BERMÚDEZ CISNEROS, Miguel**, Curso de derecho del trabajo, Cárdenas editor y distribuidor. México; 1996.
- BLANQUER, David**, Derecho del turismo, Tirant Lo Blanch. España; 1999.
- BUEN LOZANO, Néstor de**, Derecho del trabajo, Tomo I. Décimotercera edición. Porrúa, México; 2000.
- BRICEÑO RUIZ, Alberto**, Derecho individual del trabajo, Harla. México; 1998.
- CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, XLVI legislatura**, Derechos del pueblo mexicano, "México a través de sus constituciones" Tomo III. Porrúa, México; 2000.
- CANTÓN MOLLER, Miguel**, Los trabajos especiales en la ley laboral mexicana, Cárdenas editor y distribuidor. México, 1977.
- CAVAZOS FLORES, Baltasar**, 40 lecciones de derecho laboral, Trillas. México; 1996.
- CAVAZOS FLORES, Baltasar**, Causales de despido, Trillas. México; 1997.
- CAVAZOS FLORES, Baltasar**, Derecho laboral en Ibero América, Trillas. México; 1991.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl**, Derecho mercantil: "primer curso", segunda edición. Porrúa, México; 2002.
- CUEVA, Mario de la**, El nuevo derecho mexicano del trabajo, cuarta edición. Porrúa, México; 1987.
- CUEVA, Mario de la**, El nuevo derecho mexicano del trabajo, Tomo I. Porrúa, México; 1998.
- CUEVA, Mario de la**, El nuevo derecho mexicano del trabajo, Tomo I. Décimosegunda edición. Porrúa, México; 1990.

**DÁVALOS, José**, *Derecho del trabajo*, quinta edición. Porrúa, México; 1994.

**FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, José**, *Curso de derecho administrativo turístico*, Tomo I. Nacional. España; 1974.

**GÓMEZ Orlando y GOTTSCHALK, Elson**, *Curso de derecho del trabajo*, Cárdenas editor y distribuidor. México; 1989.

**GONZÁLEZ ALPUCHE, Rafael**, *Temática y legislación turística*, segunda edición. Asociación Nacional de Abogados. México; 1978.

**GONZÁLEZ BIEDMA, Eduardo**, *El cambio de la titularidad de la empresa en el derecho del trabajo*, Ministerio del trabajo y seguridad social. España; 1989.

**GUERRERO, Euquerio**, *Manual de derecho del trabajo*, decimoctava edición. Porrúa, México; 1994.

**KROTOSCHIN, Ernest**, *Tratado práctico de derecho del trabajo*, Vol. 1. Depalma, Argentina; 1963.

**OLVERA DE LUNA, Omar**, *Contratos mercantiles*, segunda edición. Porrúa, México; 1987.

**PÉREZ BONNIN, Enrique**, *Tratado elemental de derecho turístico*, Daimon. España; 1978.

**POZZO, Juan D.** *Manual teórico práctico de derecho del trabajo*, Tomo I. Ediar, Argentina; 1961.

**SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso**, *Segundo curso de derecho administrativo*, segunda edición. Porrúa, México; 2002

**SANTOS AZUELA, Héctor**, *Curso inductivo de derecho sindical y del trabajo*, Porrúa, México; 1990.

**TORRE, Francisco, de la**, *Sistemas de transporte turístico*, Trillas. México; 2000.

**VILLASEÑOR DÁVALOS, José Luis**, *Derecho turístico mexicano*. Harla. México; 1992.

**ZARCO, Francisco**, *Historia del Congreso Extraordinario Constituyente*, Colegio de México; 1956.

## LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, comentada y concordada, décimosexta edición. Tomo I. Porrúa, y UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas. México; 2002.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Alco, México, 2001.

Ley Federal del Trabajo, Sista, México, 2002.

Ley de caminos, puentes y autotransporte federal, Pac, México, 2001.

Código de Comercio y leyes complementarias, Septuagésima edición. Porrúa, México, 2002.

Reglamento de Transito en Carreteras Federales, Pac, México, 1999.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, Pac, México, 1999.

## JURISPRUDENCIA

### **TRANSPORTES. TURISMO. QUEJA POR EXCESO DE EJECUCIÓN.**

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 145-150 Sexta Parte. Tesis: Página: 287. Tesis Aislada.

### **FUNDAMENTACION Y MOTIVACION, GARANTIA DE.**

Instancia: Segunda Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Séptima Época. Tomo VI, Parte SCJN. Tesis: 264 Página: 178. Tesis de Jurisprudencia.

### **LAUDOS, DEBEN ANALIZAR TODAS LAS PRETENSIONES ADUCIDAS EN EL JUICIO A FIN DE SER CONGRUENTES.**

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Octava Época. Tomo V, Parte TCC. Tesis: 794 Página: 543. Tesis de Jurisprudencia.

### **CHOFERES, RELACION DE TRABAJO ENTRE LOS, Y LOS PERMISIONARIOS O PROPIETARIOS DE AUTOTRANSPORTES DE SERVICIO PUBLICO.**

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 97-102 Sexta Parte. Tesis: Página: 74. Tesis Aislada

**TIEMPO EXTRAORDINARIO. (TRABAJADORES DEL AUTOTRANSPORTE)**

Tesis I.4o.T.J/15, Gaceta número 51, pág. 45; Semanario Judicial de la Federación, tomo IX-Marzo, pág. 120.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Octava Época. Tomo V, Parte TCC. Tesis: 954 Página: 663. Tesis de Jurisprudencia.

**HORAS EXTRAS, TRABAJADORES DE AUTOTRANSPORTES. CASO EN QUE RESULTA IMPROCEDENTE SU PAGO.**

Instancia: TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 217-228 Sexta Parte

Página: 325

**AUTOTRANSPORTE, TRABAJADORES DEL. EL OFRECIMIENTO DEL TRABAJO SIN ESPECIFICAR LOS LÍMITES DE LA JORNADA, NO IMPLICA MALA FE.**

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Época: Novena Época. Tomo XI, Febrero de 2000. Tesis: I.1o.T. J/35 Página: 904. Tesis de Jurisprudencia

**DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS**

**BURGOA ORIHUELA, Ignacio,** *Diccionario de derecho constitucional, garantías y amparo*, quinta edición. Porrúa, México; 1998.

**DE PINA, Rafael,** *Diccionario de Derecho*, Porrúa, México; 1989.

**MARTÍNEZ MORALES, Rafael I,** Derecho administrativo. "Diccionarios juridico-temáticos", Harla. México; 1999.

**QUINTANA ADRIANO, Elvia Arcelia (coordinadora),** Diccionario de derecho mercantil, Porrúa, y UNAM. México; 2001.

**REAL ACADEMIA ESPAÑOLA,** Diccionario de la lengua española, Tomo a-g, vigésima primera edición. Edita la Real Academia Española. España; 1992.

**REAL ACADEMIA ESPAÑOLA,** Diccionario de la lengua española, Tomo h-z, vigésima primera edición Edita la Real Academia Española. España; 1992.

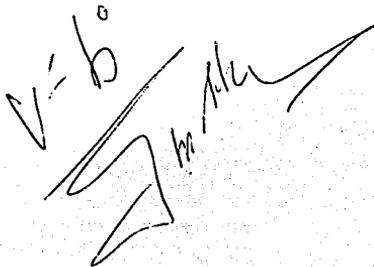
**ROMERO, Héctor Manuel,** Enciclopedia mexicana de turismo, Limusa, México; 1970.

**UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas,** Diccionario jurídico mexicano, Tomo P-Z. Novena edición. Porrúa, México; 1996.

#### OTRAS FUENTES

Enciclopedia Encarta 2000, Microsoft, España, 2000.

IUS 2000 Tesis y Jurisprudencia, S.C.J.N.

Handwritten signature and initials "V-b" with a large flourish.